

Samolot myśliwski
PZL P-11c
wersja z nartami produkcji Szomańskiego
PZL P-11c
Fighter plane
version with skis by Szomański
Cat. no. 481101

Inż. Zygmunt Puławski zaprojektował w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie samolot myśliwski PZL P.11, jako odmianę samolotu PZL P.6 o większej mocy silnika i wyższych osiągnięciach. Pierwszy prototyp P.11 został oblatany w sierpniu 1931 r. już po śmierci konstruktora. Dalszym rozwojem technicznym samolotu zajął się inż. Wsiewołod Jakimiuk. Gdy w 1933 r. Rumunia zamówiła P.11, zbudowano w tym roku na jej zamówienie 50 szt. P.11b, a w 1935 r. dla polskiego lotnictwa 50 szt. P.11a. W 1934 r. został oblatany prototyp ulepszonej wersji, oznaczonej P.11c, która otrzymała zmodyfikowane usterezenie pionowe, długą owiewkę za kabiną pilota oraz silnik o większej mocy. W latach 1935-1936 dostarczono 175 szt. P.11c dla polskiego lotnictwa. Podczas wojny we wrześniu 1939 r. polscy piloci walczący na stu pięćdziesięciu P.11 stracili około 97 samolotów niemieckich i 3 sowieckie. Wg ustaleń J. B. Cynka, najwięcej zestrzeleń - 4 - miał ppor. Stanisław Skalski, następnie po 3: ppor. Hieronim Dudwał, ppor. Włodzimierz Giedymmin, por. Wojciech Januszewicz, kpt. Tadeusz Rolski i ppor. Stefan Wapniarek. Pierwszy w walce zginął kpt. Mieczysław Medwecki. We wrześniu 1939 r. 43 szt. PZL P.11 przeleciały do Rumunii (w tym 33 szt. P.11c i 10 szt. P.11a), jeden P.11c do ZSRR, jeden P.11a na Węgry i jeden P.11a na Łotwę. Jeden P.11c zdobyty przez Niemców znalazł się w zbiorach berlińskiego Muzeum Lotnictwa i obecnie znajduje się w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Rumuńskie lotnictwo wojskowe używało 50 szt. P.11b, 10 szt. P.11a, 33 szt. P.11c i 80 szt. P.11f (wersja budowana na licencji w Rumunii) - razem 173 sztuki P.11. PZL P.11c jest najbardziej zasłużonym polskim samolotem myśliwskim, choć na świecie bardziej jest znana jego odmiana eksportowa PZL P.24, P.11 był pierwszym walczącym samolotem myśliwskim koalicji antyhitlerowskiej.

Opis techniczny

Jednomiejscowy samolot myśliwski metalowej konstrukcji. Kabina otwarta. Przód kadłuba kratownicowy kryty blachą duralową, tył półskorupowy. Płat o kształcie mewim („puławskiego”, „polski”) w widoku z przodu, dwudźwigarowy, podparty zastrzałami. Podwozie stałe, nożycowe. Uzbrojenie: 2 km-y 7,9 mm po bokach kadłuba, 2 km-y 7,9 mm w skrzydłach; 4 bomby (wersja „radio” 2) po 12,5 kg pod skrzydłami.

Silnik chłodzony powietrzem Polskich Zakładów Skoda - Bristol Merkury V S2 o mocy 600 KM. Śmigło dwułopatowe drewniane o średnicy 2,6 m. Zbiornik na 320 l paliwa. Przelotowe zużycie paliwa 155 l/h.

Specjalnie dla samolotu w firmie Szomański i S-ka opracowano zimowe narty. Ich konstruktorem był inż. Bernard Sznycer. Narty obudowano cienką aluminiową blachą oraz brezentem, co sprawiło, że ich opór aerodynamiczny był bardzo zbliżony do tego jaki stawały koła, a osiągi myśliwców PZL P.11 wyposażonych w narty czy koła były niemal identyczne. Po pierwszych testach przeprowadzonych w zimach 1936/1937 oraz 1937/1938 narty udoskonalono tak, aby nie przymarzały do podłoża podczas dłuższego postoju. Pasy ze specjalnego stopu metali (stop Monela) przytwierdzone do spodniej części nart rozwiązały ten problem.

Mr Zygmunt Puławski of the National Aircraft Works in Warsaw, developed the PZL P.11 fighter as a more powerful derivative of the PZL P.6. The first prototype P.11 was flown in August 1931, by which time the designer had been killed in a flying accident. Further development was entrusted to Wsiewołod Jakimiuk. In 1933 Rumania ordered the P.11, and in 1933 fifty P.11b aircraft were built. In 1935 fifty of the P.11a were built for the Polish AF. In 1934 the prototype of the improved P.11c was first flown. This differed in having a more powerful engine, modified fin and a long fairing aft of the cockpit. During 1935-1936 175 P.11c fighters were delivered to the Polish AF. During September 1939 Polish pilots, who flew some 150 P.11's, shot down about 100 German aircraft and a few Soviet ones. According to research of Mr J. B. Cynk, 2/Lt. Stanisław Skalski was the top-scorer with 4 kills, while 2/Lt. Hieronim Dudwał, 2/Lt. Włodzimierz Giedymmin, Lt. Wojciech Januszewicz, Capt. Tadeusz Rolski, and 2/Lt. Stefan Wapniarek shot down 3 each. Capt. Mieczysław Medwecki was the first P.11 pilot killed in combat. In September 1939 forty three PZL P.11 fighters flew over to Rumania (including 33 P.11c and 10 P.11a aircraft), one P.11c to the USSR, one P.11a to Hungary, and one P.11a to Latvia. One P.11c captured by the Germans was displayed at the Aviation Museum in Berlin, and is currently owned by the Polish Aviation Museum in Cracow. The Rumanian AF used 50 P.11b, 10 P.11a, 33 P.11c and 80. P.11f aircraft (the latter being licence-built in Rumania), a total of 173 P.11 fighters.

The PZL P.11c is the most distinguished Polish fighter, although its development exports variant, the PZL P.24, was better known abroad. The P.11 also had the distinction of being the first Allied fighter of WW2.

Technical description

Single-seat fighter of all metal construction. Open cockpit. Forward fuselage: trusswork, covered with duralumin panels, rear fuselage monocoque. Gull-wing arrangement (also known as Puławski's, or Polish wing), two-spar, with struts. Fixed undercarriage, with scissor type twin legs. Armament: two 7.9 mm machine guns in sides of the fuselage, plus optionally two 7.9 mm guns in wings; four (two in the radio-equipped version) 12.5 kg bombs under wings.

Air-cooled 600 hp Polish Skoda - Bristol Mercury V S2 radial engine. 2.6 m two-bladed wooden propeller. Tank for 320 litres of fuel. Cruising fuel consumption 155 l/h.

The Szomański i Ska company developed skis especially for the aeroplane, designed by Bernard Sznycer. The skis were covered with thin aluminium skin and a tarpaulin, which made their drag similar to that of the wheels, and the performance of PZL P.11 fighters was almost the same, regardless of whether they were fitted with skis or wheels. After the first tests carried out during the winters of 1936/1937 and 1937/1938, the skis were improved so that they would not freeze to the ground during longer stops. Bands of a special metal alloy (Monel alloy) attached to the underside of the skis solved the problem.

Dane Techniczne

Rozpiętość	10,72 m	Prędkość maks.	375 km/h
Długość	7,55 m	Prędkość przelot.	250 km/h
Wysokość	2,75 m	Prędkość min.	110 km/h
Powierzchnia nośna	17,9 m ²	Wznoszenie	12,4 m/s
Masa własna	1147 kg	Pułap	8040 m
Masa użyteczna	503 kg	Zasięg	600 km
Masa całkowita	1650 kg	Rozbieg	100 m

Specification

Wing span	10.72 m	Maximum speed	375 km/h
Length	7.55 m	Cruising speed	250 km/h
Height	2.75 m	Minimum speed	110 km/h
Wing area	17.9 m ²	Rate of climb	12.4 m/s
Empty weight	1,147 kg	Ceiling	8,040 m
Useful load	503 kg	Range	600 km
All-up weight	1,650 kg	Take-off run	100 m

NARTY PRODUKCJI W. SZOMAŃSKI i Ska / W. SZOMAŃSKI i Ska COMPANY PRODUCTION SKIS



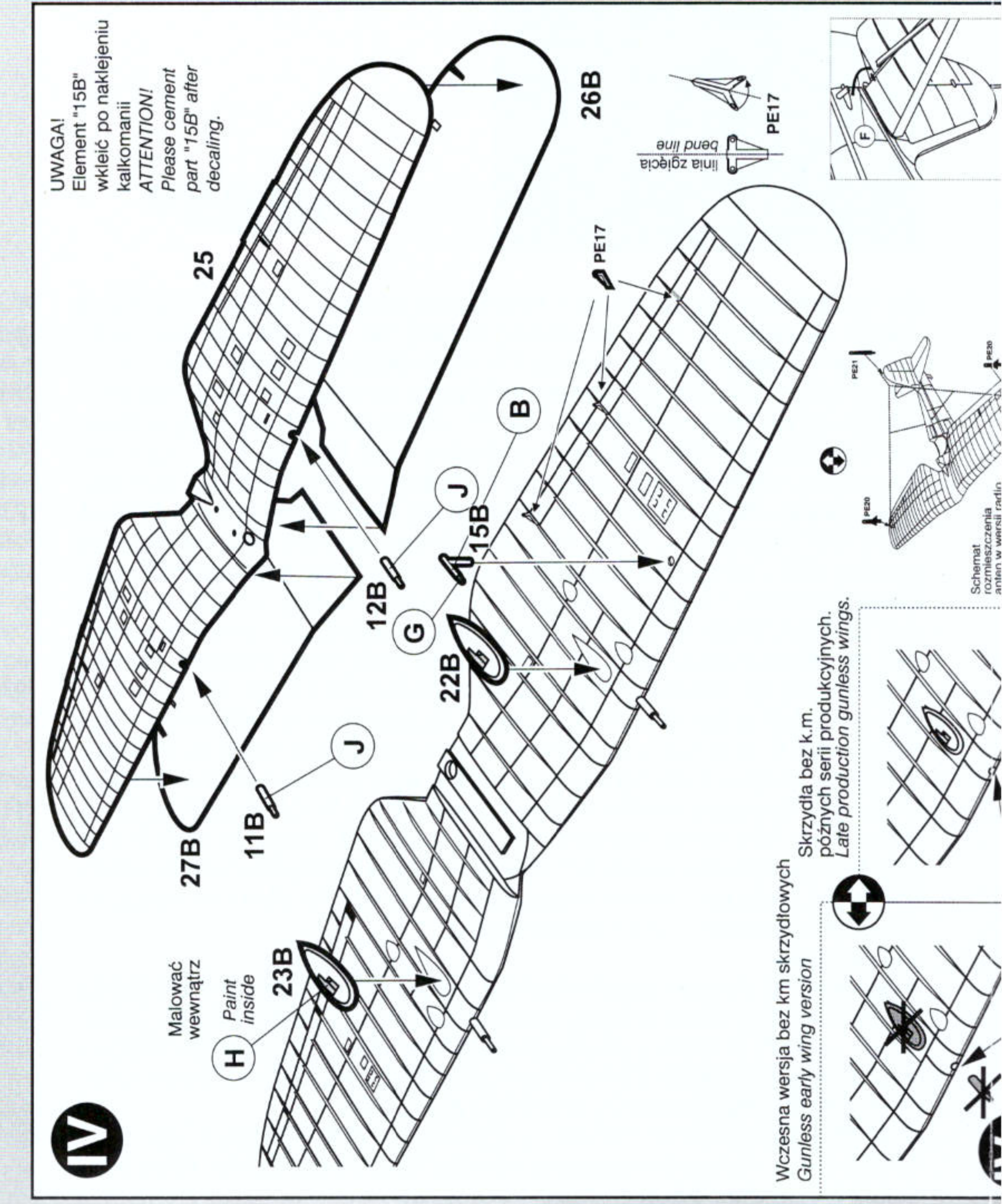
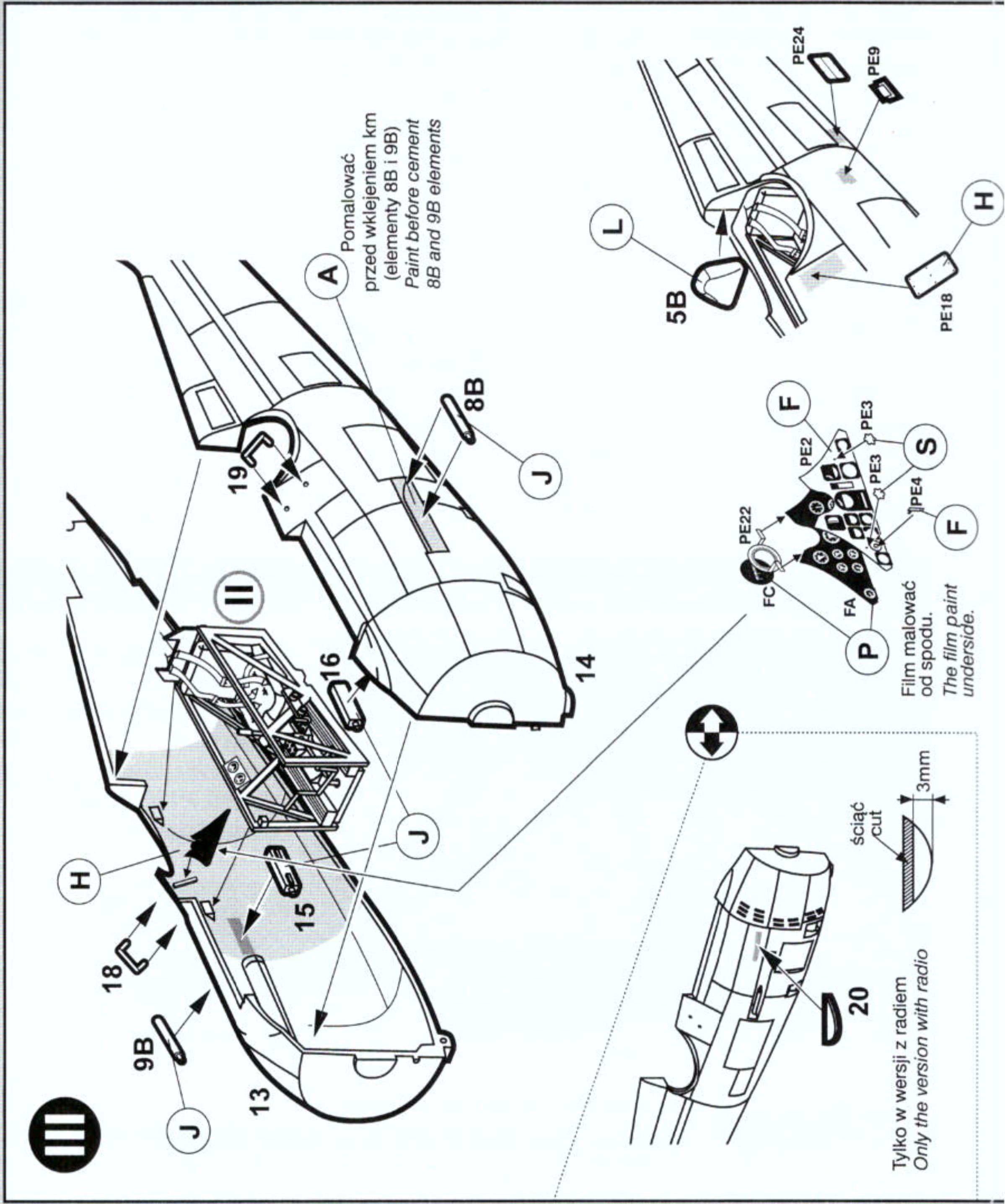
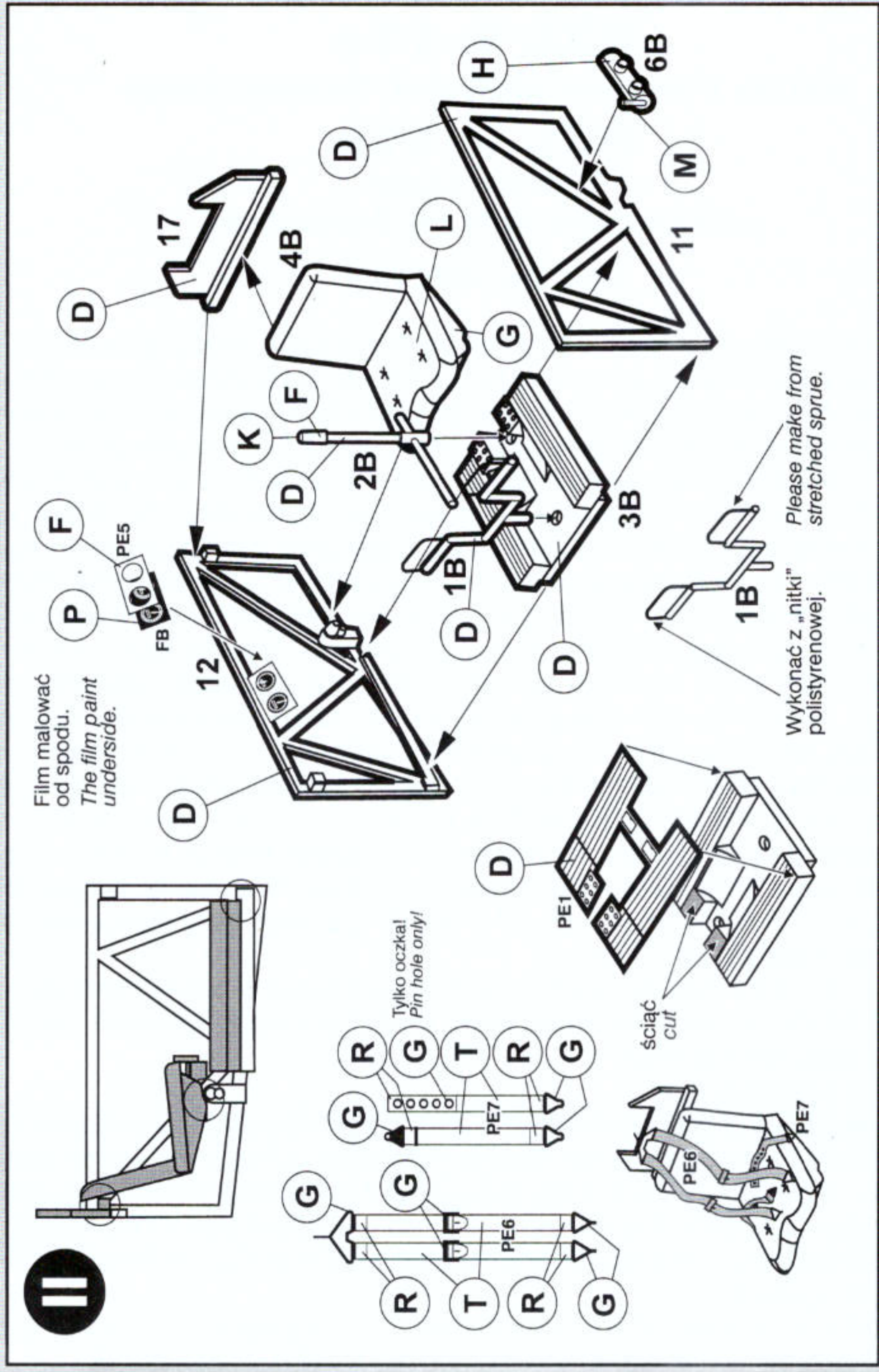
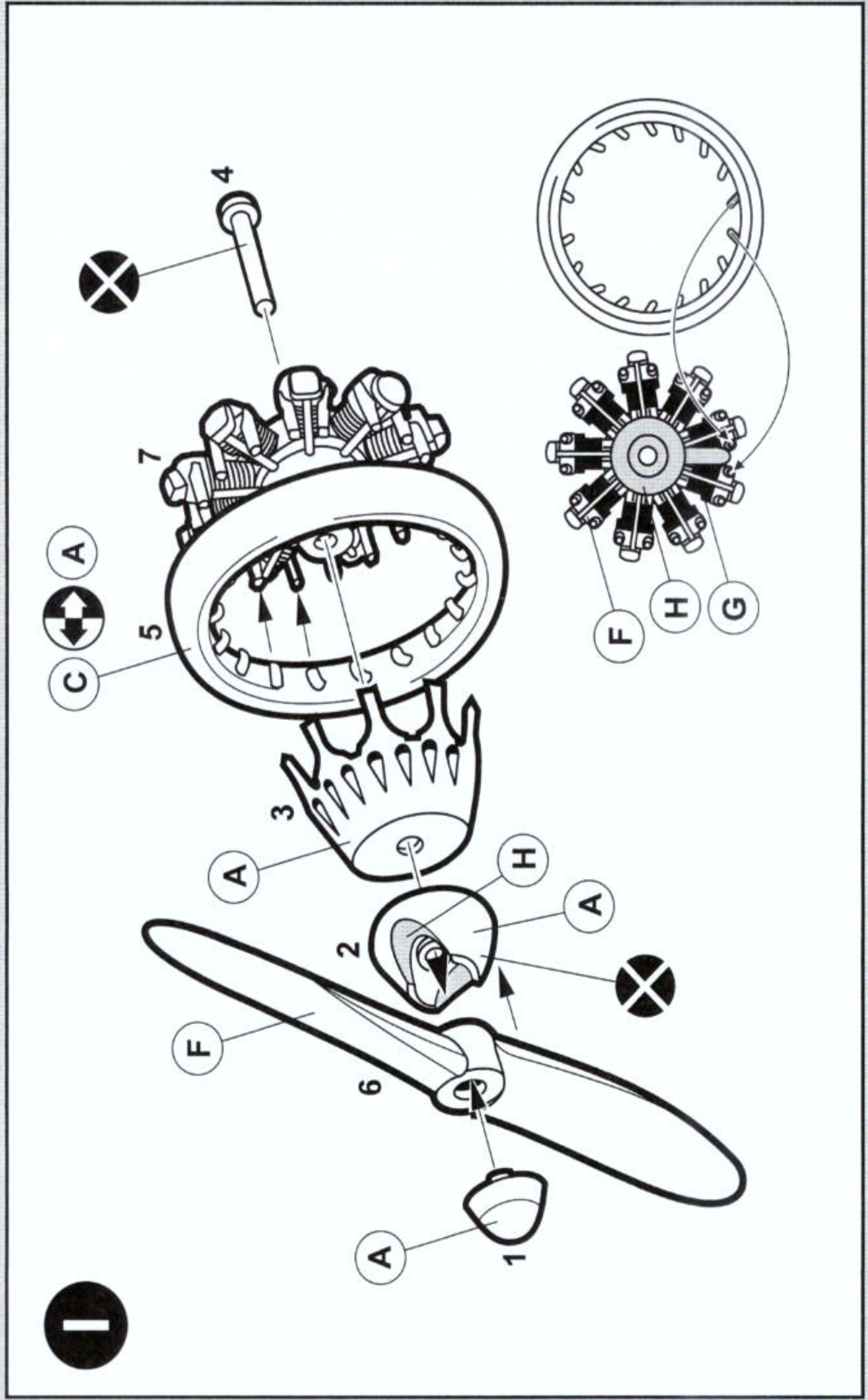
Dwa zdjęcia pokazujące zamontowane narty na rumuńskich samolotach PZL P.11f. Identyczne narty montowane były na polskich PZL-ach.
 Two photos showing skis mounted on Romanian PZL P.11f planes. Identical skis were mounted on the Polish PZL.

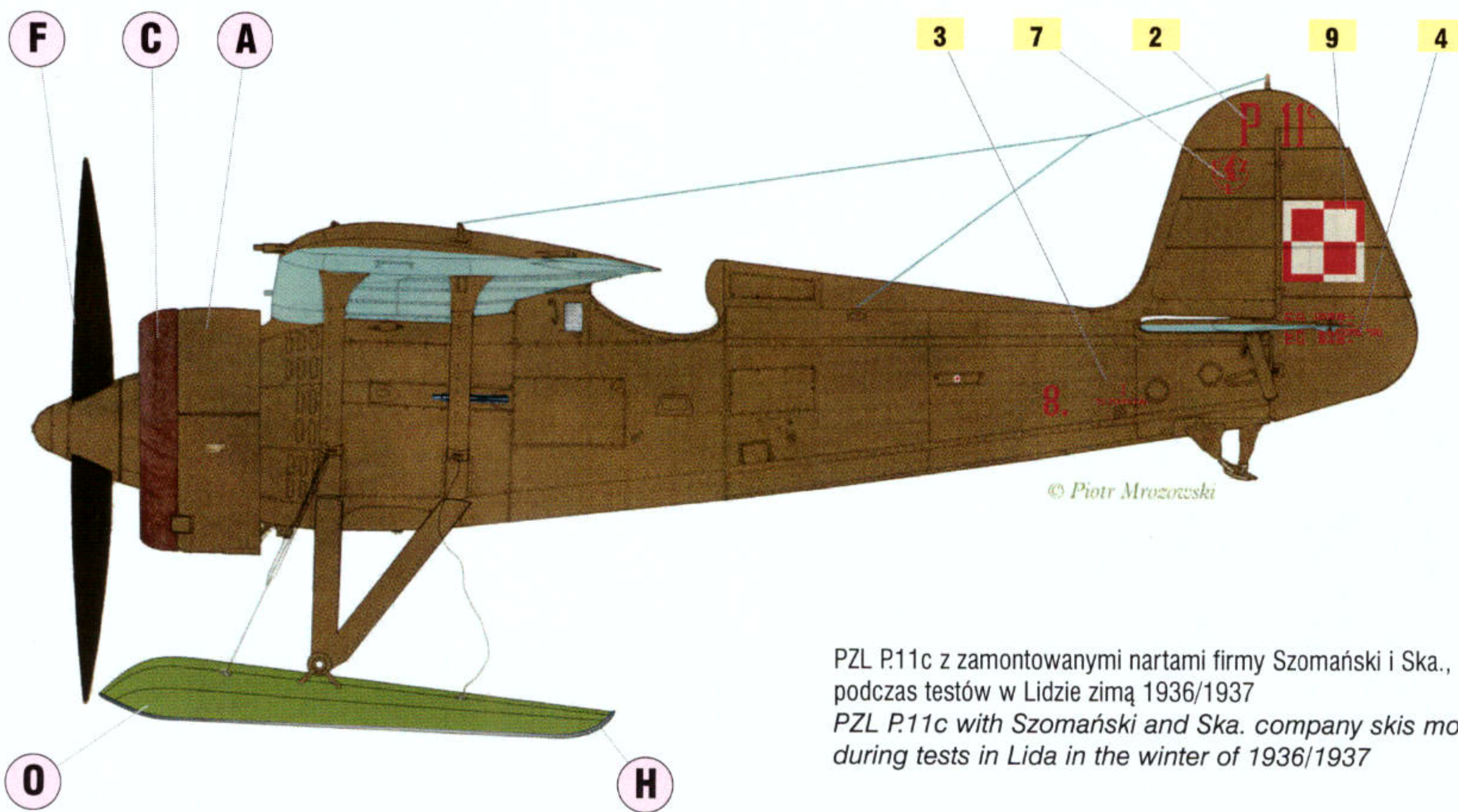


PPHU MIRAGE HOBBY Adam Zieliński,

02-621 WARSZAWA, ul. Tyniecka 36, tel./fax: +48 22 856 86 55, e-mail: marketing@mirage-hobby.pl

<http://www.facebook.com/MirageHobbyOfficial>





PZL P.11c z zamontowanymi nartami firmy Szomański i Ska.,
podczas testów w Lidzie zimą 1936/1937
PZL P.11c with Szomański and Ska. company skis mounted,
during tests in Lida in the winter of 1936/1937

