

HISTORIA SAMOLOTU PZL P-24F/G

Samolot powstał jako odmiana myśliwca P-11 dla silników o mocy do 1000 KM. Prace rozpoczęto w 1932r. w zespole pod kierunkiem inż. Włodzisława Jankina. Projekt w znacznej mierze oparto na dokumentacji technicznej samolotu P-11a. Pierwszy prototyp P-24/1 z silnikiem Gnôme Rhône 14Kds o mocy 760 KM gotowy był w lutym 1933r., a próby rozpoczęto w maju. Wskazywał na szkielet światłowy było zastąpione działkami Oerlikon FF kal. 20 mm zamontowanymi pod skrzydłami i sterami. W maju 1933r. wykazwał lepsze własności pilotażowe i lotne niż P-11. 28 czerwca 1934r. samolot pilotażowy przez kpt. pil. Felicjana Orlińskiego pobit rekord prędkości dla samolotów myśliwskich z silnikami gwiazdowymi, osiągając 414 km/h. W lipcu 1934r. otrzymano z Francji silnik Gnôme Rhône 14Kfa 900/930, który zamontowano na trzecim prototypie P-24/III, zwanym Super P-24 bis. Model ten był propozycją wersji seryjnej, oferowanej odbiorcom zagranicznymi. W październiku zaprezentowano go przedstawicielom Dowództwa Lotnictwa i attachés lotniczym akredytowanym w Warszawie. Miesiąc później wystawiono go na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu. Duże zainteresowanie tym samolotem wykazały Turcja, Rumunia, Węgry i Bułgaria. Wiosną 1936r. P-24/III otrzymał oznaki restrycyjne SP-ATG i pilotażowy przez B. Orlińskiego odbył lot reklamowy do Rumunii, Turcji, Grecji, Bułgarii i na Węgry. Potem został sprzedany do Abisynii i jako jedyny samolot myśliwski brał udział w walkach abisyńsko-woleńskich. Od połowy 1934r. w PZL rozpoczęto produkcję poprawionej wersji P-11c. Z tego modelu adaptowano tył kadłuba z usterzeniem, obniżono o 140 mm silnik względem kadłuba celem poprawy widoczności z kabiny. Cośnięto do tyłu wiatroschron kabiny, kabina zakryta osłoną otwieraną na bok i podniesiono fotel pilota o 140 mm. Chłodnice oleju przeniesiono na lewą stronę kadłuba i części uzbrojenie umieszczono w skrzydłach lub pod nimi. Prototypy wersji nowszej z silnikiem Gnôme Rhône 990/920 KM zostały oblatane wiosną 1936r. W wersji P-24A zastosowano 2 działka 20 mm pod skrzydłami i 2 km 7,9 mm w skrzydłach, a w wersji P-24B umieszczono 4 km w skrzydłach. Obie wersje mogły zabierać 4 bomby po 10 lub 12,5 kg. P-24C uzbrojono w 4 km 7,9 mm w skrzydłach i wyrzutniki na 2 bomby po 50 kg. W wersjach A, B i C łącznie do Turcji, Grecji, Rumunii i Bułgarii sprzedano ok. 65 maszyn, a Turcja i Rumunia zakupiły licencje na ich budowę. W drugiej połowie 1937r. na znajdującym się w wytwórni prototypie wersji seryjnej P-24, służącym do celów reklamowych dokonano modyfikacji. Zastosowano silnik Gnôme Rhône 990-970 KM, zmieniono osłonę silnika, dodano kołpak śmigła, zwiększono chłodnice oleju, z przodu kabiny zamontowano szybę pancerną 35 mm a z tyłu założono blachę pancerną, która chroniła głowę i plecy pilota. Samolot ten przewidziany był w dwu wersjach uzbrojenia: P-24F - 4 km. P-24G - 2km i 2 działka. W obu wersjach zabudowano wyrzutniki na 4 bomby po 12,5 kg lub 2 po 50 kg. Prędkość tej wersji wynosiła 450 km/h. Jako pierwsza nowy samolot zakupiła Grecja w ilości 25 szt. P-24F i 6 szt. P-24G, które potem przebrojono na P-24F. Samoloty te stanowiły 75 % greckiego lotnictwa

myśliwskiego. Od 28 października 1940r. skutecznie broniły Grecji przed lotnictwem włoskim. Dopiero atak Niemiec 6 czerwca 1941r. spowodował klęskę sił greckich. Kilka egzemplarzy zdobytych przez Włochy używano do patrolowania Morza Egejskiego. Bułgaria zakupiła 20 szt. P-24F, z czego 22 dostarczono do lipca 1939r. W Turcji i Rumunii budowano oprócz P-24 A i C także licencyjne P-24F/G. W kampanii wrześniowej wziął udział tylko prototyp wersji seryjnej P-24, znajdujący się w Wyższej Szkole Myśliwskiej w Ujeźcu. Na nim por. Henryk Szczęsny zestrzelił 14 i 15 września dwa samoloty niemieckie.

KONSTRUKCJA

Jednomiejscowy zastrzałowy górnopłat. Przód kadłuba wykonany jako przestrzenna kratownica nitowana z duralowych kształtowników. Tył konstrukcji półskorupowej o gładkim pokryciu pracującym z blachy duralowej. Kabina pilota ze stałym wiatroschronem i osłoną otwieraną na prawa stronę. Skrzydła konstrukcji Puławskiego, kryte blachą falista Wibault, wzmożone w miejscu zamocowania uzbrojenia. Lotki posiadały klapki wyważające. Usterzenie duralowe kryte blachą Wibault. Stery kompensowane aerodynamicznie. Podwozie nożycowe, dwugoleniowe z amortyzatorami olejowo-powietrznymi. Koła osłonięte kropułkami owiewkami.

ZBPOŁ NAPĘDOWY

Silnik Gnôme Rhône 14 N-07 o mocy 970 KM. Śmigło metalowe trójłopatowe typu Gnôme Rhône. Chłodnice oleju umieszczone były pod lewym płatem i po lewej stronie kadłuba. Zbiornik paliwa o poj. 350 l. umieszczony przed kabiną i awaryjnie wyrzucany.

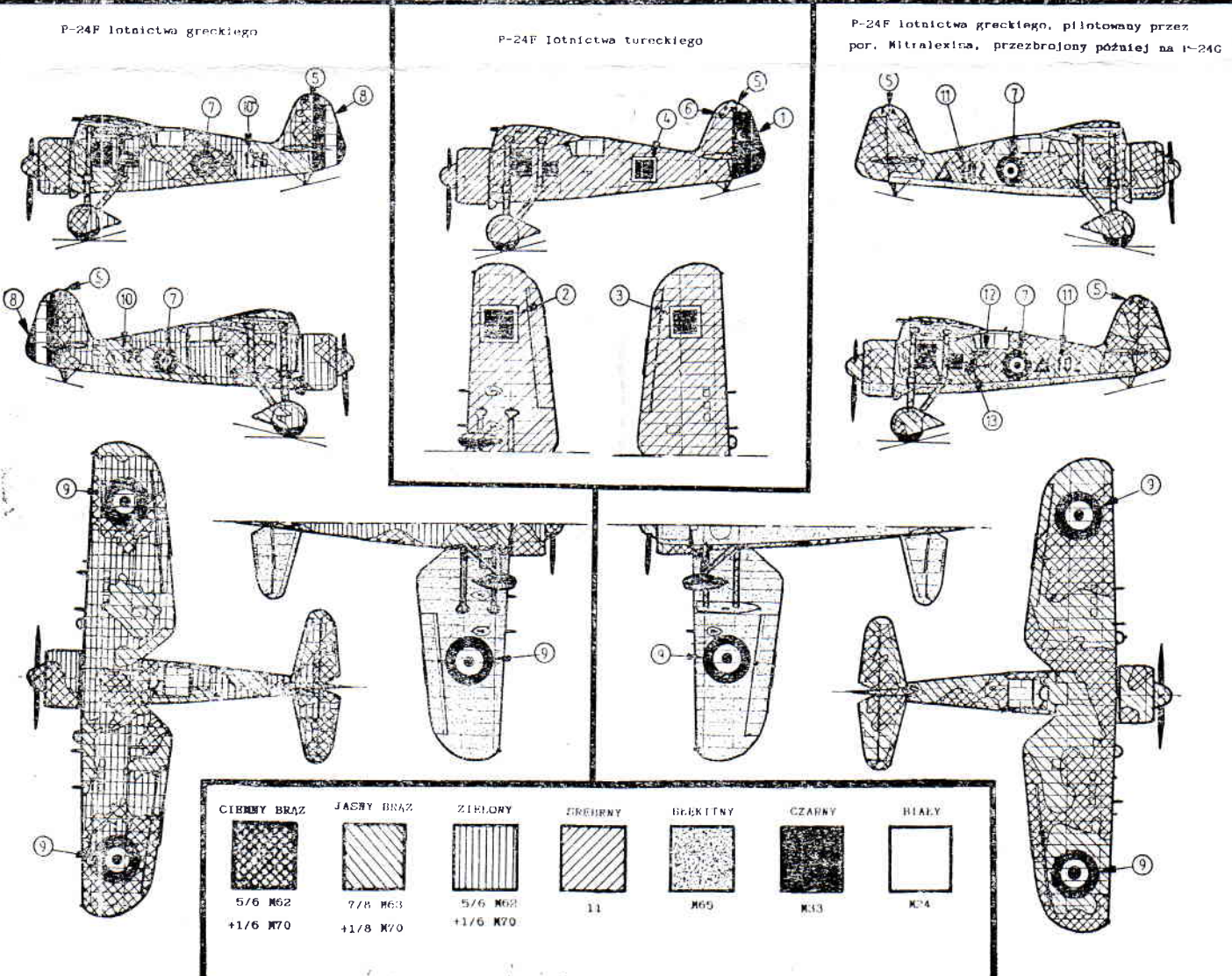
UZBROJENIE

P-24F - 4 km Colt Browning
 P-24G - 2 km Colt Browning i 2 działka Oerlikon FF 20 mm.
 Pod skrzydłami wyrzutniki na 2 bomby po 50 kg lub 4 bomby po 12,5 kg. Fotokarabin Williamson i rakietnica sygnalizacyjna.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	m	10,68
Długość	m	7,6
Wysokość	m	2,69
Ciezar własny	kg	1330
Ciezar w locie	kg	1915
Prędkość maks. na wys. 0 m	km/h	345
Prędkość maks. na wys.	km/h	430/4250
Pałaz	m	10500
Zasięg	km	550

PZL P-24F/G 1:72



P-24F lotnictwa greckiego

P-24F lotnictwa tureckiego

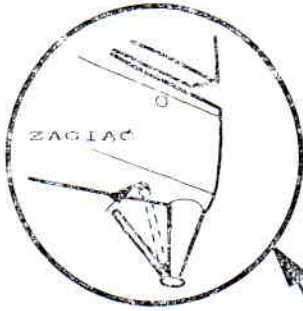
P-24F lotnictwa greckiego, pilotowany przez por. Mitralaxina, przebrojony później na P-24G

I

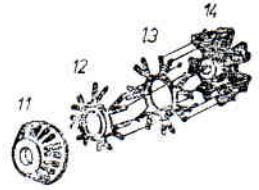
1+2+3



II

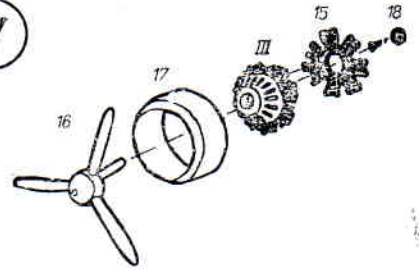


III



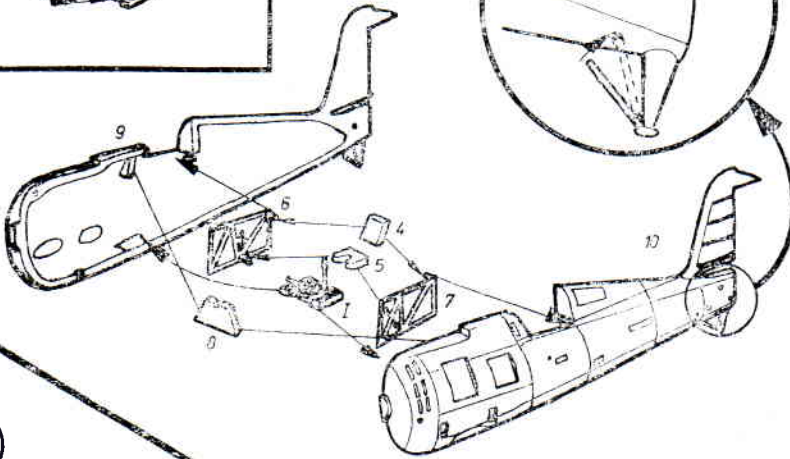
11+12+13+14

IV



III + 15 + 17 + 16 + 18

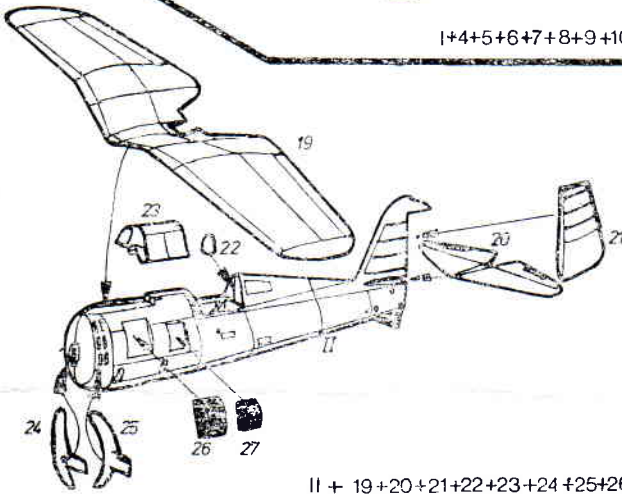
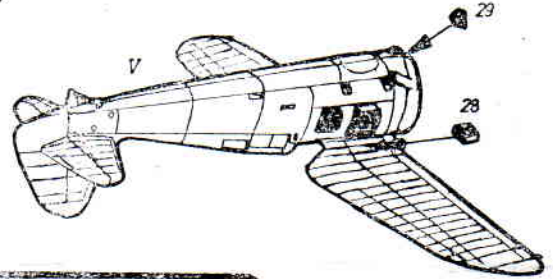
V



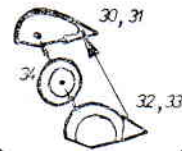
I+4+5+6+7+8+9+10

VI

V+28+29



II + 19+20+21+22+23+24+25+26+27

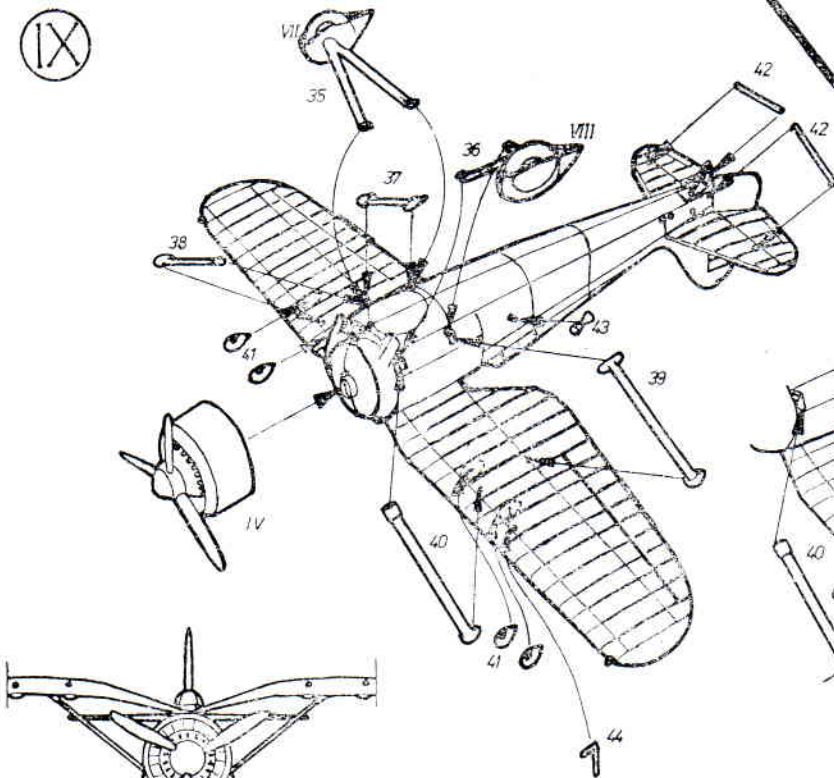


30+32+34

VIII

31+33+34

IX

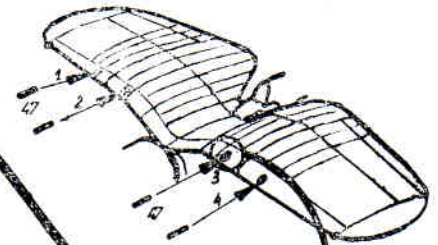


P-24F

P-24G

VI+VII+VIII+35+36+37+38+39+40+41+42+43+44+(45+46)

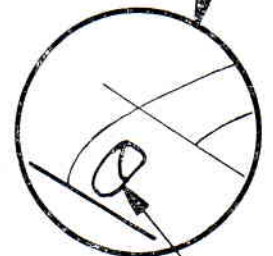
X



P-24F - 1, 2, 3, 4

P-24G - 1, 4

IX+47



WYCIAC