

## PZL-24 – EKSPORTOWY MYŚLIWIEC II RP

---

Gdy dziś wielu pasjonatów lotnictwa i wojskowości interesuje się kolejnymi krokami zmierzającymi do pozyskania przez Polskę samolotów wielozadaniowych piątej generacji F-35A Lightning II niewielu pamięta, że były czasy gdy w naszym kraju powstały najlepsze maszyny myśliwskie na świecie. Kiedy pasja i zamiłowanie do lotnictwa wygrywały z chęcią robienia kariery i „zawrotnych” pieniędzy wówczas rodziły się rozwiązania o których dzisiaj mówiono by, że są niemożliwe do zrealizowania.

Dyskusja o celowości lub nie nabycia F-35 będzie jeszcze trwała przez długie lata, ale nie jest wcale tajemnicą, że nie tylko walory techniczne tej maszyny, ale i po prostu polityka wpływa na podejmowanie kolejnych kroków w tym kierunku. Tak było i w przeszłości, ale wówczas istniał jeszcze zapał i niepokonana wiara we własne możliwości, której obecnie nam brakuje.

### **Chcieć to móc**

Gdy pod koniec 1927 roku do Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) zlokalizowanych na Mokotowie w Warszawie zawitał inżynier Zygmunt Puławski zaszła w nich zupełna rewolucja. Młodość i ambicja doprowadziły do skonstruowania samolotu myśliwskiego PZL-1 w miejscu, gdzie jeszcze do niedawna funkcjonowały warsztaty remontowo-naprawcze a w drewnianych budynkach właściwie brak było wszystkiego, nawet nowoczesnych obrabiarek. PZL-1 był całkowicie metalowym jednopłatem z charakterystycznym profilem skrzydła, które z czasem świat zaczął nazywać mewim lub polskim. Tak narodziła się legenda i zainteresowaniem polskimi maszynami z przez niemal cały świat.

Kolejnym z rodziny PZL-6 wzbudził podziw na pokazach w USA a poprzez Berlin zapytanie o możliwość jego zakupu wysłali Japończycy.

Znana wszystkim „jedenastka” w konkursie tureckim pobiła maszyny z Francji, Wielkiej Brytanii, Czechosłowacji i USA, ale tak jak to ma miejsce obecnie względy polityczne przeważały nad walorami technicznymi tej doskonałej maszyny.

### **Legenda PZL-24**

Samolot myśliwski PZL-24 została zaprojektowany w PZL przez zespół inżynierów pod kierunkiem Wsiewołoda Jakimiuka. W zasadzie ideą opracowania tej maszyny była chęć połączenia francuskiego silnika Gnome-Rhone 14K z doskonałym polskim płatowcem.

Samolot miał być przeznaczony na eksport a w jego konstrukcji wykorzystano podzespoły i elementy wytwarzane dla myśliwca PZL-7a (m.in. płat, tył kadłuba, ustrzeżenie poziome czy ster kierunku). Ze względu na cięższy i mocniejszy silnik całkowicie od nowa zaprojektowano przednią część kadłuba.

Pierwszy prototyp miał śmigło drewniane a od drugiego montowano już trójpłatowe metalowe Gnome-Rhone o skoku przestawianym na ziemi. Konstrukcja tej maszyny była całkowicie metalowa z przewagą duralu, w układzie zastrzałowego górnopłata, ze stałym podwoziem. Ustrzeżenie

klasyczne, statecznik poziomy był podparty zastrzałem. Płat nośny o charakterystycznym mewim kształcie, trapezowy obrys skrzydła zwężony i ścieniony przy kadłubie przy jednoczesnym odgięciu środkowej części płata ku dołowi do grzbietu kadłuba. Kabina pilota była zakryta, zaopatrzona w stalowy wiatrochron i otwieraną na prawą stronę osłonę (odrzucałą awaryjnie).

Od lipca 1931 roku rozpoczęto budowę pierwszego prototypu a w maju 1933 roku go oblatano. Testy zakończono w lutym 1934 roku. Na drugim prototypie *Super PZL-24 kpt. Bolesław Orliński* 28 czerwca 1934 roku osiągnął prędkość 414 km/h, co było wówczas światowym rekordem w klasie maszyn z silnikiem gwiazdowym. Trzeci prototyp *Super PZL-24 bis* był pierwszym na świecie myśliwcem uzbrojonym w działka.

Ostatecznie powstała kilka wersji jak PZL-24a uzbrojony w dwa 20 mm działka i dwa 7.92 mm km czy PZL-24c uzbrojony w cztery 7.92 mm km. PZL-24 f i g wyposażono w silnik o większej mocy (Gnome-Rhone 14N07) pozwalający na osiągnięcie prędkości maksymalnej ok. 435 km/h.

Zainteresowaniem maszyną była olbrzymie – Argentyna, Australia, Belgia, Bułgaria, Estonia, Grecja, Hiszpania, Japonia, Jugosławia, Rumunia, Szwecja, Portugalia, Turcja czy Węgry.

Ostatecznie Bułgaria zakupiła 12 PZL-24b a Turcja 40 PZL-24 a i c oraz licencję na uruchomienie lokalnej produkcji. Rumunia pozyskała 5 PZL-24e oraz na podstawie licencji zbudowała kolejnych 25 takich maszyn. Co ciekawe licencyjny egzemplarz stał się w tym kraju podstawą do zbudowania własnego myśliwca IAR-80 (zachowano kadłub i silnik wprowadzając układ dolnopłata). Ostatnim krajem który nabył PZL-24 fgi G w ilości 36 sztuk była Grecja.

### **Nie zrealizowane marzenia**

Jeszcze na początku 1936 roku były plany pozyskania partii PZL-24j przez lotnictwo polskie, ale przeznaczone do nich komponenty wykorzystano w maszynach eksportowych. Ponownie pomysł taki pojawił się w 1938 roku, ale samolot ten odbiegał już wtedy technicznie od najnowszych konstrukcji tego okresu a ponadto były problemy z dostawą silników. Napęd zapewniać miał bowiem silnik Gnome-Rhone GR 14N-01 o mocy nominalnej 950 KM i maksymalnej 980-1020 KM.

Zdając sobie sprawę z szybkiego starzenia się technicznego „słynnych” konstrukcji z mewim płatem oraz biorąc pod uwagę coraz bardziej napiętą sytuację polityczną w Europie, zainicjowano w Polsce szybkie prace nad nowymi typami samolotów myśliwskich. Jednym z nich miały być PZL-45 *Sokół* opracowywany pod kierunkiem inż. Kazimierza Korsaka, ale w wyniku kłopotów z wyborem docelowego napędu do wybuchu wojny zdołano zbudować niewiele bo ponad 50% konstrukcji prototypu.

Największe nadzieje pokładano jednak w PZL-50a *Jastrząb*. I w tym wypadku nie obyło się bez problemów na etapie opracowywania konstrukcji. Dopiero w styczniu 1939 roku uruchomiono w PZL WP-1 produkcję elementów dla pierwszych pięciu maszyn a plany zakładały, że w latach 1940-41 uda się w ten typ przebroić aż 13 eskadr lotnictwa myśliwskiego.

W tym miejscu można jeszcze przypomnieć o takich niezrealizowanych projektach jak PZL-48 *Lampart*, Z-36/37 i 39 z PWS czy PZL-54 *Ryś*, PZL-55 i PZL-56 *Kania*.

O nie zrealizowaniu ambitnych planów zdecydował nie tylko czas, ale i chaos decyzyjny czy brak dobrych jednostek napędowych produkowanych w kraju.

### **Zostały tylko eksponaty muzealne**

Dziś słynna „jedenastkę” - PZL-11c możemy podziwiać w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie a

jedyny zachowany PZL-24 znajduje się w Turcji, w Istanbul Havacilik Muzesi. O legendzie jak towarzyszyła temu ostatniemu niech świadczy fakt, że lotnicy niemieccy we wrześniu często podawali, że stracili lub uszkodzili właśnie PZL-24 a nie PZL-11.

Po wojnie możliwość samodzielnej budowy w naszym kraju nowoczesnych maszyn była staraniem kilku pasjonatów (często wywodzących się z dobrej, przedwrześniowej „szkoły”). Jednak wszelkie posunięcia skutecznie hamował ZSRR. Z czasem o pasji i marzeniach zapomniano. Polityka i kariera przeważały. Dziś mówi się, że mamy pieniądze na rozwój nowoczesnych technologii czy obronność, ale sami niczego nie produkujemy - po prostu, współczesne wyzwania nas przerastają.