



SAMOLOT BOMBOWY / BOMBER

PZL-23A

WERSJA Wczesna / EARLY VERSION

item no: 481303



Samolot rozpoznawczo-bombowy PZL.23A Karaś

Samolot PZL.23 Karaś zaprojektował inż. Stanisław Prauss przy współpracy dr inż. Franciszka Misztala w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie na zamówienie polskiego lotnictwa wojkowego. Prototyp PZL.23 został oblatany w sierpniu 1934 r. przez kpt. pil. Bolesława Orlińskiego. W 1936 r. wyprodukowano 40 Karasi A (oznaczanych też Karaś I), które różniły się od następnej wersji Karaś B slotami na przykadłubowej części skrzydeł, usterzeniem poziomym bez odciążenia rógowego i innym silnikiem.

Samoloty Karaś A w 1936 roku weszły do użycia w 11 i 12 Eskadrze Linijowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, a następnie posłużyły do przeszkolenia załóg na ten typ w pozostałych pułkach lotniczych i w końcu zostały przekazane do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie oraz Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu. We wrześniu 1939 r. około 10 Karasi A ewakuowano do Rumunii, gdzie podczas wojny zostały wykorzystane w szkolnictwie lotniczym.

Opis techniczny

Trzymiejscowy dolnopłat, o metalowej konstrukcji krytej blachą duralową, z krytą kabiną i stałym podwoziem. Z przodu kabiny miejsce pilota, w środku bombardiera-radiotelegrafisty a w tyle strzelca. Pod kadłubem „kołyska” ze stanowiskiem bombardiera z przodu i dolnym stanowiskiem strzeleckim z tyłu. Członek załogi schodził do „kołyski” na czas wykonywania zadań. Napęd: tłokowy silnik gwiazdowy Polskich Zakładów Skody Bristol Pegaz IIM2 o mocy 493 kW (670 KM) z dwulopatowym drewnianym śmigłem. Zbiorniki paliwa na 740 l. Zużycie paliwa 150 l/h. Uzbrojenie: 1 k.m. stały PWU wz.33 7,92 mm i dwa ruchome Vickers F 7,92 mm oraz 600 kg bomb.

Dane techniczne

| | |
|--------------------|----------------------|
| Rozpiętość | 13,95 m |
| Długość | 9,68 m |
| Wysokość | 3,30 m |
| Powierzchnia nośna | 26,8 m ² |
| Masa własna | 1928 kg |
| Masa użyteczna | 855 (maks. 1500) kg |
| Masa całkowita | 2813 (maks. 3428) kg |
| Prędkość maks. | 304 km/h |
| Prędkość przelot. | 220 km/h |
| Prędkość min. | 110 km/h |
| Wznoszenie | 6,5 m/s |
| Pułap | 3000 m |
| Zasięg | 1300 km |

Oprac. Andrzej Glass

PZL.23A Karaś reconnaissance bomber

The PZL.23 Karaś was developed by Stanisław Prauss in co-operation with Franciszek Misztal at Państwowe Zakłady Lotnicze in Warsaw to an order from the Polish Air Force. The prototype PZL.23 was first flown in August 1934 by Capt. Bolesław Orliński. 40 Karaś As (also known as the Karaś I) were built in 1936, these differed from the later Karaś B version by having slats on the inboard wing section, elevator without horn balance and a different engine.

Karaś As entered service in 1936 with 11th and 12th Line Flights of the 1st Air Regiment in Warsaw, and were subsequently used for conversion training on the type of crews in the other air regiments and were eventually transferred to the Polish Air Force College at Dęblin and the Polish Air Force Reserve College at Radom. In September 1939 some 10 Karaś As were evacuated to Rumania, where they were used for training during WWII.

Technical description

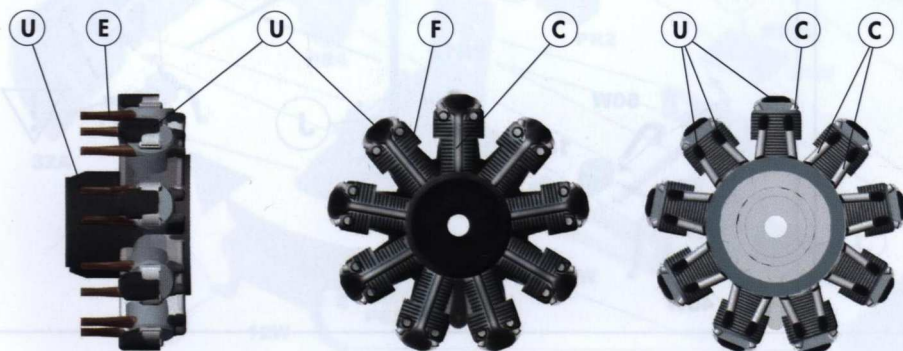
Three-seat low wing monoplane, metal design covered with corrugated duralumin sheets with enclosed cockpit and fixed undercarriage. Pilot's seat at the front of the cockpit, bombardier/radio-operator's in the middle, and gunner's at the back. The 'cradle' under the fuselage housed the bombardier's position at the front and the lower gunner position at the back. Crew member entered the 'cradle' only to perform his duty. Power plant: 493 kW (670 hp) Polskie Zakłady Skody Pegaz IIM2 licence-built Bristol Pegasus) radial piston engine driving two-bladed wooden propeller. Fuel tankage 740 l. Fuel consumption 150 l/h. Armament: one fixed 7.92 mm PWU wz.33 and two moving 7.92 mm Vickers F machine guns, and 600 kg bombs.

Technical specification

| | |
|----------------|-----------------------|
| Wing span | 13.95 m |
| Length | 9.68 m |
| Height | 3.30 m |
| Wing area | 26.8 m ² |
| Empty weight | 1,928 kg |
| Useful load | 855 (max. 1,500) kg |
| All-up weight | 2,813 (max. 3,428) kg |
| Max. speed | 304 km/h |
| Cruising speed | 220 km/h |
| Min. speed | 110 km/h |
| Rate of climb | 6.5 m/s |
| Ceiling | 3,000 m |
| Range | 1,300 km |

Research by Andrzej Glass

MALOWANIE SILNIKA / ENGINE PAINTING



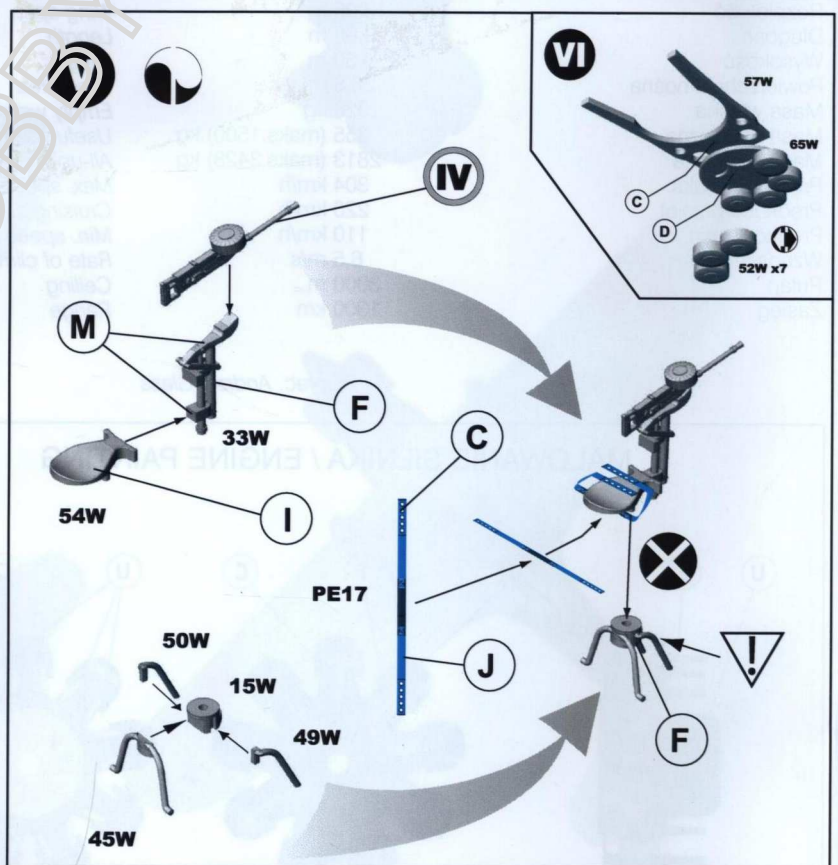
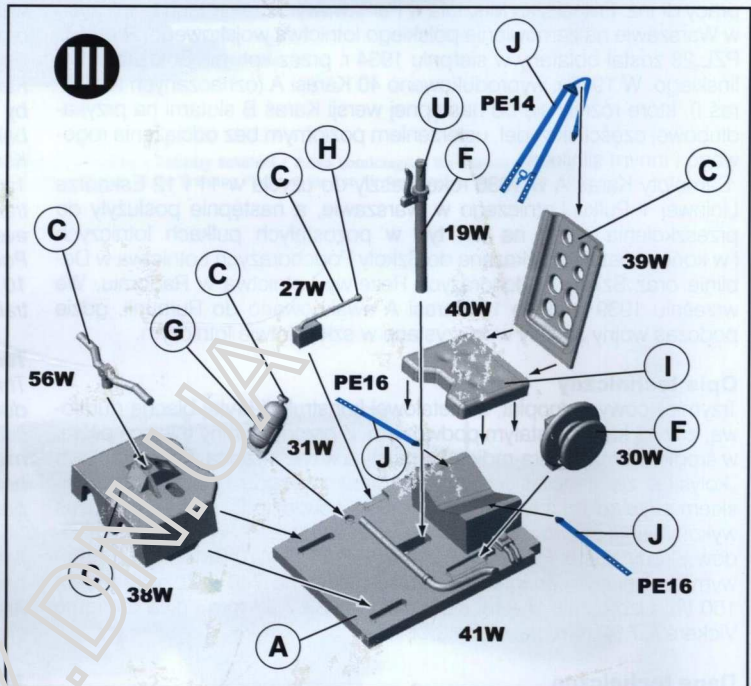
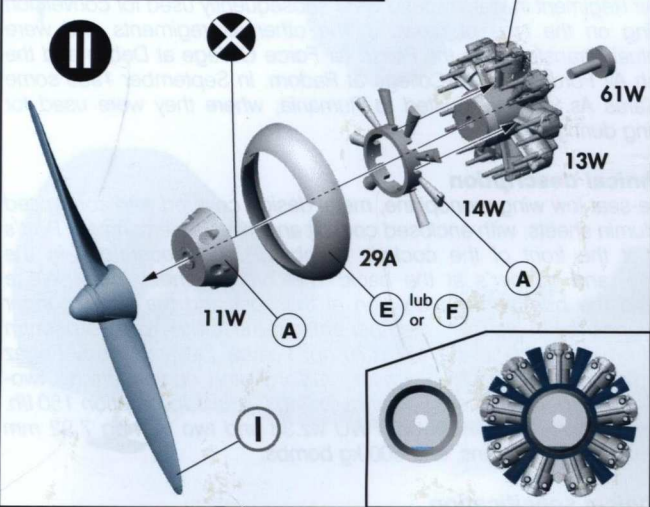
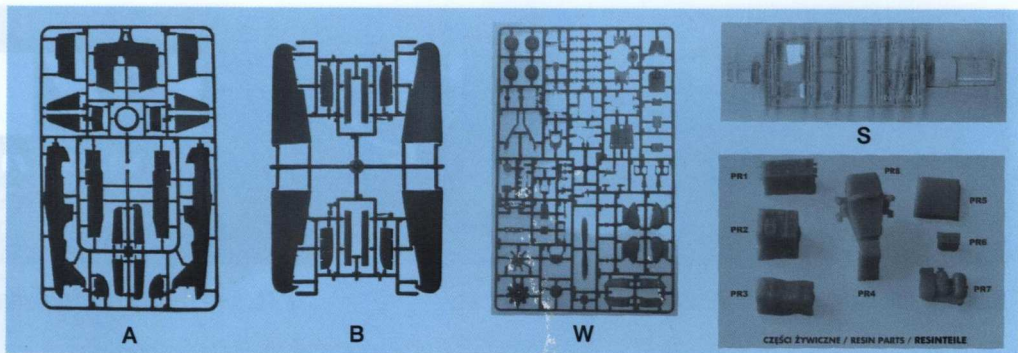
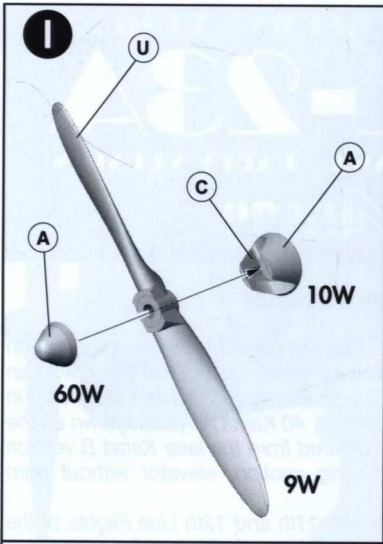
13W

UWAGA!

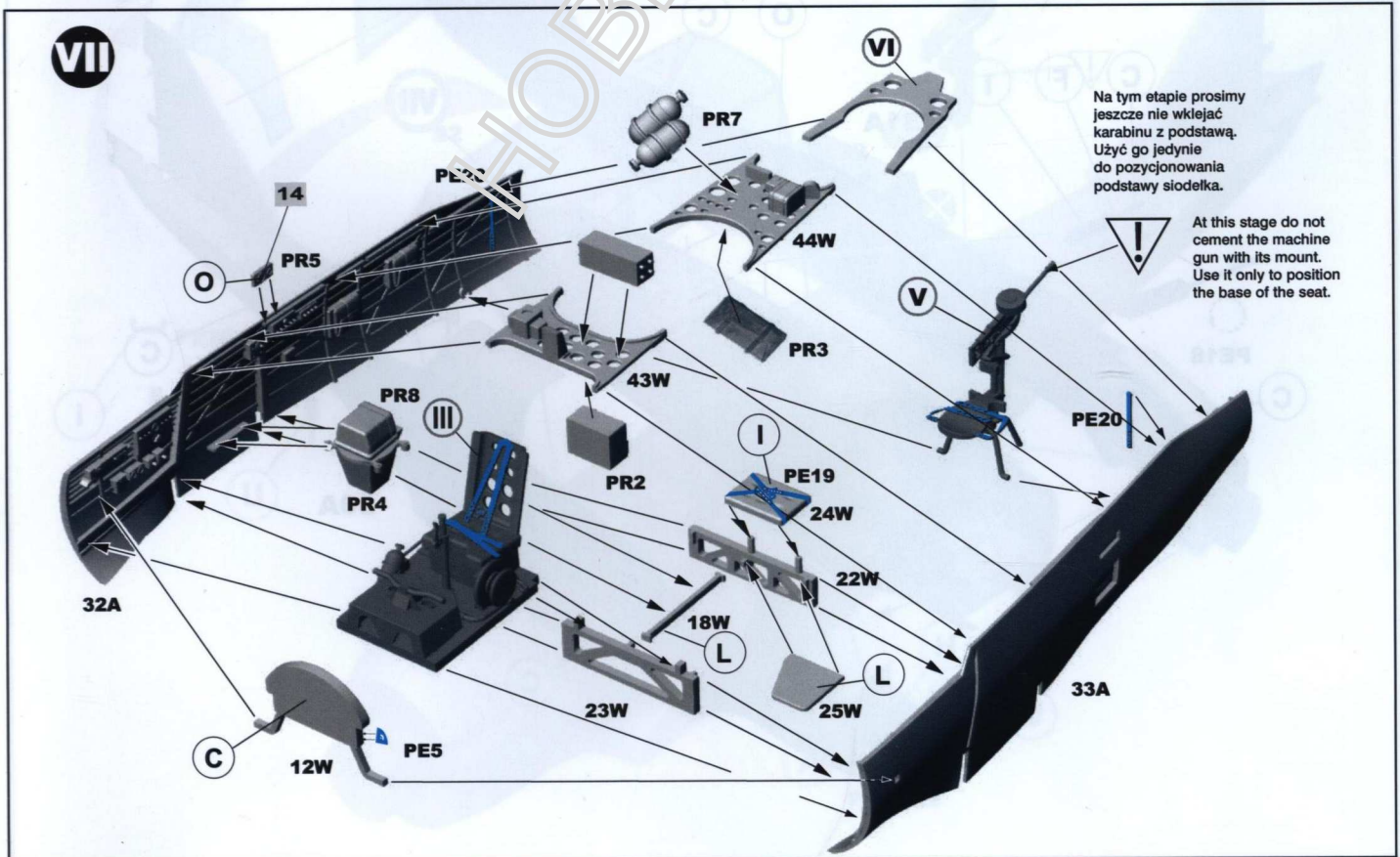
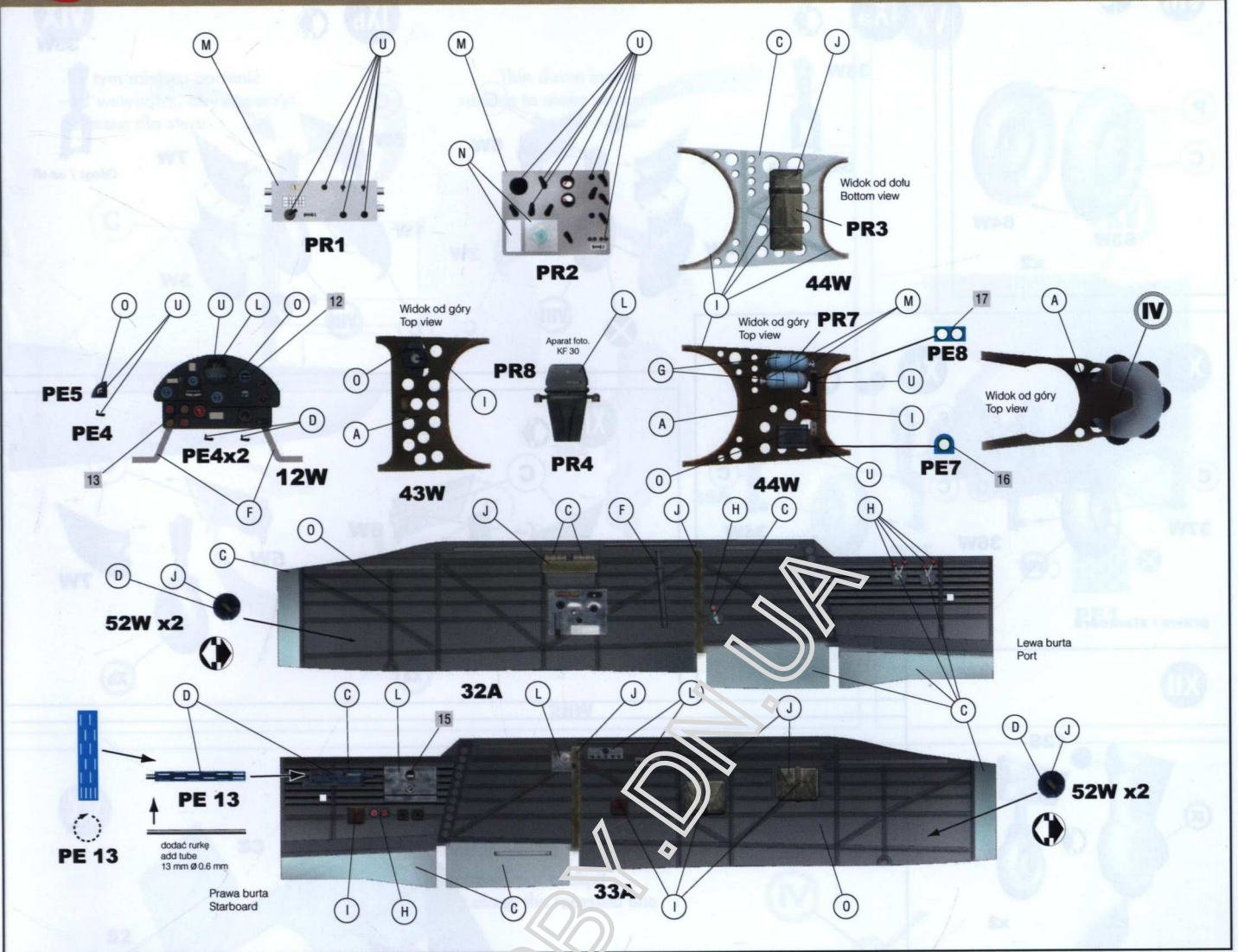
Przed naklejeniem kalkomanii prosimy zapoznać się z instrukcją montażu i malowania. Wybrany element kalkomanii wyciąć, następnie od tylnej strony posmarować pędzlem zanurzonym uprzednio w wodzie destylowanej. Następnie prosimy poczekać (ok. 20 sekund), aż element kalkomanii odmięknie. Dalej postępować jak przy normalnym naklejeniu kalkomanii. Nie polecamy wkładać kalkomanii bezpośrednio do wody. W przypadku nierównomiernej powierzchni polecamy stosować płyny zmiękczające do kalkomanii „SET i SOL”.

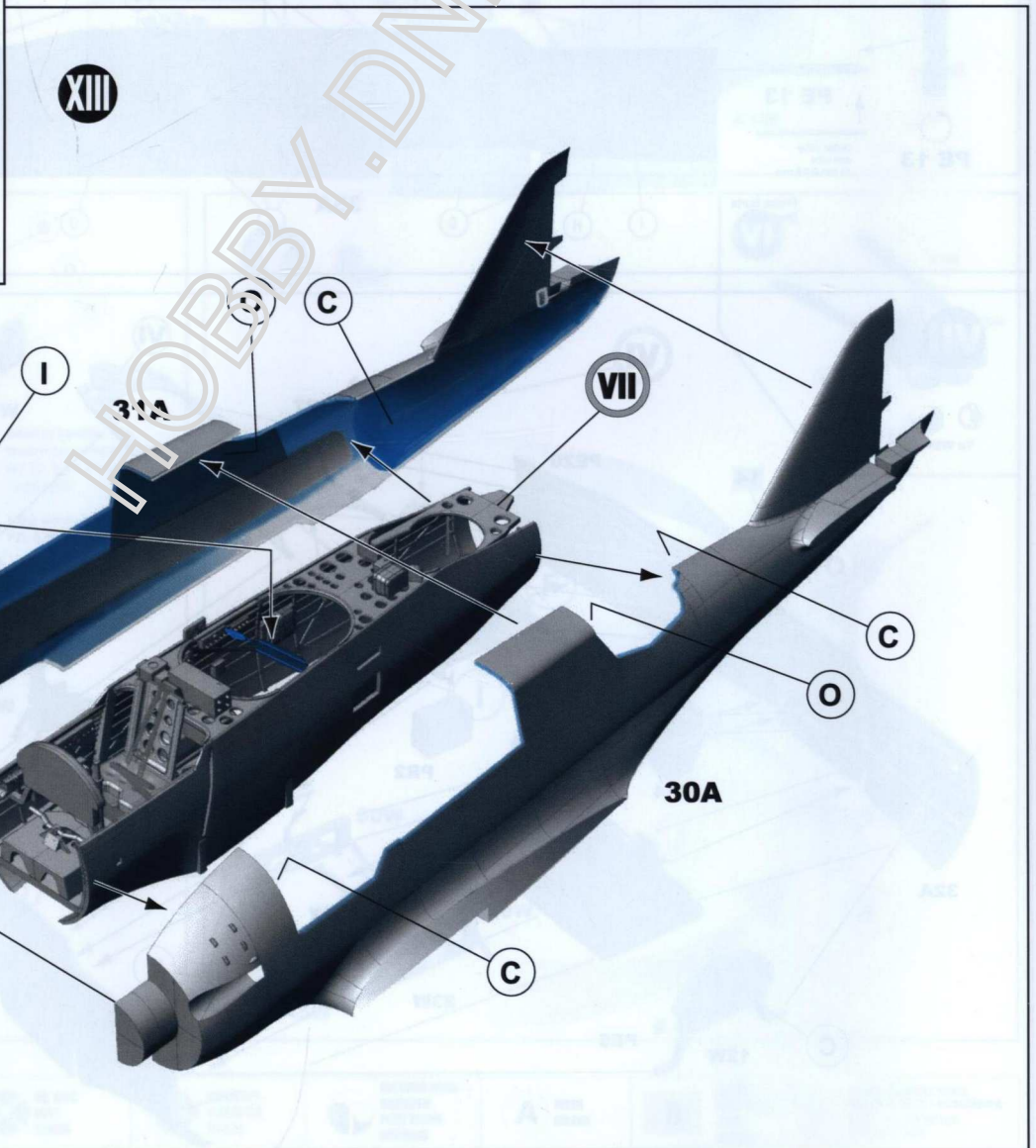
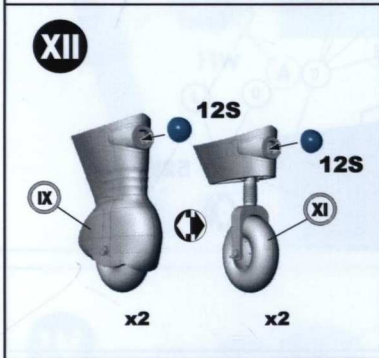
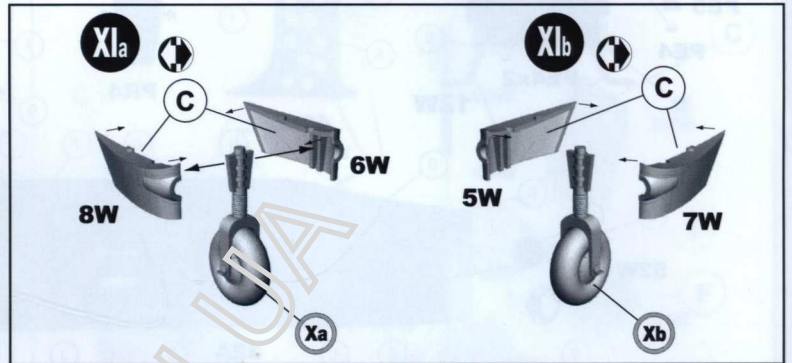
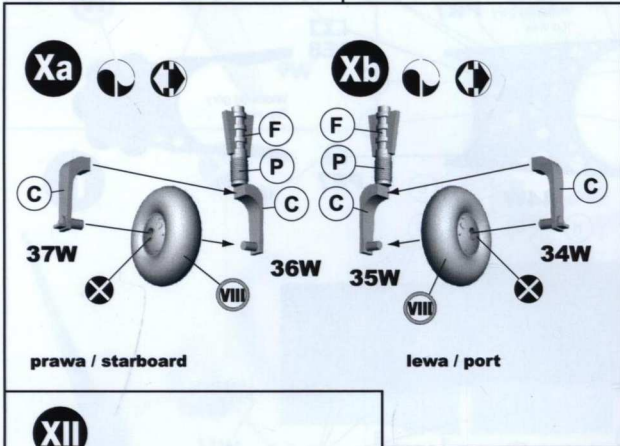
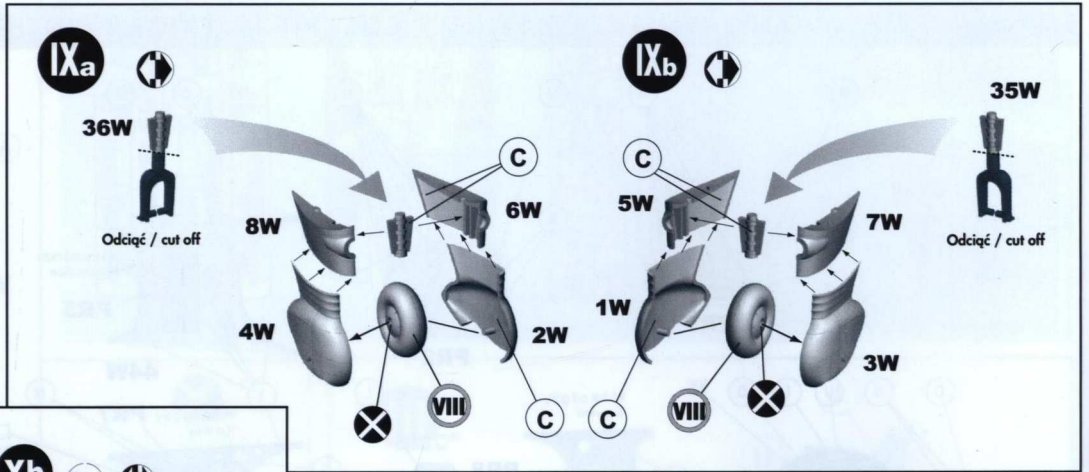
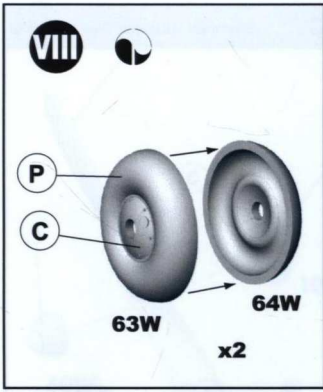
NOTE!

Please, consult the assembly and painting instruction prior to application of decals. Cut off selected decal element, then wet the rear side of the decal with a brush immersed in water. Then wait (ca. 20 secs), until the decal element becomes soft and can be moved around the base sheet. Subsequently act like with application of any other decals. We do not recommend to immerse the decals directly in water. On uneven surfaces, we suggest to use 'Set and Sol' liquids.



| SYMBOLE | |
|---------|-------------------------------------------------------------------------|
| | ZESPÓŁ W MONTAŻU SET IN MOUNTING |
| | ZESPÓŁ WYKONANY MOUNTED SET |
| | NIE KLEIĆ DON'T CEMENT |
| | WARIANT(Y) VERSION |
| | MAŁOWAĆ PRZED MONTAŻEM PAINT BEFORE MOUNTING |
| | KOLOR COLOUR |
| | NUMER KALKOMANI DECAL NUMBER |
| | UWAGA. DELIKATNE DETALE. ATTENTION, FINE DETAILS. WORK WITH CARE. |

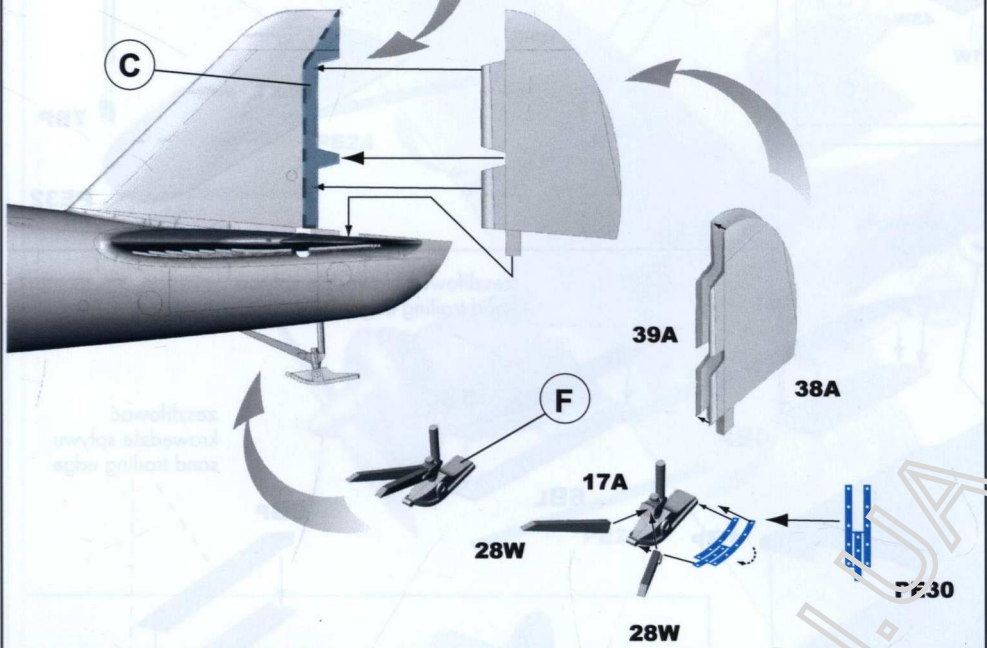




XIV

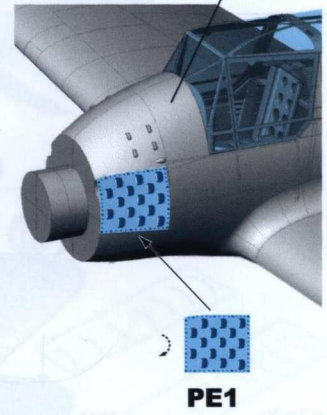
W tym miejscu pocienić od wewnątrz, aby utworzyć kieszeń dla steru

Thin down inner surface to make pocket for the rudder



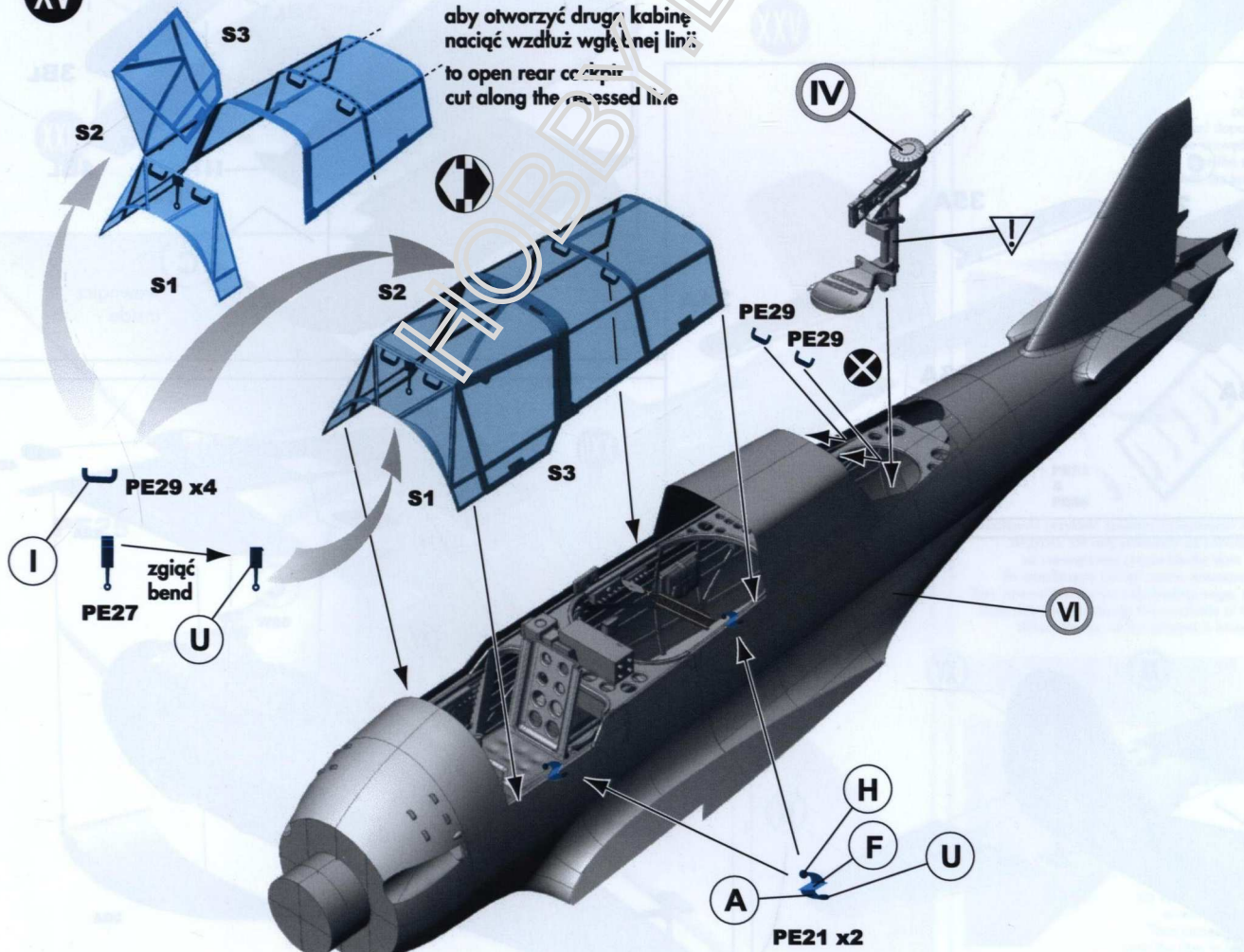
XVI

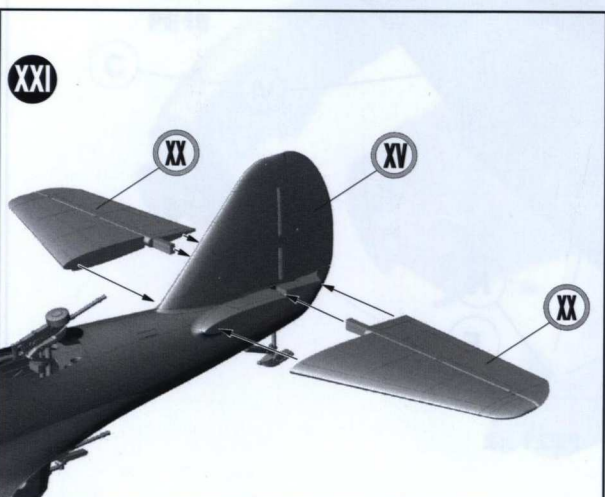
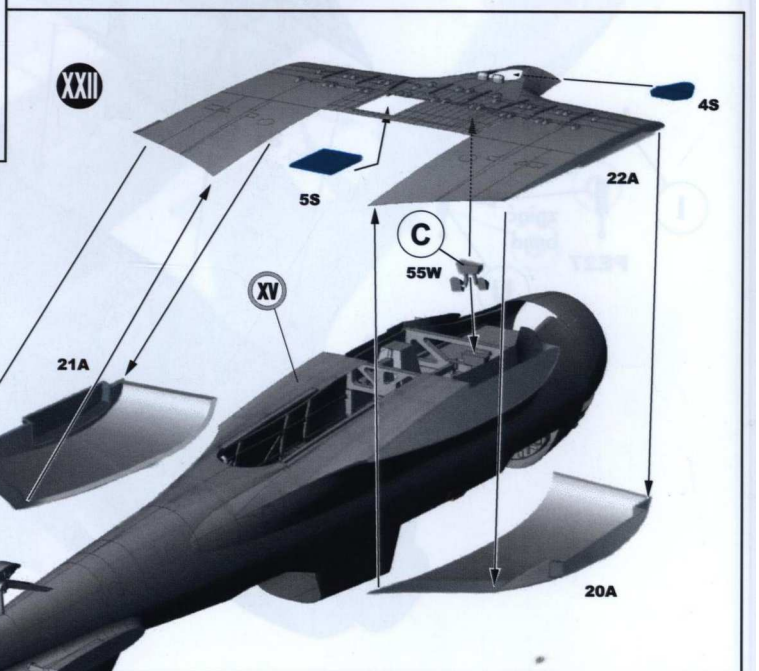
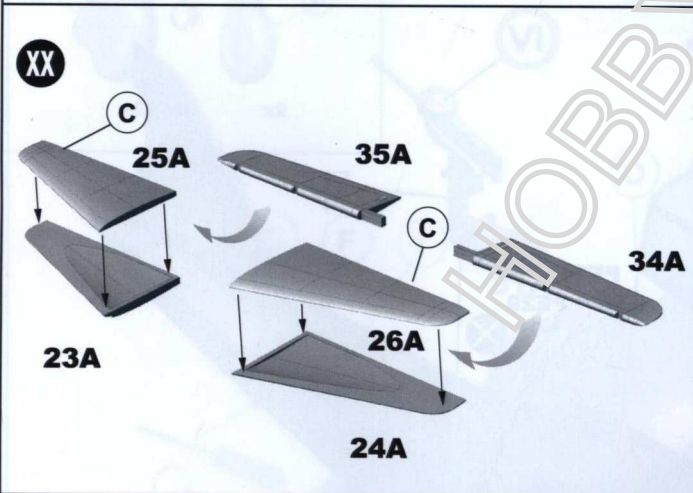
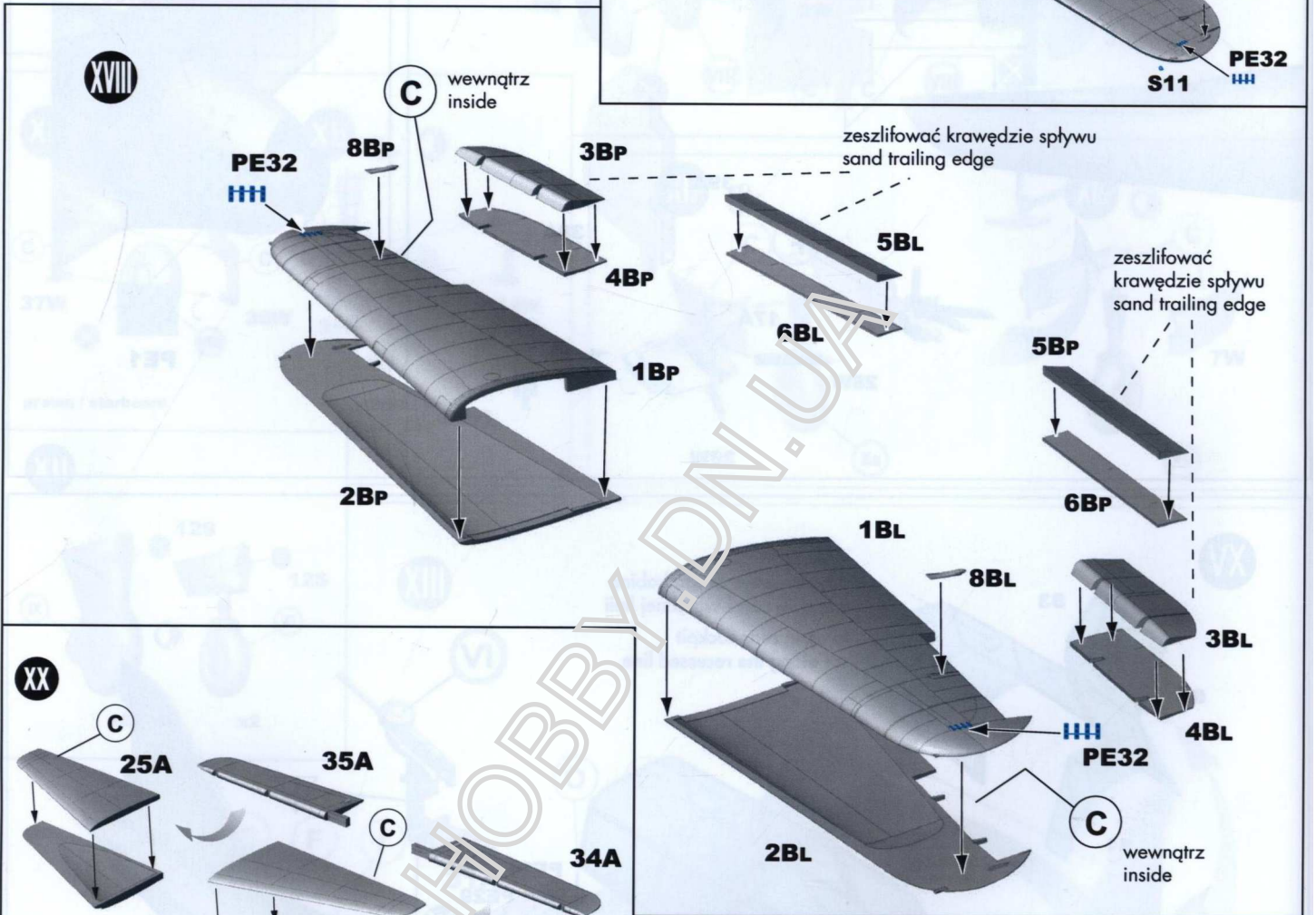
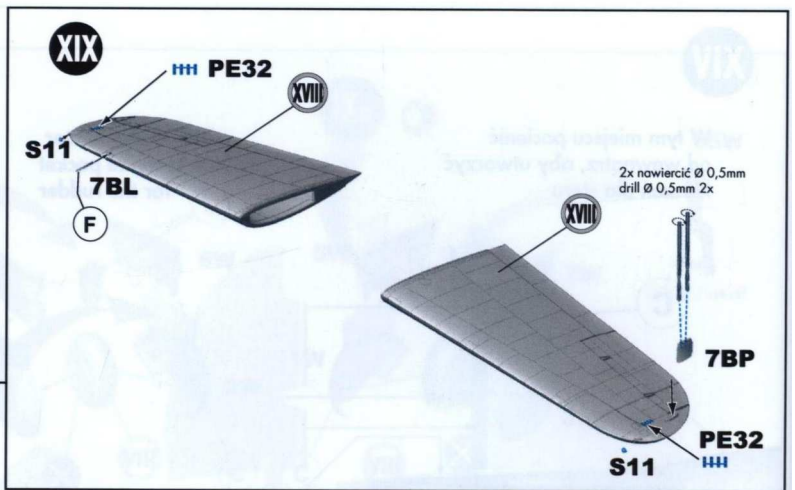
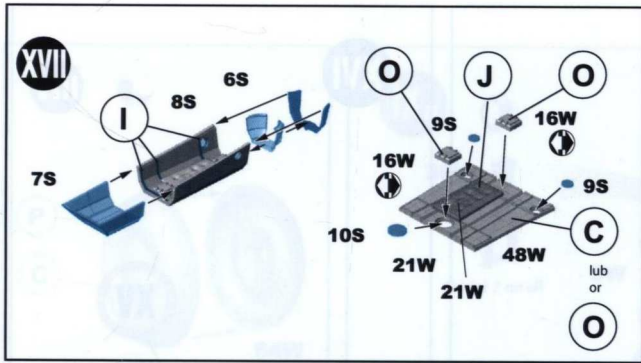
XV

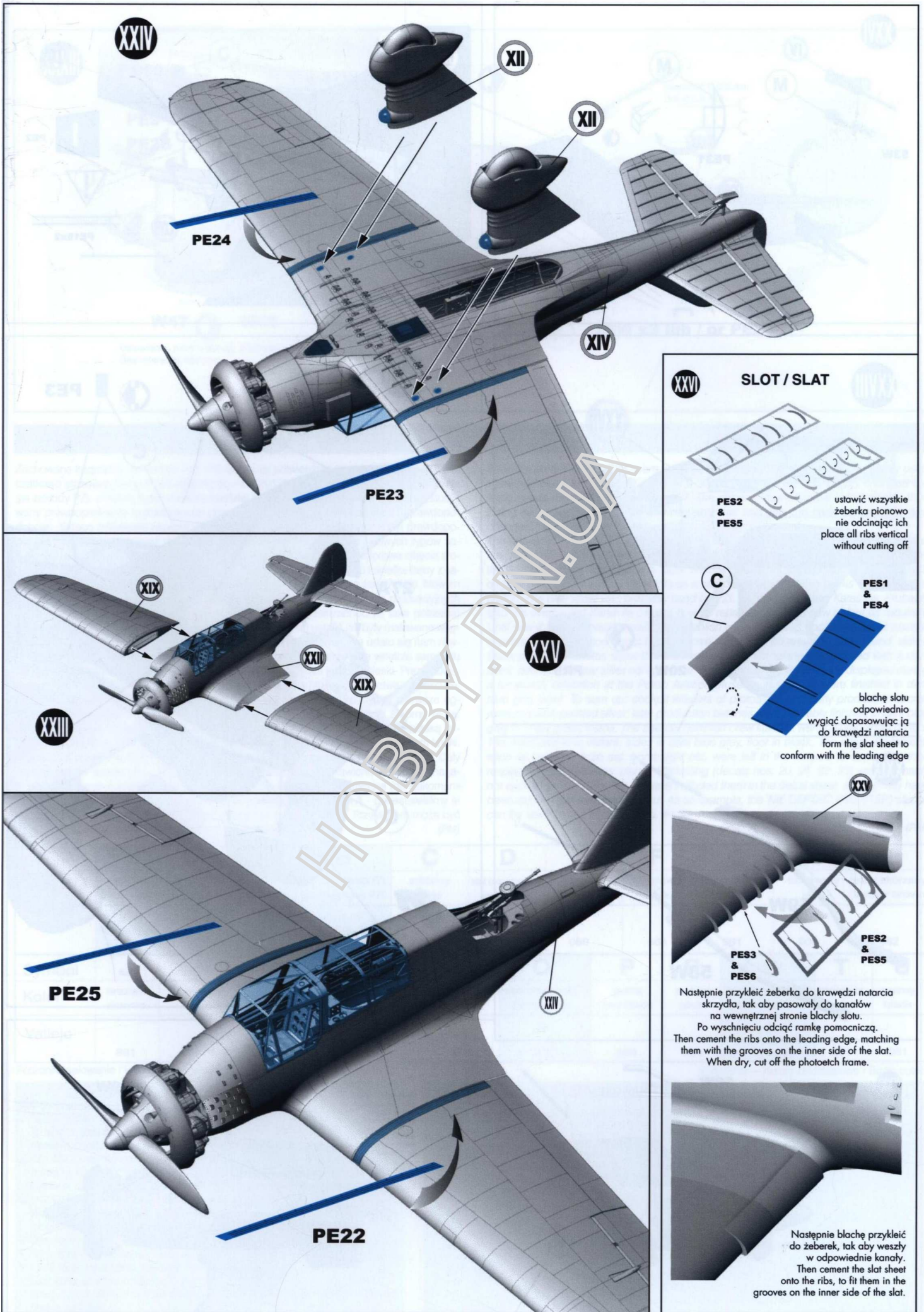


XV

aby otworzyć drugą kabinę naciąć wzdłuż wklęsłej linii to open rear cockpit cut along the recessed line







XXIV

XII

XII

PE24

XIV

PE23

XXVI

SLOT / SLAT

PES2 & PES5

ustawić wszystkie żeberka pionowo nie odcinając ich place all ribs vertical without cutting off

C

PES1 & PES4

blachę slotu odpowiednio wygiąć dopasowując ją do krawędzi natarcia form the slat sheet to conform with the leading edge

XXV

PES3 & PES6

PES2 & PES5

Następnie przykleić żeberka do krawędzi natarcia skrzydła, tak aby pasowały do kanałów na wewnętrznej stronie blachy slotu. Po wyschnięciu odciąć ramkę pomocniczą. Then cement the ribs onto the leading edge, matching them with the grooves on the inner side of the slat. When dry, cut off the photoetch frame.

Następnie blachę przykleić do żeberek, tak aby weszły w odpowiednie kanały. Then cement the slat sheet onto the ribs, to fit them in the grooves on the inner side of the slat.

XIX

XXII

XIX

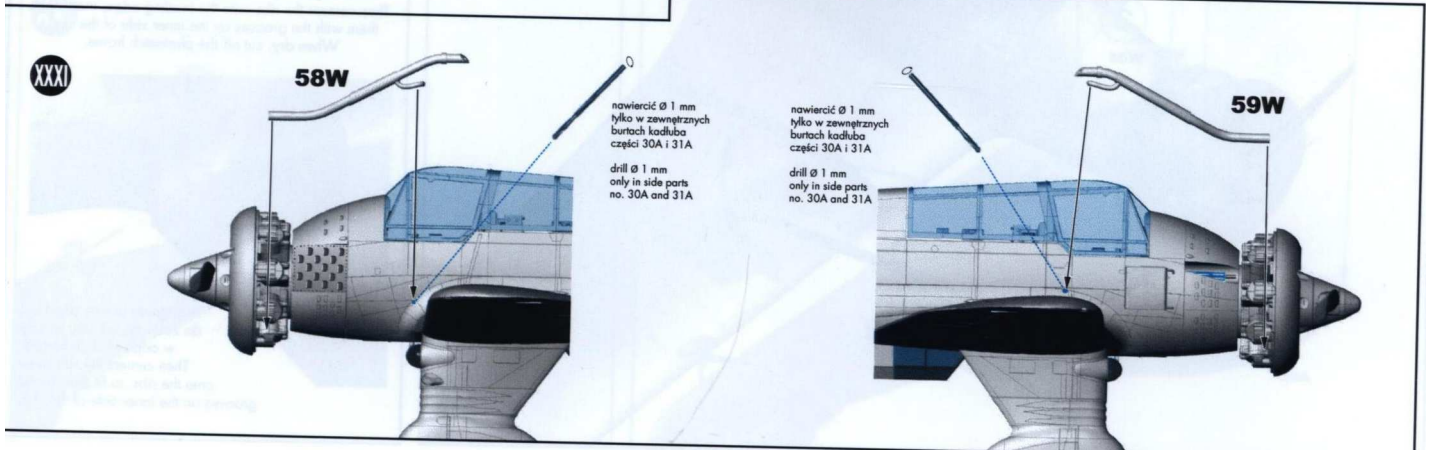
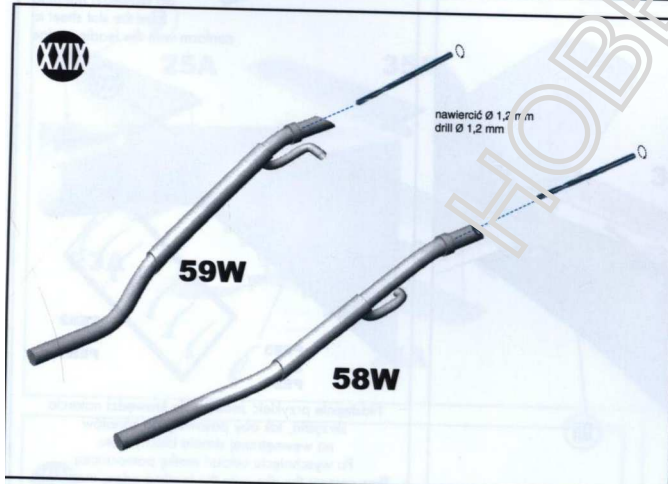
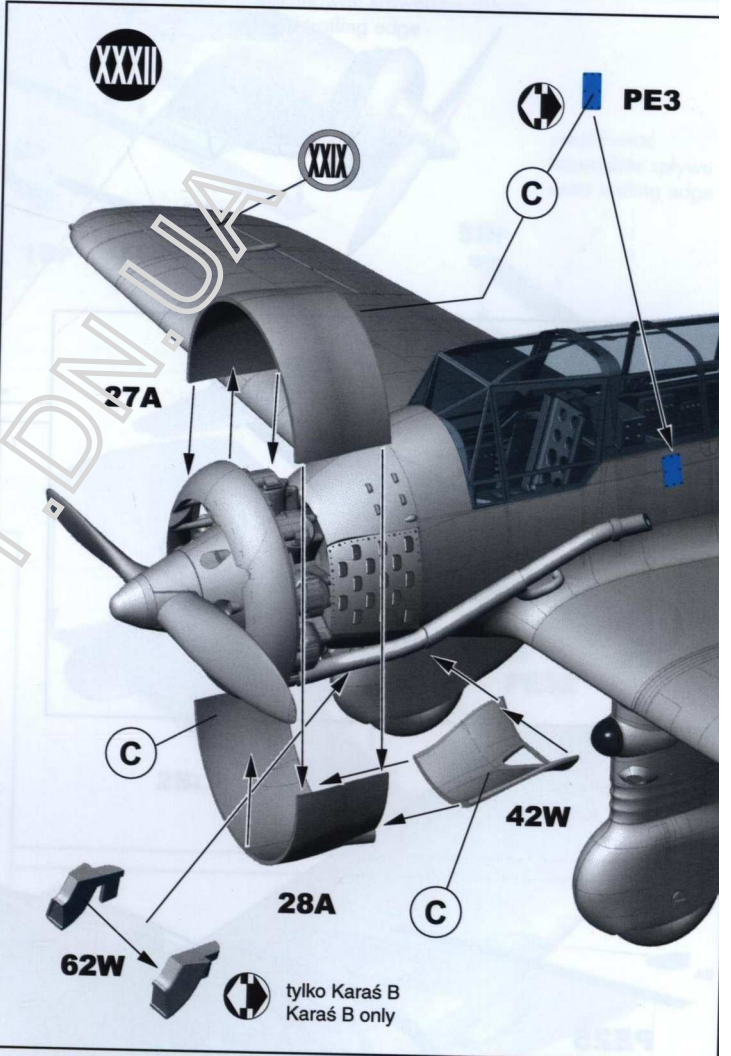
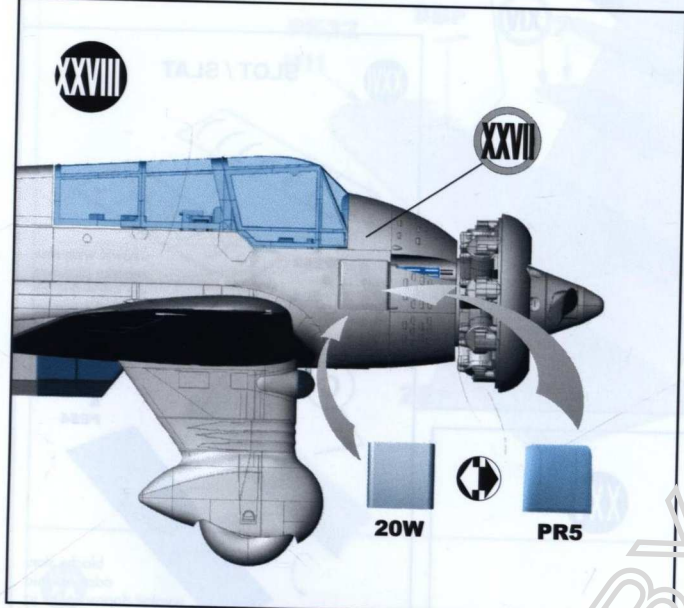
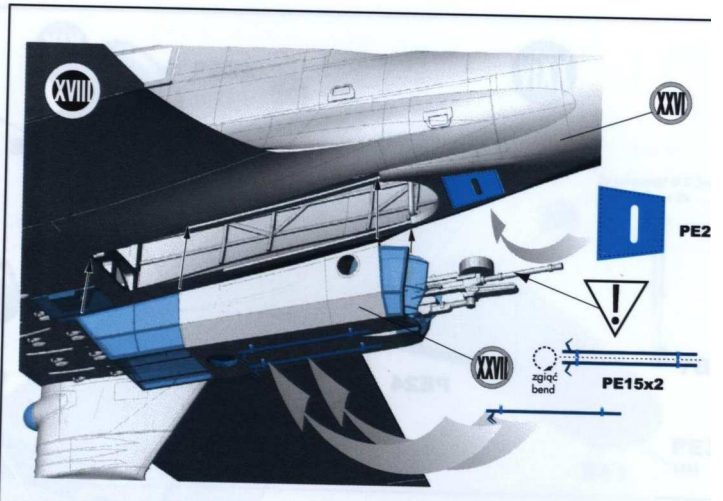
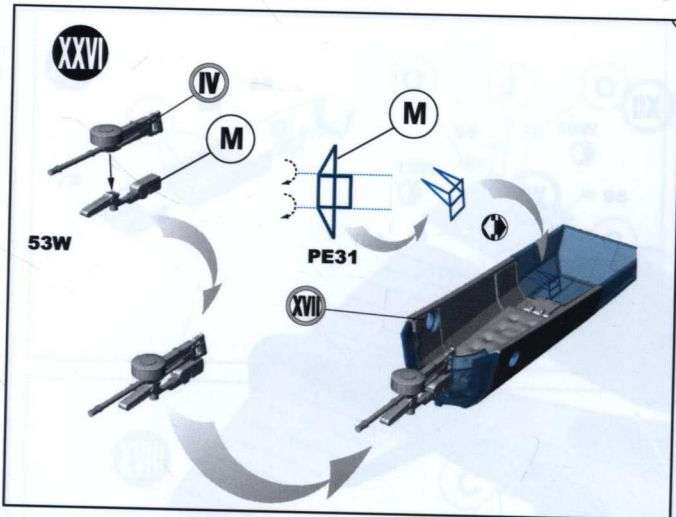
XXIII

XXV

XXIV

PE25

PE22

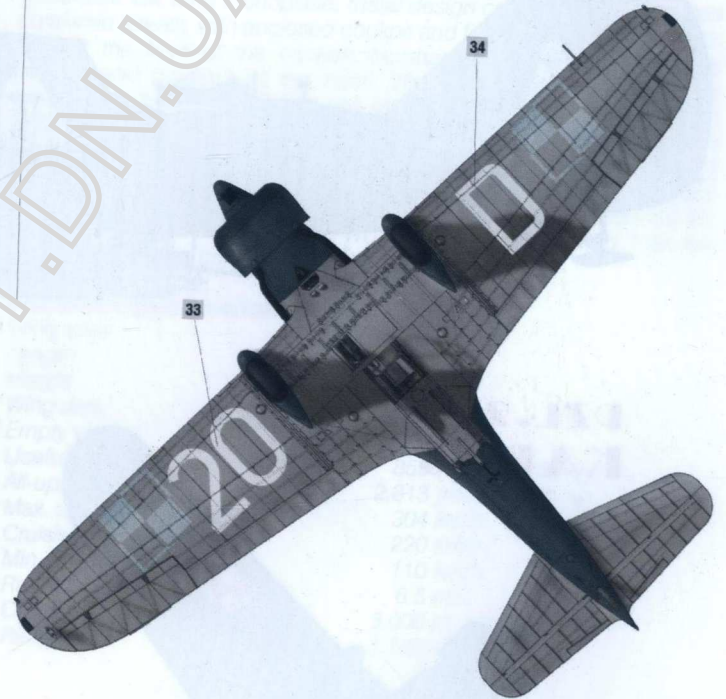




PZL.23A Karaś nr 44.30, „11” numer podskrzydłowy 77-D ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

PZL.23A Karaś no. 44.30, „11” 77-D of the Polish Air Force College, Dęblin.

PZL.23A
KARAS



PZL.23A Karaś nr 44.31, „2” numer podskrzydłowy 20-D ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

PZL.23A Karaś no. 44.31, „2” 20-D of the Polish Air Force College, Dęblin.



PZL.23A Karaś nr nie ustalony, z Eskadry Szkolnej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie w 1938 roku.
PZL.23A Karaś, no. unknown, of the Training Flight of the 1st Air Regiment in Warsaw, in 1938.



**PZL.23A
KARAŚ**

