



MYŚLIWIEC EKSPORTOWY PZL P.24B „Jastreb” PZL P.24B ‘Yastreb’ EXPORT FIGHTER

Cat. no. 48104

SAMOLOT MYŚLIWSKI PZL P.24

Efektowny pokaz akrobacji Bolestawa Orlińskiego na samolocie PZL P6 na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu w 1930 r – zwrócił uwagę zagranicą na samoloty myśliwskie PZL konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego z Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. W 1932 r do produkcji wszedł PZL P7, a w 1933 r PZL P11. Ponieważ umowa licencyjna z Anglią na silniki Bristol do tych samolotów nie zezwalała na ich eksport – aby móc je sprzedać za granicę, trzeba je było wyposażać we francuskie silniki Gnôme-Rhône. W 1933 r inż. Wsiewołod Jan Jakimiuk, po śmierci inż. Puławskiego, opracował samolot myśliwski PZL P24, który był rozwinięciem PZL P7 i PZL P11, dostosowanym do zabudowy silników Gnôme-Rhône o mocy 900-1000 KM, co pozwalało na uzyskanie dużej prędkości maksymalnej. Pierwszy lot na prototypie PZL P24 wykonał Bolestaw Orliński w maju 1933 r. Na drugim prototypie P24/II Orliński 28 czerwca 1934 r ustalił rekord prędkości dla samolotów myśliwskich z silnikiem gwiazdowym – 414 km/h, zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI. PZL P24 jako jeden z pierwszych na świecie otrzymał 2 działka 20 mm jako uzbrojenie. Gdy został wystawiony w listopadzie 1934 r na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu – wzbudził zainteresowanie prasy lotniczej oraz państw bałkańskich. W 1935 r samolot przeszedł wszechstronne próby fabryczne i został nieco ulepszony. W styczniu 1936 r zdemontowano trzeci prototyp P24/II w Warszawie misjom wojskowym Bułgarii, Estonii, Grecji, Jugosławii, Rumunii i Turcji, a w styczniu i lutym B. Orliński wykonał na nim lot reklamowy na Węgry, do Bułgarii, Grecji i Turcji. Gdy w Turcji z powodu zacięcia wybuchło działko, lecz dzięki podwieszeniu pod skrzydłem nie została uszkodzona konstrukcja skrzydła, światowa prasa lotnicza podkreśliła kolejną zaletę P24. Wkrótce posypały się zamówienia. W kwietniu 1936 r złożyły ją Turcja i Bułgaria, w sierpniu Rumunia, a w październiku Grecja. Ponieważ skrzydła i usterzenie P24 były niemal identyczne z zastosowanymi na P11 – błyskawicznie uruchomiono produkcję seryjną. Pierwszy seryjny P24 został oblatany w sierpniu 1936 r, czyli w 5 miesięcy od otrzymania zamówień. PZL P24 był najbardziej znanym w świecie polskim samolotem myśliwskim lat trzydziestych. Zbudowano go wraz z prototypami w Polsce 97 sztuk, a z licencji za granicą 46, czyli łącznie 142 sztuki. Jedyny zachowany egzemplarz znajduje się w muzeum w Turcji.

PZL P24B JASTREB W BUŁGARII

Na początku 1939 r do Bułgarii dostarczono uzbrojone w 2 k.m. 12 P24B, które otrzymały tam nazwę Jastreb. Samoloty były malowane na ciemnozielono, a od spodu na jasnoniebiesko. Osłonę silnika i pas wzdłuż kadłuba miały ciemno-czerwone. Samoloty na kadłubie nosiły numery 11, 22, 33 oznaczające eskadry (Jato) 1, 2, 3 a na stateczniku numery kolejne od 1 do 4. Egzemplarz nr 1 z 11 (1) eskadry z okazji narodzin następcy tronu otrzymał 27. VI. 1937 na bokach kadłuba napis „Simeon Kniaz Trnovski”. Samoloty były używane w 2 pułku (Orliak) lotniczym w Karlowie, gdzie w 1944 r większość z nich uległa zniszczeniu podczas bombardowania przez lotnictwo amerykańskie. W 1939 r w wytwórni PZL w Warszawie zbudowano przeznaczony dla Bułgarii prototyp P24J zblizony do P24G.

Opis techniczny

Jednomiejscowy samolot myśliwski metalowej konstrukcji. Kabina kryta. Przód kadłuba kratownicowy kryty blachą, tył półskorupowy. Dłatek kształcie mewim („Puławskiego”, „polski”) w widoku z przodu, dwudźwigarowy, podparty zastrzałami. Podwozie stałe, nożycowe, z amortyzatorami schowanymi w kadłubie. Uzbrojenie wersji P24A i F – 2 działka 20 mm i 2 k.m. 7,92 mm, P24B, C, E i G – 4 k.m. 7,92 mm oraz 4 bomby 12,5 kg (w P24F – 50 kg) pod skrzydłami.

Silnik chłodzony powietrzem 14-cylindrowy gwiazdowy w P24A, B i C Gnôme Rhône 14 Kfs o mocy maksymalnej 930 KM, w P24E i F Gnôme Rhône 14 KII c32 o mocy 930 KM lub IAR 14 KII c36 o mocy 970 KM, w P24F i G Gnôme Rhône 14N o mocy 970 KM. Śmigło metalowe trójłopatowe, a w P24E drewniane dwulopatowe. Zbiorniki paliwa na 336 l. Przelotowe zużycie paliwa 145-150 l/h.

Dane techniczne

Wersja	P24 A, B, C	Masa całkowita	1902 kg
Rozpiętość	10,71 m	Prędkość maksymalna	415 km/h
Długość	7,5 m	Prędkość przelotowa	300 km/h
Wysokość	2,69 m	Prędkość minimalna	102 km/h
Powierzchnia nośna	17,9 m ²	Wznoszenie	10 m/s
Masa własna	1327 kg	Pułap	9000 m
Masa użyteczna	575 kg	Zasięg	700 km

Historię konstrukcji opracował Andrzej Glass

PZL P.24 FIGHTER

Impressive aerobatic display of Bolestaw Orliński in the PZL P6 at the Paris Air Show 1930 drew foreign attention to PZL fighters developed by Zygmunt Puławski of the Warsaw-based PZL (Państwowe Zakłady Lotnicze, National Aviation Works). In 1932 the PZL P7 entered production, followed in 1933 by the PZL P11. These fighters were powered with Polish-built Bristol engines that could not, under the licence agreement, be sold abroad. Therefore, they had to be re-fitted with the French Gnôme-Rhône engines for export. In 1933 Wsiewołod Jan Jakimiuk, who took over as the chief designer after Puławski was killed in an air crash, developed the PZL P24 fighter, a derivative of the PZL P7 and PZL P11 that could be powered with 900-1000 hp Gnôme-Rhône engines which allowed high maximum speeds. Bolestaw Orliński first flew the PZL P24 prototype in May 1933. On 28 June 1934 he set a world speed record for radial-engined fighters at 414 km/h, as approved by the FAI. PZL P24 was among the first fighters in the world to be armed with two 20 mm cannons. When displayed at the Paris Air Show in November 1934, the aeroplane raised interest from the international press, and from representatives of the Balkan countries. During 1935 the fighter underwent extensive factory trials that resulted in some improvements. In January 1936 the first prototype P24/III was displayed in Warsaw to military missions of Bulgaria, Estonia, Greece, Yugoslavia, Rumania, and Turkey, while in January and February B. Orliński flew it on an advertising tour to Hungary, Bulgaria, Greece and Turkey. While in Turkey, one of the cannons exploded due to a jam, but thanks to being fitted in a pocket under the wing, the main plane structure was undamaged, resulting in more favourable comments in the world aviation press that stressed the safe design of the P24. Orders started to come in from Turkey and Bulgaria in April 1936, from Rumania in August, and from Greece in October. As the wings and tail of the P24 were nearly identical to those of the P11, series production commenced in August 1936, five months after orders were received. The PZL P24 was the most well known Polish fighter of the 1930s. 97 were built in Poland, including prototypes, and 46 were licence-built abroad, a total of 142. The only surviving example is in a museum in Turkey.

PZL P24B Yastreb in Bulgaria

In early 1939 Bulgaria took delivery of twelve P24B's armed with two machine guns, named Yastreb in that country's service. The aircraft were painted dark green on upper surfaces and light blue on the bottom. The engine cowling and the stripe along the fuselage were dark red. The aircraft carried fuselage numbers 11, 22, 33 to denote the squadron (Yato) no. 1, 2, 3, and fin numbers 1 to 4 to identify the aeroplane. The aircraft no. 1 of the 11 (1) squadron was adorned with the name "Simeon Knyaz Trnovski" on the sides of the fuselage to celebrate the birth of the royal heir on 27 June 1937. The aircraft were used by the 2 Regiment (Orlyak) at Karlovo, where in 1944 most were destroyed during bombardment by the USAAF. In 1939 the PZL factory in Warsaw built a prototype of the P24J for Bulgaria, generally similar to the P24G.

Description

Single-seat fighter of all-metal construction with fully enclosed cockpit. Front fuselage as metal-covered trusswork, rear fuselage monocoque. The gull-wing ("Puławski wing", "Polish wing"), two-spar, strutted. Fixed undercarriage with shock-absorbers in the fuselage.

Armament: P24G: four 7.92 mm machine guns plus two 50 kg bombs (in the P24F) under wings.

Power plant: 14-cylinder air cooled radial: P24F and G: 970 hp Gnôme Rhône 14N.

Metal three-bladed propeller.

Fuel tank capacity 336 l. Cruising fuel consumption of 145-150 l/h.

Specification

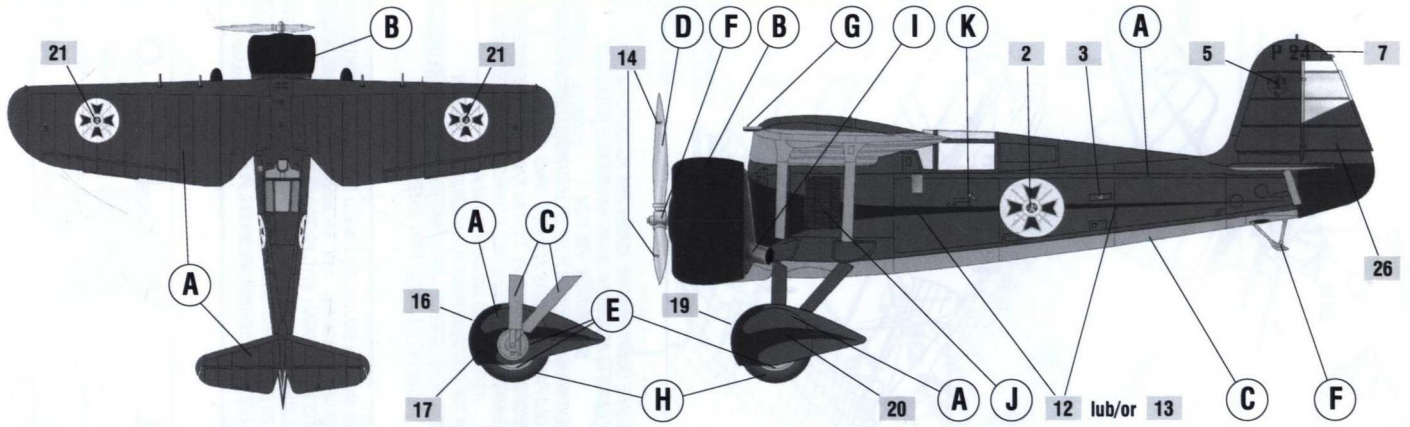
Version	P24 A, B, C	All-up weight	1902 kg
Wing span	10,71 m	Maximum speed	415 km/h
Length	7,5 m	Cruising speed	300 km/h
Height	2,69 m	Minimum speed	102 km/h
Wing area	17,9 m ²	Rate of climb	10 m/s
Empty weight	1327 kg	Ceiling	9000 m
Useful load	575 kg	Range	700 km

Historical research by Andrzej Glass

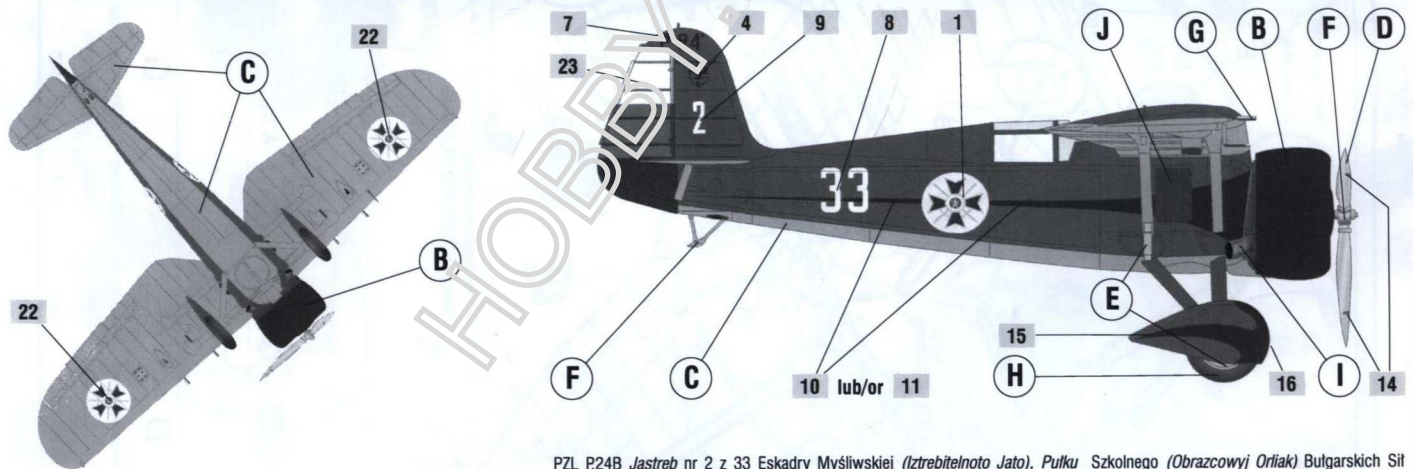
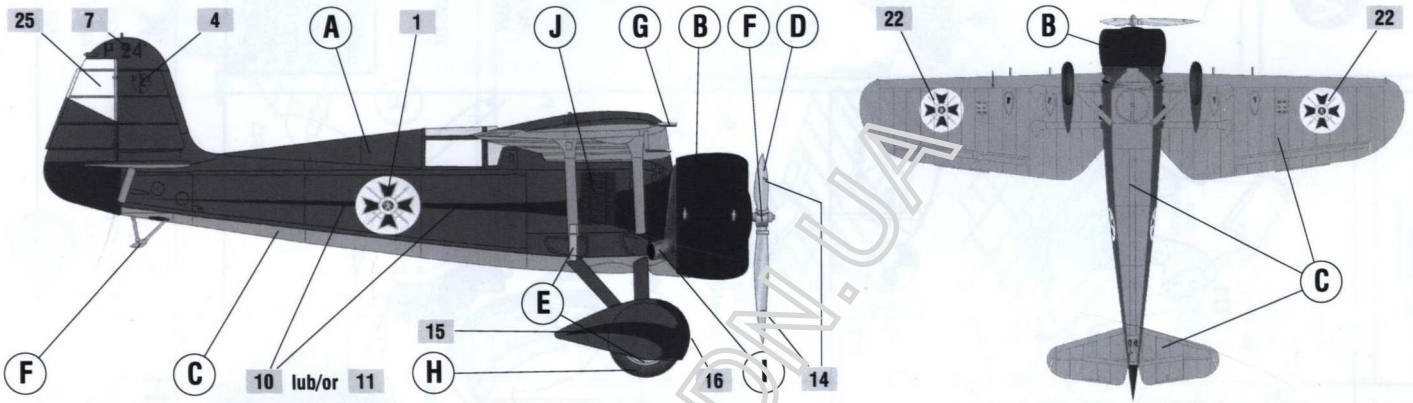


PPHU MIRAGE HOBBY Adam Zieliński 02-786 WARSZAWA, ul. ZWM 20/15 POLAND, tel/fax: (+48 22) 646 84 14,

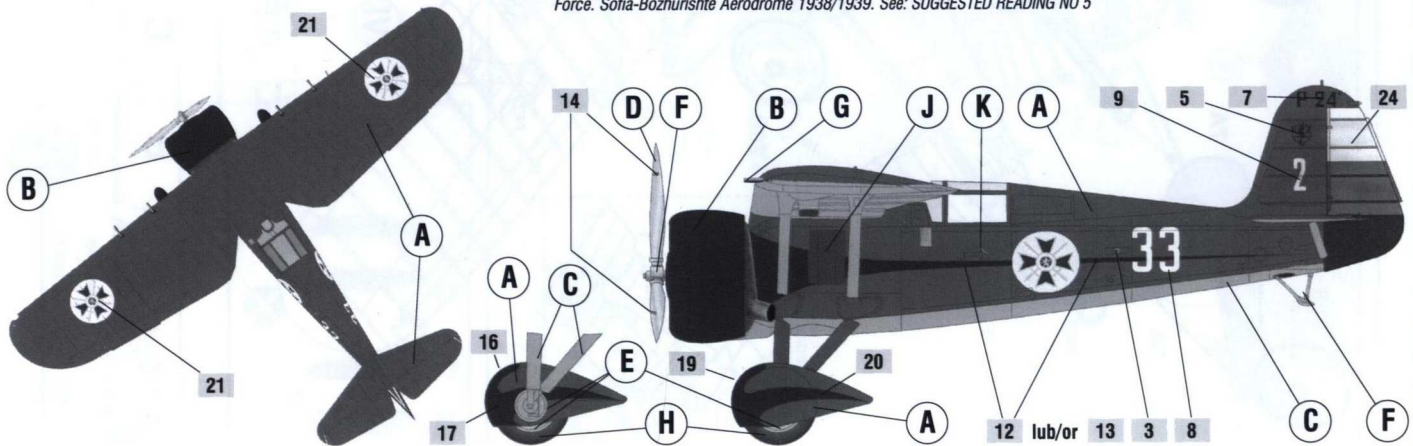
BIURO HANDLOWE oraz STUDIO GRAFIKI KOMPUTEROWEJ: 02-621 Warszawa, ul. Tyniecka 36, tel: 0 602 30 50 70, e-mail: mirage@mirage-hobby.com.pl

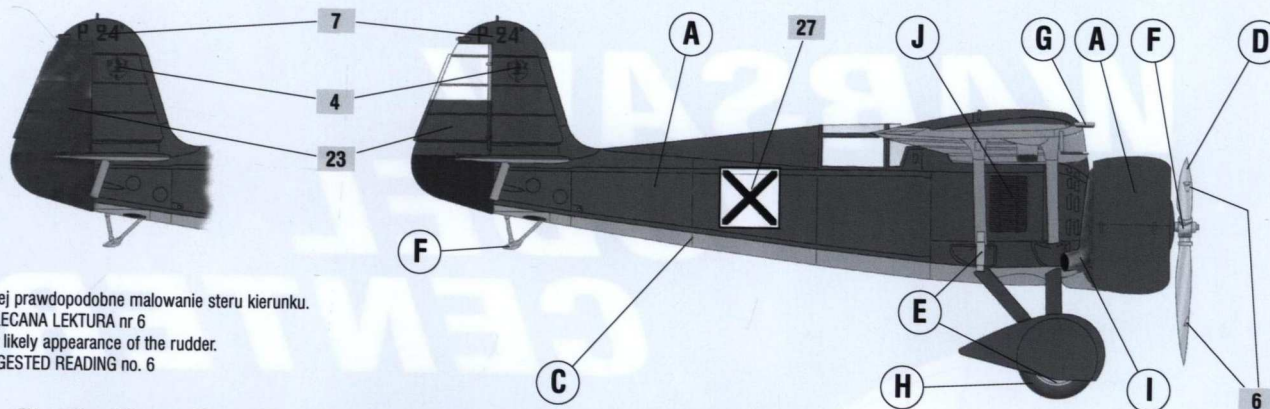


PZL P.24B, lotnisko Warszawa-Okęcie, jesień 1936 roku. Patrz: ZALECANA LEKTURA nr 1
 PZL P.24B, Warsaw-Okęcie airfield, autumn 1936. See: SUGGESTED READING no 1

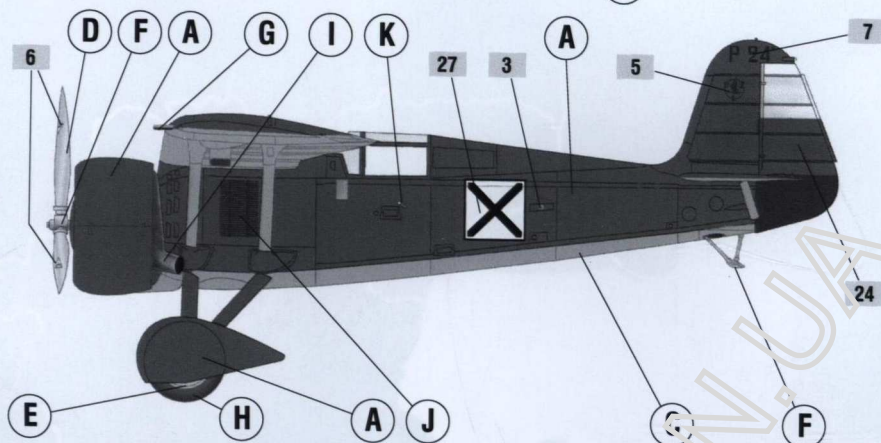


PZL P.24B *Jastreb* nr 2 z 33 Eskadry Myśliwskiej (*Iztrebitelnoto Jato*), Pułku Szkolnego (*Obrazcowyj Oriak*) Bułgarskich Sił Powietrznych, lotnisko Sofia-Bożuriszte 1938/1939. Patrz: ZALECANA LEKTURA nr 5
 PZL P.24B *Jastreb* no 2, of the 33 Fighter Squadron (*Iztrebitelnoto Jato*), Training Regiment (*Obraztsovij Oriak*). Bulgarian Air Force. Sofia-Bozhurishhte Aerodrome 1938/1939. See: SUGGESTED READING NO 5

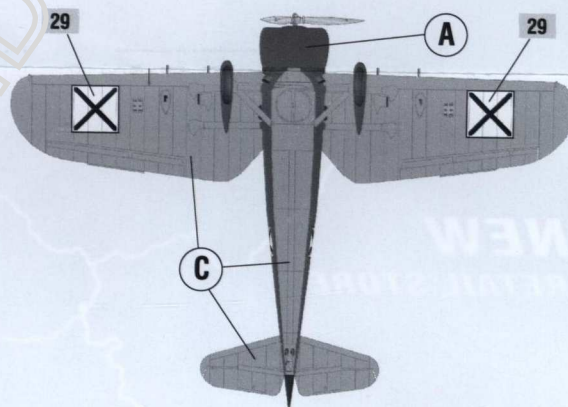
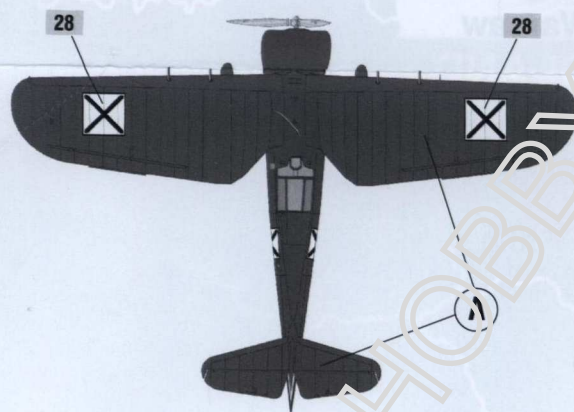




Najbardziej prawdopodobne malowanie steru kierunku.
 Patrz: ZALECANA LEKTURA nr 6
 The most likely appearance of the rudder.
 See: SUGGESTED READING no. 6

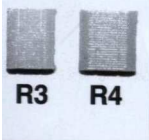


PZL P.24B *Jastreb* w malowaniu używanym w latach 1941-1944. Wygląd prawdopodobny.
 Patrz: ZALECANA LEKTURA nr 6
 PZL P.24B *Yastreb* in the camouflage and markings used during 1941-1944. Probable appearance.
 See: SUGGESTED READING no. 6



Uwaga

Według dokumentacji fotograficznej chłodnice instalowane na Bułgarskich PZL P.24B były różnego typu na poszczególnych burtach. Na prawej burcie instalowano 24-żeberkową chłodnicę starego typu (taka jak w PZL P.11c) w modelu część R3. Na lewej burcie instalowano 24-żeberkową chłodnicę nowego typu (powiększoną — bardziej kwadratową) w modelu część R4. Na rysunkach w dostępnych materiałach chłodnice pokazano błędnie.
 PATRZ ZALECANA LEKTURA: 1, 5, 6.



Note

Available photographs show that Bulgarian PZL P.24Bs were fitted with a different radiator type on each side. An old type 24-rib radiator (similar to that in the P.11c) was fitted on the starboard side (part R3 in the kit), and a new type 24-rib radiator (enlarged, more square-shaped) was fitted on the port side (part R4). Drawings of the aircraft in all available publications are incorrect in the way they show the radiators.
 SEE SUGGESTED READING: 1, 5, 6.

ZALECANA LEKTURA / SUGGESTED READING:

- PZL P.24.
 Andrzej Glass, Wydawnictwo Militaria, 1994 - *Historia, fotografie, plany / Narrative, photos, drawings.*
 PZL P.24, Seria „Pod Lupą” #15.
 Przemysław Skulski, ACE Publication, 2002 - *Historia, szczegółowe zdjęcia płatowca opis malowania / Narrative, detailed photos, camouflage and markings.*
 SAMOLOTY WOJSKOWE W POLSCE 1924-1939.
 Andrzej Morgała, Bellona, 2003 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
 DRAGON HOBBY 4/1999. „PZL P.24 w Turcji”
 Andrzej Glass, Mirage Hobby, 1999 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
 NOZDUSZNAJA MOSZCZ NA CARSTWO BUŁGARIJA, CZĘŚĆ III
 AIR POWER OF THE KINGDOM OF BULGARIA.
 Dimitar Nidialkov, wydawnictwo Fark OOD, Sofia 2001- *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
6. SKRZYDLATA POLSKA Nr 3/2004.
 „Nieznane dzieje PZL P.24”
 Andrzej Glass, Wojciech Łuczak - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
 7. PZL P.24 A-G, Monografie No.7
 Andrzej Glass, Kagero, 2004 - *Historia, fotografie, plany, malowanie / Narrative, photos, drawings, camouflage.*
 8. MODEL HOBBY 19/2004. „Kabina PZL P.24G”
Fotografie wnętrza kabiny, plany 1:48 / Cockpit interior photos, 1/48 drawings.
 9. Scale aviation modeller international Vol.10 iss. 9 (2004)
 Przemysław Skulski PZL P.24
Historia, plany, zdjęcia płatowca - Narrative/Drawings/Photos
 10. Sojusznicy Luftwaffe cz. 1, Books International.
 J. Rajlich, Z. Stojczew, Z. Lalak - *Historia, zdjęcia - Narrative/Photos*