



Mirage HOBBY

481009

Samolot myśliwski / Fighter Aircraft

PZL P-11c

Por. pil. Wacław Łapkowski

112 Eskadra Myśliwska, Wrzesień 1939

112 Fighter Squadron, September 1939

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 osiągach. 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, w 1933 r. zbudowano na jej zamówienie 50 P.11b, a w 1935 r. dla polskiego lotnictwa 50 P.11a. W 1934 r. został oblatany prototyp ulepszonej wersji, oznaczonej P.11c, która otrzymała zmodyfikowane usterzenie pionowe, długą owiewkę za kabiną pilota oraz silnik o większej mocy. W latach 1935-1936 dostarczono 175 P.11c dla polskiego lotnictwa. Podczas wojny we wrześniu 1939 r. polscy piloci walczący na 150 P.11 stracili około 97 samolotów niemieckich i 3 sowieckie. Wg ustaleń J. B. Cynka, największe zestrzeleń - 4 - miał ppor. Stanisław Skalski, następnie po 3: ppor. Hieronim Dudwał, ppor. Włodzimierz Giedymin, por. Wojciech Januszewicz, kpt. Tadeusz Rolski i ppor. Stefan Wapniarek. Pierwszy w walce zginął kpt. Mieczysław Medwecki. We wrześniu 1939 r. 43 PZL P.11 przeleciały do Rumunii (w tym 33 P.11c i 10 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 P.11b, 10 P.11a, 33 P.11c i 80. P.11f (wersja budowana na licencji w Rumunii) - razem 173 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 k.m. 7.9 mm po bokach kadłuba, 2 k.m. 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.

Andrzej Glass

Mr Zygmunt Pulawski 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 Giedymin, 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.

Andrzej Glass

Dane Techniczne

Rozpiętość	10,72 m
Długość	7,55 m
Wysokość	2,75 m
Powierzchnia nośna	17,9 m ²
Masa własna	1147 kg
Masa użyteczna	503 kg
Masa całkowita	1650 kg

Prędkość maks.	375 km/h
Prędkość przelot.	250 km/h
Prędkość min.	110 km/h
Wznoszenie	12,4 m/s
Pułap	8040 m
Zasięg	600 km
Rozbieg	100 m

Specification

Wing span	10.72 m
Length	7.55 m
Height	2.75 m
Wing area	17.9 m ²
Empty weight	1,147 kg
Useful load	503 kg
All-up weight	1,650 kg

Maximum speed	375 km/h
Cruising speed	250 km/h
Minimum speed	110 km/h
Rate of climb	12.4 m/s
Ceiling	8,040 m
Range	600 km
Take-off run	100 m



mjr pil. Wacław Łapkowski

Urodził się 6 listopada 1913 r. w Dyneburgu, Łotwa. Maturę uzyskał w Korpusie Kadetów nr 2. Absolwent VIII promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, mianowany podporucznikiem obserwatozem 15 sierpnia 1934 r. i przydzielony do 212 Eskadry Bombowej 1 Pułku Lotniczego. Po roku służby oddelegowany na kurs pilotażu Centrum Wyszokolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, a następnie od kwietnia do lipca 1936 r. ukończył Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu (myśliwski). Przydzielony jako pilot do 112 Eskadry Myśliwskiej. 12 stycznia 1937 r. spowodował tam wypadek na samolocie PZL P.11c nr 8.54 - zderzenie z samolotem tego samego typu nr 8.45 pilotowanym przez ppor. pil. Henryka Skalskiego (oba samoloty doznały niewielkich uszkodzeń, a piloci wyszli bez szwanku). 23 sierpnia 1937 r. miał niegroźny wypadek na samolocie PZL P.11c nr 8.144). Podjął studia w Wyższej Szkole Wojennej w XX roczniku (1939-1941 r.).

Brał udział w kampanii 1939 r. w składzie III/1 Dywizjonu Myśliwskiego Brygady Pościgowej. 17 września 1939 r. wylądował na samolocie P.11c w Czerniowcach. Przez Rumunię dotarł do Francji. Wyznaczono go na dowódcę klucza myśliwskiego broniącego Bourges, ale ostatecznie został przydzielony do klucza kpt. pil. Tadeusza Opulskiego w Romorantin.

Po upadku Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Na początku sierpnia 1940 r. przydzielony do formowanego 303 Dywizjonu Myśliwskiego. 5 września 1940 r., podczas walki powietrznej na samolocie Hawker Hurricane I nr P2985 RF-Z został zestrzelony przez niemiecki myśliwiec - ranny ratował się skokiem na spadochronie. Po długim leczeniu szpitalnym dopiero w styczniu 1941 r. wrócił do 303 Dywizjonu Myśliwskiego.

22 stycznia miał niecodzienny wypadek podczas lotu bojowego: chłodnica, śmigło i ogon jego samolotu Hurricane I nr W9129 RF-W zostały uszkodzone owiniętym wokół samolotu drutem zerwanym ze słupów sieci elektrycznej podczas ataku na niemieckie lotnisko we Francji. W lutym 1941 r. został dowódcą eskadry „B” 303 Dywizjonu Myśliwskiego. 13 kwietnia został wyznaczony na dowódcę Dywizjonu 303 po poległym Zdzisławie Hennebergu, ale tego samego dnia został ranny w walce powietrznej (leciał samolotem Spitfire II nr P7567 RF-X), tak że dowództwo 303 Dywizjonu Myśliwskiego objął dopiero na początku maja 1941 r.

2 lipca 1941 r. na samolocie Supermarine Spitfire IIB nr P8596 RF-V prowadził dywizjon na zadanie Circus 29. W walce powietrznej nad kanałem La Manche został zestrzelony do morza i zginął.

Został pochowany na cmentarzu w Lombardsijde (Belgia), grób nr 224.

Był odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari (nr 08819) i czterokrotnie Krzyżem Walecznych.

Wojtek Matusiak

zwyściewa oficjalnie zaliczone:

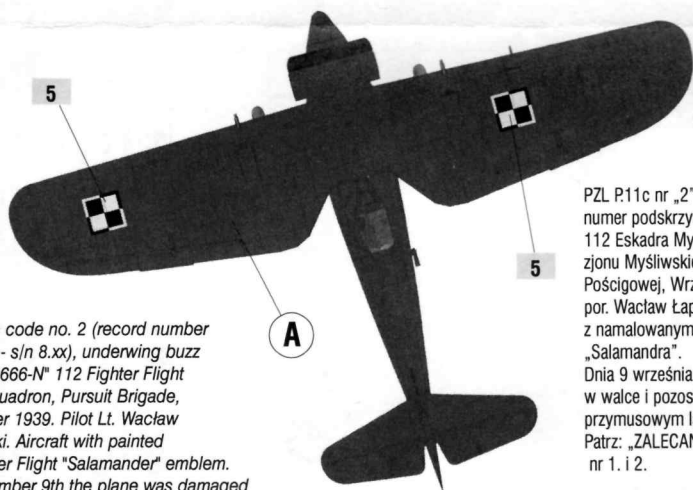
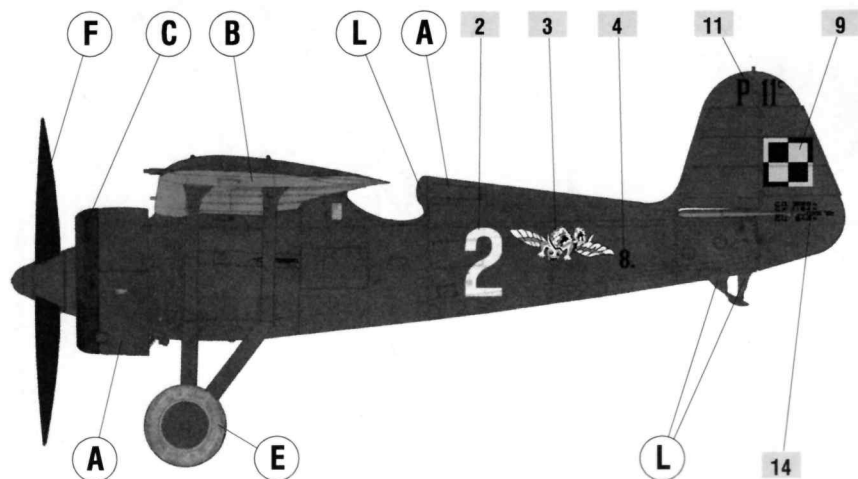
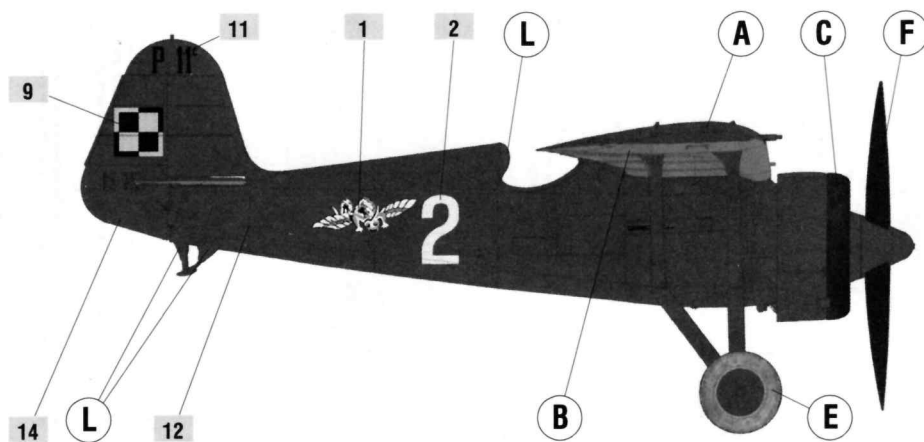
6 IX 1939	1 1/3-0-0	He 111	P.11	112 EM
5 IX 1940	1-0-0	Ju 88	Hurricane I	P2985 RF-Z 303 Dyon
4 VI 1941	0-0-1	Me 109	Spitfire IIB	P8531 RF-T 303 Dyon
18 VI 1941	1-0-0	Me 109	Spitfire IIB	P8507 RF-V 303 Dyon
22 VI 1941	2-0-0	Me 109	Spitfire IIB	P8507 RF-V 303 Dyon
24 VI 1941	1-0-0	Me 109	Spitfire IIB	P8507 RF-V 303 Dyon

Mirage HOBBY

Mirage Hobby,
ul. Tyniecka 36
02-621 Warszawa, Polska

tel./fax: +48 22 856 86 55
e-mail: marketing@mirage-hobby.pl
Znajdź nas na Facebook-u:

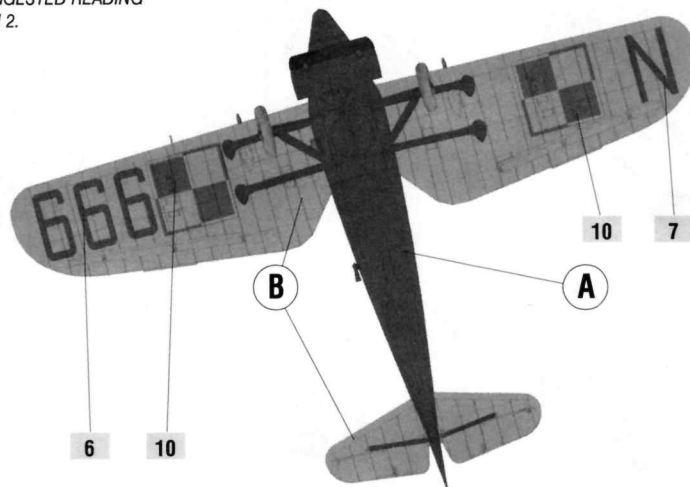
<http://www.facebook.com/MirageHobbyOfficial>



PZL P.11c nr „2” (nr ew. nieustalony) numer podskrzydłowy „666-N”. 112 Eskadra Myśliwska, III/1 Dywizjonu Myśliwskiego, Brygady Pościgowej, Wrzesień 1939 r. Pilot por. Waclaw Łapkowski. Płatowiec z namalowanym godłem 112 EM „Salamandra”. Dnia 9 września samolot uszkodzony w walce i pozostawiony w polu po przymusowym lądowaniu. Patrz: „ZALECANA LEKTURA” nr 1. i 2.

PZL P.11c code no. 2 (record number unsettled - s/n 8.xx), underwing buzz number: "666-N" 112 Fighter Flight of III/1 Squadron, Pursuit Brigade, September 1939. Pilot Lt. Waclaw Łapkowski. Aircraft with painted 112 Fighter Flight "Salamander" emblem. On September 9th the plane was damaged in the air battle and left in the field after forced landing.

See: "SUGGESTED READING" no. 1. and 2.



mjr pil. Waclaw Łapkowski

Born on 6 November 1913 at Dyneburg (now Daugavpils in Latvia). He graduated from No. 2 Cadet Corps. Commissioned on 15 August 1934 as an observer in the 8th class of the Polish Air Force College at Dęblin and posted to the 212th Bomber Flight of the 1st Air Regiment. After one year of service he was posted for a flying course at the Air Force Officers Training Centre at Dęblin, and subsequently from April to July 1936 he completed an advanced (fighter) flying course at Grudziądz. Posted as a pilot to the 112th Fighter Flight. On 12 January 1937, while flying PZL P.11c no. 8.54 he caused a collision with P.11c no. 8.45 flown by 2nd Lt Henryk Skalski (both aircraft suffered minor damage, and the pilots were unhurt). On 23 August 1937 he had a minor accident in PZL P.11c no. 8.144. He was going to commence studies at the Polish War College in the 20th class (1939-1941).

He took part in the 1939 campaign with the III/1 Fighter Squadron of the Pursuit Brigade. On 17 September 1939 he flew his P.11c to Cernauti. From Rumania he went to France. He was appointed to command the fighter section defending Bourges, but was eventually posted to the section of Capt. Tadeusz Opulski at Romorantin.

Following the fall of France he was evacuated to Britain. He received service no. P-1506. In early August 1940 he was posted to No. 303 Squadron then being formed. On 5 September 1940 he was shot down in Hawker Hurricane I P2985 RF-Z by a German fighter. Wounded, he bailed out. Following long hospital treatment he did not return to No. 303 Squadron until January 1941. On 22 January he suffered an unusual accident during a combat sortie: the radiator, propeller and tail of his Hurricane I W9129 RF-W were damaged by overhead electric wire that entangled his aircraft during a low level attack on a German airfield in France. In February 1941 he became the DBI Flight commander in No. 303 Squadron. On 13 April he was appointed to command No. 303 Squadron after the death of S/Ldr Zdzisław Henneberg, but the same day he was wounded in air combat (flying in Spitfire II P7567 RF-X), and he eventually took command of No. 303 Squadron in early May 1941.

On 2 July 1941 he led the squadron in Supermarine Spitfire IIB P8596 RF-V for Circus 29. He was shot down into the English Channel and was killed.

His decorations included the Silver Cross of Virtuti Militari (no. 08819) and the Cross of Valour and three bars.

He was buried at Lombardside (Belgium), grave no. 224.

Wojtek Matusiak

officially classified air victories:

6 IX 1939	1 1/3-0-0	He 111	P.11	112 EM
5 IX 1940	1-0-0	Ju 88	Hurricane I	P2985 RF-Z 303 Dyon
4 VI 1941	0-0-1	Me 109	Spitfire IIB	P8331 RF-T 303 Dyon
18 VI 1941	1-0-0	Me 109	Spitfire IIB	P8507 RF-V 303 Dyon
22 VI 1941	2-0-0	Me 109	Spitfire IIB	P8507 RF-V 303 Dyon
24 VI 1941	1-0-0	Me 109	Spitfire IIB	P8507 RF-V 303 Dyon

ZALECANA LEKTURA / SUGGESTED READING:

- III/1 DYWIZJON MYŚLIWSKI. Dywizjon Myśliwski Września 1939. Łukasz Lydzba, Marek Rogusz, Vesper, 2015 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
- JAKIE BYŁO GODŁO 112 ESKADRY MYŚLIWSKIEJ? Marek Rogusz - GAPA Lotniczy Magazyn Historyczny 12/2014 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
- POLSKIE LOTNICTWO MYŚLIWSKIE W BOJU WRZEŚNIOWYM. Jerzy B. Cynk, AJ-Press, 2000 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
- SAMOLOTY MYŚLIWSKIE WRZEŚNIA 1939. K. Cieślak, W. Gawrych, A. Glass, NOT-Sigma, 1987 - *Instrukcje fabryczne płatowca / Factory manuals.*
- MODEL HOBBY (14) 4/2002. „4” z jaskółką W. Matusiak, W. Szewczyk. Mirage Hobby, 2002 - *Historia, plany nowej generacji do PZL. P.11c / Narrative, new generation scale drawings.*
- BWK 2, WRZEŚNIOWE STRATY 1939 - POLSKIE SAMOLOTY CZ. I. A. Glass, Mirage Hobby, 2001 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
- PZL P.11c. Bartłomiej Belcarz, Tomasz J. Kopański, Mushroom Model Magazine Special / Yellow Series 2003 - *Historia, fotografie / Narrative, photos.*
- PZL P.11 - Monografie Lotnicze cz. I i II (nr 36 i 37) A. Glass, T. Kopański, T. Makowski. AJ-Press 1997 - *Historia, szczegółowe zdjęcia płatowca, zdjęcia P.11 z Rumunii opis malowania. / Narrative, detailed photos, camouflage and markings.*
- MODELMANIA nr 2 - PZL P.11c. AJ-Press 1998 - *Szczegółowe zdjęcia płatowca 8.63 będącego w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie / Detailed photos of the surviving P.11c.*



Więcej o historii 112 Eskadry Myśliwskiej oraz o jej działaniach w czasie Wojny Obronnej 1939 roku znajdziesz w książce pt. "III/1 Dywizjon Myśliwski" z serii "Dywizjony Myśliwskie Września 1939", wydawnictwa Vesper, napisanej przez Łukasza Lydzbę i Marka Rogusza. More about 112. Fighter Flight history and its operations at the time of Defence War of 1939 You'll find in a book under the title "III/1 Dywizjon Myśliwski" (III Flight/1 Fighter Squadron) from the series "Dywizjony Myśliwskie Września 1939" (Fighter Squadrons of September 1939), Vesper Publishing, written by Łukasz Lydzba and Marek Rogusz.

