

Cat. no. 48107

Samolot myśliwski z działkiem 20 mm Oerlikon - KRÓLEWSKIE SIŁY LOTNICZE GRECJI

PZL P.24F

with 20 mm Oerlikon - ROYAL HELLNIC AIRFORCE

PZL P.24 - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

SAMOLOTY MYŚLIWSKI PZL P.24

Elektrykowy model akrobacji Bolesława Orlińskiego na samolocie PZL P.24 na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu w 1930 r. - zwrócił uwagę zapracowany na samoloty myśliwskie PZL konstruktor inż. Zygmunta Pławalskiego z Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. W 1932 r. do produkcji wszedł PZL P.27, w 1933 r. PZL P.11. Potwierdził uwagę licencyjny w Anglii na służył Bristol do tych samolotów nie zezwalała na ich eksport - aby móc je sprzedać za granicą, trzeba było wyposażyć w francuskie silniki Gnome-Rhône. W 1933 r. inż. Wiewiórow Jan Jakimów, po śmierci inż. Pławalskiego, opracował samolot myśliwski PZL P.24, który był rozwinięciem PZL P.17 i PZL P.11, dostosowanym do zabudowy silników Gnome-Rhône o mocy 900-1000 KM, co pozwalało na uzyskanie dużej prędkości maksymalnej.

Pierwszy lot na prototypie PZL P.24 wykonał Bolesław Orliński w maju 1933 r. Na drugim prototypie PZ41I Orliński 28 czerwca 1934 r. ustalił rekord prędkości dla samolotów myśliwskich z silnikiem gwiazdowym - 414 km/h, zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI. PZL P.24 jako jeden z pierwszych na świecie otrzymał 2 działka 20 mm jako uzbrojenie. Szybko został wystawiony w listopadzie 1934 r. na Międzynarodowy Salon Lotniczy w Paryżu - wzbudził zainteresowanie prasy lotniczej oraz państw bałkańskich. W 1935 r. samolot przeszedł wstępne próby fabryczne i został nieoficjalnie uciepiony. W styczniu 1936 r. zdemontowano tryb prototypu PZ41I w Warszawie i miemu wojskowym Bulgaria, Estonia, Grecja, Jugosławia, Rumunia i Turcja, a w styczniu 1937 r. Orliński wyjechał na Niemcy reklamować na Węgry, do Bułgarii, Grecji i Turcji. Gdy w Turcji z powodu zakazów wybuchu działka, cztery działki podwieszono pod skrzydłem nie została uszczelniona konstrukcja skrzydła, zwałowa prasa lotnicza podnieśli kolejną ofertę PZ41I. W kwietniu 1935 r. Orliński wyjechał do Anglii na służył Bristol w Rumunię, a w październiku Grecja, Pomiećszy zasilanie PZ41I był niemal identyczny z zastosowanymi w P.11 - brykańskie 6-cylindrowe silniki gwiazdowe. Pierwszy septym PZ41I został oblatany w sierpniu 1936 r. czyli w 5 miesięcy od otrzymania zamówień. PZL P.24 był najbardziej znanym w świecie polskim samolotem myśliwskim lat trzydziestych. Zbudowany go wraz z prototypami w Polsce 97 sztuk, a licencji za granicą 46, czyli łącznie 142 sztuki. Jedyny zachowany egzemplarz znajduje się w muzeum w Turcji.

PZL P.24 F. G. w Grecji

W drugim połowie 1937 r. na początku 1938 r. Grecja otrzymała 12 PZ42F z dwoma działkami, 24 PZ42G z 4 km. Obie wersje napędzał silnik Gnome-Rhône 14A 07 o mocy 950/970 KM z trzypłowym działkiem. W stosunku do wcześniejszych wersji samolot miał zmienioną osłonkę silnika i dodano 1036 mm silnika. Rozwój prędkości maksymalną 430 km/h. Samoloty początkowo były srebrne i nosły numery od 0101 do 0136 na bokach kadłuba. Służyły one w dwójmiejscowych samolotach (mira) 21, 22, 23. W 1940 r. wszystkie samoloty przebudowano w 4 km, czyli przebudowano na wersję PZ40F oraz otrzymano wielobranowy kamufaż. W wojnie z Włochami i Niemcami od listopada 1940 do końca kwietnia 1941 na samolotach PZ40F zostały zastąpione 40 samolotów 36 silnikami 4-cylindrowymi, 230 1940 par. Marinos Miralakis zniszczył włoski bombowiec karawan. Było to prawdopodobnie pierwsze starowanie samolotu w II wojnie światowej. Według z ostatnich PZ40F zostały zastąpione na Kreta, Jeden PZ42 zdobyty przez Włochów jeszcze w 1943 r. znajdował się na slanie lotniczej w Koszowie.

Opis techniczny

Jednomiejscowy samolot myśliwski metalowej konstrukcji. Kabina kryta. Przód kadłuba kratownicowo kryty blachą, tył półkopułowy. Fiat o kształcie mełw („Pławalskiego”), w widoku z przodu, 40 silnik gwiazdowy, podpory zastroskami. Podwozie stałe, nosyowe, z amortyzatorami schowkami w kadłubie. Uzbrojenie: PZ41 F - 2 działka 20 mm i 2 km. 7,92 mm, PZ42 G, E i G - 4 km, 7,92 mm oraz 4 bomby 12,5 kg (w PZ42F - 50 kg) pod skrzydłami. Silnik chłodzony powietrzem 14-cylindrowy gwiazdowy w PZ4A, B i G. Gnome-Rhône 14 Kfs o mocy maksymalnej 930 KM, w PZ4E iAR Gnome-Rhône 14A K2C2 o mocy 930 KM lub IAR 14 K103C6 o mocy 970 KM, w PZ4F i G Gnome-Rhône 14N o mocy 970 KM. Śmigło metalowe trzypłotowe, a w PZ4E drewniane dwupłotowe. Zbiorniki paliwa na 336 l. Przelotowe zużycie paliwa 145-150 l/h.

Dane techniczne

Wersja	F, G	Masa całkowita	1915 kg
Rozpiętość	10,68 m	Prędkość maksymalna	430 km/h
Długość	7,92 m	Prędkość przelotowa	310 km/h
Wysokość	2,69 m	Prędkość minimalna	105 km/h
Powierzchnia nośna	17,9 m ²	Wzniesienie	11,1 m/s
Masa własna	1329 kg	Pułap	10500 m
Masa użyteczna	686 kg	Zasięg	700 km

PZL P.24 FIGHTER

Impressive aerobatic display of Bolesław Orliński in the PZL P.24 at the Paris Air Show 1930 drew foreign attention to PZL fighters developed by Zygmunt Pławalski of the Warsaw-based PZL (Państwowe Zakłady Lotnicze, National Aviation Works). In 1932 the PZL P.27 entered production, followed in 1933 by the PZL P.11. These fighters were powered with Polish-built engines that could not, under the licence agreement, be sold abroad. Therefore, they had to be fitted with the French Gnome-Rhône engine plants for exports. In 1933 Wiewiórow Jan Jakimów, who took over as the chief designer after Pławalski was killed in an air crash, developed the PZL P.24 fighter, a derivative of the PZL P.17 and PZL P.11 that could be powered with 900-1000 kW Gnome-Rhône engines which allowed high maximum speeds. Bolesław Orliński first flew the PZL P.24 prototype in May 1933. On 28 June 1934 Orliński used the second prototype, PZ41I, to set the world speed record for dual-engine fighters at 414 km/h, as approved by the FAI. PZ4 was among the first fighters in the world to be armed with two 20 mm cannon. 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 third prototype PZ41I was displayed in Warsaw to military missions of Bulgaria, Estonia, Greece, Yugoslavia, Rumania, and Turkey, while in August and February B. Orliński flew it on an advertising tour to Hungary, Bulgaria, Greece and Turkey. While in Turkey, one of the captives exploded due to a jam, and thanks to being fitted in a pod 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 PZ4. Orliński started to come soon from Turkey and Bulgaria in April 1936, from Rumania in August, and from Greece in October. As the wings and tail of the PZ4 were nearly identical to those of the P.11, series production commenced immediately. The first production PZ4 was flown in August 1936, five months after orders were received. The PZL P.24 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 P.24E and G in Greece

In 1937 and early 1938 Greece took delivery of twelve PZ4Fs armed with two cannons and 24 PZ4Gs armed with four machine guns. Both variants were powered with Gnome-Rhône 14M 07 engine rated at 950/970 hp, driving a three-blade propeller. Compared to earlier versions the aircraft featured altered engine cooling and a propeller spinner. The top speed was 430 km/h. The aircraft were finished in natural metal finish and wore numbers in the range of 0101-0136 on sides of the fuselage. They were used in fighter squadrons (mira) nos. 21, 22, 23. In 1940 all aircraft were re-armed with four machine guns, i.e. converted to PZ4G, and initially in multi-tone camouflage. During the war against Italy and Germany, from November 1940 until early April 1941 Greek pilots flying PZ4s were credited with 40 enemy aircraft destroyed (36 Italian and 4 German). On 2 November 1940 Lt. Marinos Miralakis downed an Italian bomber by ramming. This was probably the first combat ramming in mid-air during WWII. One of the last PZ4s was shot down over Crete. One PZ4 captured by the Italians was still in the Italian Air Force inventory in 1945.

Description

Single-seat fighter of all-metal construction with fully enclosed cockpit. Front fuselage as metal-covered trusswork, rear fuselage monocoque. The gull-wing ("Pławalski wing", "Polish wing"), two-sp. strutted. Fixed undercarriage with shock-absorbers in the fuselage. Armament: PZ4G: four 7.92 mm machine guns plus two 50 lb bombs (in the PZ4F) under wings. Power plant: 14-cylinder air cooled radial engine and G: 970 hp Gnome-Rhône 14N. Metal three-blade propeller. Fuel tank capacity 336 l. Cruising fuel consumption of 145-150 l/h.

Specification	F, G	All-up weight	1915 kg
Wing span	10,68 m	Maximum speed	430 km/h
Length	7,91 m	Cruising speed	310 km/h
Height	2,69 m	Minimum speed	105 km/h
Wing area	17,9 m ²	Rate of climb	11,1 m/s
Empty weight	1329 kg	Ceiling	10500 m
Useful load	686 kg	Range	700 km

Ch charakterystyczny aerobacyczny display lot Bolesława Orlińskiego na samolocie Bolesław Orliński na lotnisku PZL P.24 6 sierpnia 1930 roku w Paryżu w 1930 r. - zwrócił uwagę zapracowany na samoloty myśliwskie PZL konstruktor inż. Zygmunt Pławalski z Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. W 1932 r. do produkcji wszedł PZL P.27, w 1933 r. PZL P.11. Potwierdził uwagę licencyjny w Anglii na służył Bristol do tych samolotów nie zezwalała na ich eksport - aby móc je sprzedać za granicą, trzeba było wyposażyć w francuskie silniki Gnome-Rhône. W 1933 r. inż. Wiewiórow Jan Jakimów, po śmierci inż. Pławalskiego, opracował samolot myśliwski PZL P.24, który był rozwinięciem PZL P.17 i PZL P.11, dostosowanym do zabudowy silników Gnome-Rhône o mocy 900-1000 KM, co pozwalało na uzyskanie dużej prędkości maksymalnej.

Pierwszy lot na prototypie PZL P.24 wykonał Bolesław Orliński w maju 1933 r. Na drugim prototypie PZ41I Orliński 28 czerwca 1934 r. ustalił rekord prędkości dla samolotów myśliwskich z silnikiem gwiazdowym - 414 km/h, zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI. PZL P.24 jako jeden z pierwszych na świecie otrzymał 2 działka 20 mm jako uzbrojenie. Szybko został wystawiony w listopadzie 1934 r. na Międzynarodowy Salon Lotniczy w Paryżu - wzbudził zainteresowanie prasy lotniczej oraz państw bałkańskich. W 1935 r. samolot przeszedł wstępne próby fabryczne i został nieoficjalnie uciepiony. W styczniu 1936 r. zdemontowano tryb prototypu PZ41I w Warszawie i miemu wojskowym Bulgaria, Estonia, Grecja, Jugosławia, Rumunia i Turcja, a w styczniu 1937 r. Orliński wyjechał na Niemcy reklamować na Węgry, do Bułgarii, Grecji i Turcji. Gdy w Turcji z powodu zakazów wybuchu działka, cztery działki podwieszono pod skrzydłem nie została uszczelniona konstrukcja skrzydła, zwałowa prasa lotnicza podnieśli kolejną ofertę PZ41I. W kwietniu 1935 r. Orliński wyjechał do Anglii na służył Bristol w Rumunię, a w październiku Grecja, Pomiećszy zasilanie PZ41I był niemal identyczny z zastosowanymi w P.11 - brykańskie 6-cylindrowe silniki gwiazdowe. Pierwszy septym PZ41I został oblatany w sierpniu 1936 r. czyli w 5 miesięcy od otrzymania zamówień. PZL P.24 był najbardziej znanym w świecie polskim samolotem myśliwskim lat trzydziestych. Zbudowany go wraz z prototypami w Polsce 97 sztuk, a licencji za granicą 46, czyli łącznie 142 sztuki. Jedyny zachowany egzemplarz znajduje się w muzeum w Turcji.

PZL P.24F and G in Greece

W drugim połowie 1937 r. na początku 1938 r. Grecja otrzymała 12 PZ42F z dwoma działkami, 24 PZ42G z 4 km. Obie wersje napędzał silnik Gnome-Rhône 14A 07 o mocy 950/970 KM z trzypłowym działkiem. W stosunku do wcześniejszych wersji samolot miał zmienioną osłonkę silnika i dodano 1036 mm silnika. Rozwój prędkości maksymalną 430 km/h. Samoloty początkowo były srebrne i nosły numery od 0101 do 0136 na bokach kadłuba. Służyły one w dwójmiejscowych samolotach (mira) 21, 22, 23. W 1940 r. wszystkie samoloty przebudowano w 4 km, czyli przebudowano na wersję PZ40F oraz otrzymano wielobranowy kamufaż. W wojnie z Włochami i Niemcami od listopada 1940 do końca kwietnia 1941 na samolotach PZ40F zostały zastąpione 40 samolotów 36 silnikami 4-cylindrowymi, 230 1940 par. Marinos Miralakis zniszczył włoski bombowiec karawan. Było to prawdopodobnie pierwsze starowanie samolotu w II wojnie światowej. Według z ostatnich PZ40F zostały zastąpione na Kreta, Jeden PZ42 zdobyty przez Włochów jeszcze w 1943 r. znajdował się na slanie lotniczej w Koszowie.

Opis techniczny

Jednomiejscowy samolot myśliwski metalowej konstrukcji. Kabina kryta. Przód kadłuba kratownicowo kryty blachą, tył półkopułowy. Fiat o kształcie mełw („Pławalskiego”), w widoku z przodu, 40 silnik gwiazdowy, podpory zastroskami. Podwozie stałe, nosyowe, z amortyzatorami schowkami w kadłubie. Uzbrojenie: PZ41 F - 2 działka 20 mm i 2 km. 7,92 mm, PZ42 G, E i G - 4 km, 7,92 mm oraz 4 bomby 12,5 kg (w PZ42F - 50 kg) pod skrzydłami. Silnik chłodzony powietrzem 14-cylindrowy gwiazdowy w PZ4A, B i G. Gnome-Rhône 14 Kfs o mocy maksymalnej 930 KM, w PZ4E iAR Gnome-Rhône 14A K2C2 o mocy 930 KM lub IAR 14 K103C6 o mocy 970 KM, w PZ4F i G Gnome-Rhône 14N o mocy 970 KM. Śmigło metalowe trzypłotowe, a w PZ4E drewniane dwupłotowe. Zbiorniki paliwa na 336 l. Przelotowe zużycie paliwa 145-150 l/h.

Dane techniczne

Wersja	F, G	Masa całkowita	1915 kg
Rozpiętość	10,68 m	Prędkość maksymalna	430 km/h
Długość	7,92 m	Prędkość przelotowa	310 km/h
Wysokość	2,69 m	Prędkość minimalna	105 km/h
Powierzchnia nośna	17,9 m ²	Wzniesienie	11,1 m/s
Masa własna	1329 kg	Pułap	10500 m
Masa użyteczna	686 kg	Zasięg	700 km

PZL P.24 FIGHTER

Impressive aerobatic display of Bolesław Orliński in the PZL P.24 at the Paris Air Show 1930 drew foreign attention to PZL fighters developed by Zygmunt Pławalski of the Warsaw-based PZL (Państwowe Zakłady Lotnicze, National Aviation Works). In 1932 the PZL P.27 entered production, followed in 1933 by the PZL P.11. These fighters were powered with Polish-built engines that could not, under the licence agreement, be sold abroad. Therefore, they had to be fitted with the French Gnome-Rhône engine plants for exports. In 1933 Wiewiórow Jan Jakimów, who took over as the chief designer after Pławalski was killed in an air crash, developed the PZL P.24 fighter, a derivative of the PZL P.17 and PZL P.11 that could be powered with 900-1000 kW Gnome-Rhône engines which allowed high maximum speeds. Bolesław Orliński first flew the PZL P.24 prototype in May 1933. On 28 June 1934 Orliński used the second prototype, PZ41I, to set the world speed record for dual-engine fighters at 414 km/h, as approved by the FAI. PZ4 was among the first fighters in the world to be armed with two 20 mm cannon. 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 third prototype PZ41I was displayed in Warsaw to military missions of Bulgaria, Estonia, Greece, Yugoslavia, Rumania, and Turkey, while in August and February B. Orliński flew it on an advertising tour to Hungary, Bulgaria, Greece and Turkey. While in Turkey, one of the captives exploded due to a jam, and thanks to being fitted in a pod 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 PZ4. Orliński started to come soon from Turkey and Bulgaria in April 1936, from Rumania in August, and from Greece in October. As the wings and tail of the PZ4 were nearly identical to those of the P.11, series production commenced immediately. The first production PZ4 was flown in August 1936, five months after orders were received. The PZL P.24 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.

Description

Single-seat fighter of all-metal construction with fully enclosed cockpit. Front fuselage as metal-covered trusswork, rear fuselage monocoque. The gull-wing ("Pławalski wing", "Polish wing"), two-sp. strutted. Fixed undercarriage with shock-absorbers in the fuselage. Armament: PZ4G: four 7.92 mm machine guns plus two 50 lb bombs (in the PZ4F) under wings. Power plant: 14-cylinder air cooled radial engine and G: 970 hp Gnome-Rhône 14N. Metal three-blade propeller. Fuel tank capacity 336 l. Cruising fuel consumption of 145-150 l/h.

Specification	F, G	All-up weight	1915 kg
Wing span	10,68 m	Maximum speed	430 km/h
Length	7,91 m	Cruising speed	310 km/h
Height	2,69 m	Minimum speed	105 km/h
Wing area	17,9 m ²	Rate of climb	11,1 m/s
Empty weight	1329 kg	Ceiling	10500 m
Useful load	686 kg	Range	700 km

PZL P.24E and G in Greece

In 1937 and early 1938 Greece took delivery of twelve PZ4Fs armed with two cannons and 24 PZ4Gs armed with four machine guns. Both variants were powered with Gnome-Rhône 14M 07 engine rated at 950/970 hp, driving a three-blade propeller. Compared to earlier versions the aircraft featured altered engine cooling and a propeller spinner. The top speed was 430 km/h. The aircraft were finished in natural metal finish and wore numbers in the range of 0101-0136 on sides of the fuselage. They were used in fighter squadrons (mira) nos. 21, 22, 23. In 1940 all aircraft were re-armed with four machine guns, i.e. converted to PZ4G, and initially in multi-tone camouflage. During the war against Italy and Germany, from November 1940 until early April 1941 Greek pilots flying PZ4s were credited with 40 enemy aircraft destroyed (36 Italian and 4 German). On 2 November 1940 Lt. Marinos Miralakis downed an Italian bomber by ramming. This was probably the first combat ramming in mid-air during WWII. One of the last PZ4s was shot down over Crete. One PZ4 captured by the Italians was still in the Italian Air Force inventory in 1945.

Description

Single-seat fighter of all-metal construction with fully enclosed cockpit. Front fuselage as metal-covered trusswork, rear fuselage monocoque. The gull-wing ("Pławalski wing", "Polish wing"), two-sp. strutted. Fixed undercarriage with shock-absorbers in the fuselage. Armament: PZ4G: four 7.92 mm machine guns plus two 50 lb bombs (in the PZ4F) under wings. Power plant: 14-cylinder air cooled radial engine and G: 970 hp Gnome-Rhône 14N. Metal three-blade propeller. Fuel tank capacity 336 l. Cruising fuel consumption of 145-150 l/h.

Specification	F, G	All-up weight	1915 kg
Wing span	10,68 m	Maximum speed	430 km/h
Length	7,91 m	Cruising speed	310 km/h
Height	2,69 m	Minimum speed	105 km/h
Wing area	17,9 m ²	Rate of climb	11,1 m/s
Empty weight	1329 kg	Ceiling	10500 m
Useful load	686 kg	Range	700 km

Prototyp samolotu PZL P.24 na lotnisku Okęcie

PZL P.24H prototype, Okęcie airfield. See 'suggested reading' #3



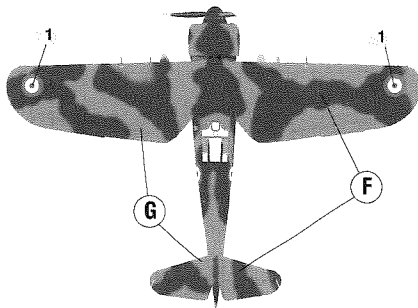
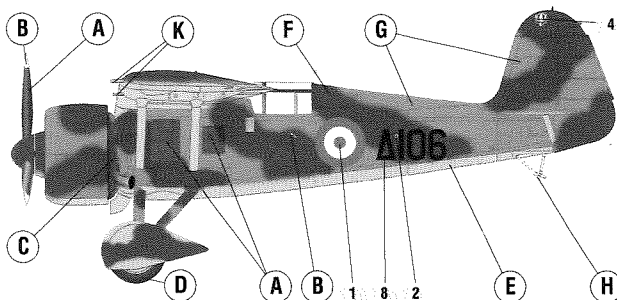
MIRAGE HOBBY Adam Zielinski, 02-621 WARSZAWA, ul. Tyniecka 36, POLAND, tel/fax: (+48 22) 646 84 14,

http://www.mirage-hobby.com.pl

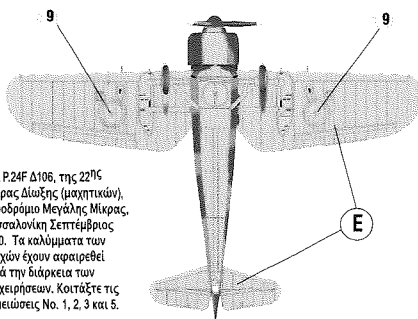
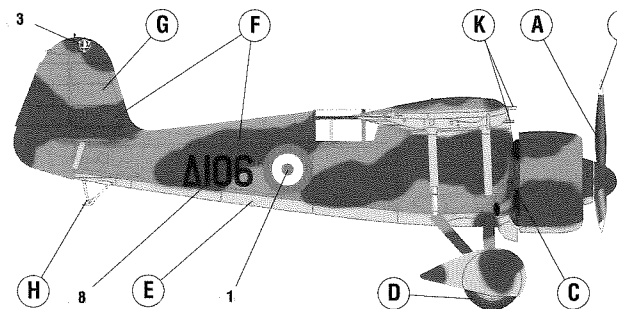
BIURO HANDLOWE oraz STUDIO GRAFIKI KOMPUTEROWEJ: 02-621 Warszawa, ul. Tyniecka 36

e-mail: mirage@mirage-hobby.com.pl

VB ANA010 CLK



PZL P24F Δ106 z 22 *Mira Dixie* (Eskadra myśliwska) lotnisko Wielka Mikra pod Salonikami, wrzesień 1940 roku, w trakcie działań bojowych zdekontrowano osłony kół. Patr.: „ZALECANA LEKTURA” nr 1, 2, 3 i 5.
 PZL P24F Δ106, 22 *Mira Dixie* (Fighter Squadron), Great Mikra Airfield Thessalonika, September 1940. Wheel fairings removed during service. See: “Suggested reading” No 1, 2, 3 and 5.



PZL P24F Δ106, της 22^{ης} Μοίρας Διώξης (μαχητικών), Αεροδρόμιο Μεγάλης Μίκρας, Θεσσαλονίκη Σεπτέμβριος 1940. Τα καλύμματα των τροχών έχουν αφαιρεθεί κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων. Κοιτάξτε τις σημειώσεις Νο. 1, 2, 3 και 5.

PZL P24F Δ129 z 22 *Mira Dixie* (Eskadra myśliwska) lotnisko Saloniki-Sedes, 1940 roku. Patr.: „ZALECANA LEKTURA” nr 1, 2, 3 i 5.

PZL P24F Δ129, 22 *Mira Dixie* (Fighter Squadron), Thessalonika - Sedes Airfield, 1940. See: “Suggested reading” No 1, 2, 3 and 5.

PZL P24F Δ129, της 22^{ης} Μοίρας Διώξης (μαχητικών), Αεροδρόμιο Σέδες, Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος 1940. Κοιτάξτε τις σημειώσεις Νο. 1, 2, 3 και 5.

ZALECANA LEKTURA / SUGGESTED READING:

1. PZL P24
 Andrzej Glass, Wydawnictwo Militaria, 1994 - *Historia, fotografie, plany / Narrative, photos, drawings.*
2. PZL P24, seria „Pod Lupa” #15.
 Przemysław Skalski, ACE Publication, 2002 - *Historia, szczegółowo zdjęta platowca opis malowania / Narrative, detailed photos, camouflage and markings.*
3. SAMOLOTY WOJSKOWE W POLSCE 1924-1939.
 Andrzej Morgala, Bellona, 2003 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
4. DRAGON HOBBY 4/1999 - „PZL P24 w Turcji”
 Andrzej Glass, Mirage Hobby, 1999 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
5. HELLENIC WINGS Vol I: 1909-1944.
 Praca zbiorowa. - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
6. BULETYN IPMS ELLADOS 1/1999 - opis malowania /camouflage and markings.

