

PZL P.11c

Stručná historie typu:

Původ P.11 sahá do roku 1928, kdy ve státních leteckých závodech Państwowe Zakłady Lotnicze ve Varšavě začal pracovat inženýr Zygmunt Puławski na stíhači P.1. Jednalo se o moderní celokovový letoun, který již nesl znaky všech jeho pozdějších konstrukcí, tedy potah jemně vlnitým duralovým plechem Wibault a hlavně typické křídlo bez baldachýnu lomené do M. Vývoj pokračoval přes P.6 až k P.7, přijatého do výzbroje v roce 1932. Wsiewołod Jakimiuk, který nahradil tragicky zesnulého Puławského, při návrhu P.11 z konstrukce P.7 vycházel. Hlavní změnu představovala instalace výkonnějšího motoru. Původně se počítalo s licenčním Škoda-Bristol Mercury IV-S2, ale jelikož ještě nebyl k dispozici, dostal prototyp P.11/I francouzský Gnome-Rhône Jupiter 9Asb. Koncem srpna 1931 s ním z továrního letiště Mokotów vzletl zkušební pilot Bolesław Orliński. Na druhém prototypu P.11/II se zkoušely různé kombinace motorů a motorových prstenců a stal se předobrazem exportního P.11b. Poslední prototyp P.11/III, zalétaný v červnu 1932, představoval sériový P.11a. Prototypy uspěly i na různých soutěžích a výstavách a o typ projevilo zájem několik států. Kontrakt podepsalo Rumunsko, které je dokonce zařadilo do výzbroje dříve, než Polsko. V březnu 1933 objednalo 50 letounů P.11b a zakoupilo licenci na výrobu v továrně IAR v Brašově, kde vzniklo dalších 80 P.11f. Polské letectvo začalo na P.11 přezbrojovat začátkem roku 1935. V září 1939 je mělo ve stavu dvanáct stíhacích eskader, převážně v modernizované verzi P.11c. To se však už tyto rychle zastarávající vzpěrové hornoplošníky s pevným podvozkem nemohly s protivníky rovnat. Přesto na nich polští stíhači útočili na nepřátelské letouny i motorizované kolony a dosahovali vítězství. Rumuni nasazovali P.11f v první linii až do roku 1941 a poslední dosloužily ve výcviku v roce 1945.

Nejrozšířenější verzi P.11c, vyráběnou od jara 1935, poháněl licenční motor Škoda-Bristol Mercury VI-S2 s dřevěnou dvoulistou vrtulí v nižším loži, což se zvýšením sedačky zlepšilo výhled pilota. Tím se celkově zjemnily tvary a stroj dostal i větší směrovku. Trupové kulometry doplnila další dvojice v křídle, které však zhoršovaly obratnost, takže se do většiny strojů nemontovaly.

Technický popis:

Typ: jednomístný stíhací letoun.

Technická data P.11c: Rozpětí: 10,72 m, Délka: 7,5 m, Výška: 2,85 m, Maximální rychlost: 360 km/h.

Výzbroj: 4 kulometry PWU wz.33 ráže 7,92 mm, až 50 kg pum.

Historie zobrazeného letounu:

P.11c s číslem 4 a emblémem tetřeva na pravém boku patřil do stavu 161 Eskadra Myśliwska (161. stíhací letka). Ta operovala začátkem září v rámci III/6 Dywizjon Myśliwski (3. stíhací peruť, 6. letecký pluk) z polního letiště Widzew-Ksawerów. Pilot podporučník (podporučík) Jan Dzwonek s ním 2. září 1939 sestřelil průzkumný Henschel Hs 126 a pravděpodobně sestřelil i stíhací Messerschmitt Bf 110, ale při souboji byl sám těžce zraněn a letoun opustil na padáku. Křídlo a směrovka nesly stopy po zatření bílých pruhů a nápisu "K.O.P." jednotek ochrany pohraničí.



Model:

Vojtěch Mertl-Starý (Azur A112)



ppor. Jan Dzwonek u své P.11c



ppor. Jan Dzwonek na ocase své P.11c s emblémem tetřeva