

PZL P.24G in Turkish Service



Cat. No. 72525
Scale 1/72



3d design: Przemysław Głogowski
Research: IBG Crew

IBG Models pragnie podziękować Panom Markowi Możdzeniowi, Pawłowi Mistewiczowi i Bartłomiejowi Opali za wielką pomoc w tworzeniu tego modelu!

IBG Models would like to thank Mr. Marek Możdzeń, Paweł Mistawicz and Bartłomiej Opala for a great help in creating this model kit!

Samolot myśliwski P.24, podobnie jak samolot P.11, wywodzi się z konstrukcji samolotu P.6 konstrukcji inż. Z. Puławskiego. Samolot zaprojektowano jako maszynę eksportową, wyposażoną w silnik o dużej mocy i dobrych osiągnięciach. Ze względu na umowy licencyjne, zabraniające reeksportu silników produkowanych w Polsce, eksportowa wersja samolotu miała korzystać z silników uznanej francuskiej firmy Gnome-Rhône. Prace projektowe przebiegały równoległe z pracami nad myśliwcem dla lotnictwa polskiego i w obu projektach korzystano z najlepszych rozwiązań opracowanych przy okazji rozwoju konstrukcji. W ten sposób seryjny samolot P.11a otrzymał statecznik pionowy opracowany dla prototypu P.24.

Po zbudowaniu dwóch prototypów P.24 opartych na konstrukcji myśliwców P.7, wytwórnia PZL zdecydowała, że trzeci prototyp będzie skonstruowany z maksymalnym wykorzystaniem części z najnowszej wersji myśliwca P.11c. Trzeci prototyp stał się wzorcem produkcyjnym dla maszyn seryjnych i w ten sposób myśliwiec P.24 otrzymał część ogonową i skrzydło z samolotu P.11c. Nowy silnik w układzie podwójnej gwiazdy uniemożliwił zainstalowanie kadłubowej broni strzelającej między cylindrami, jak w P.11. Z tego powodu P.24 otrzymał uzbrojenie zamontowane jedynie w skrzydle, co przeprowadzono dodając łożo i niezbędne instalacje dla drugiego karabinu maszynowego. Alternatywnie, zamiast dwóch wewnętrznych karabinów maszynowych, samolot można było uzbroić w dwa 20 mm działka Oerlikon, podwieszane nowatorsko pod płatem i zakryte wspólną owiewką, kryjąca broń i połączenie zastrzałów skrzydła.

Udany samolot myśliwski szybko stał się przebojem eksportowym oraz najbardziej znaną i rozpoznawalną na całym świecie konstrukcją zakładów PZL. Został zakupiony, w formie gotowych maszyn lub licencji na produkcję, przez Bułgarię, Rumunię, Turcję i Grecję. Wielu użytkowników zagranicznych wyraziło zainteresowanie zakupem myśliwca, jednak wybuch wojny przekreślił plany eksportowe wytwórni.

Turcja jako jeden z głównych odbiorców, zamówiła 40 sztuk maszyn P.24A oraz P.24C oraz zakupiła licencję na budowę kolejnych. Przy wsparciu technicznym specjalistów PZL, podjęto w fabryce KTF montaż 20 maszyn z części dostarczonych z Polski a następnie w pełni autonomiczną produkcję. Najnowsza wersja P.24G zdążyła wejść na linię montażową pod sam koniec pierwszej serii – oprócz maszyny prototypowej, z linii zeszły cztery samoloty tej wersji. Samoloty P.24 rozpoczęły służbę już w 1936 roku, stanowiąc trzon obrony powietrznej zachodniej części Turcji. Był to pierwszy z krajów Ententy Bałkańskiej, który wprowadził na uzbrojenie myśliwce PZL (kolejnymi była Grecja i Rumunia). Pomimo sojuszu z Wielką Brytanią i innymi państwami bałkańskimi, Turcja nie przystąpiła do wojny, a P.24 wraz z nowocześniejszymi myśliwcami bronił jej neutralności aż do 1943 roku, gdy ostatnie egzemplarze zostały wycofane z jednostek liniowych.

Do dnia dzisiejszego ocalał jedyny zachowany egzemplarz PZL P.24, który znajduje się w zbiorach Muzeum Lotnictwa Turcji w Istambule.

P.24 fighter plane, just like the P.11, was developed from the P.6 construction built by inż. Z. Puławski. This aircraft was built for export, equipped with a powerful engine and showing good performance. Because of the licence contract, forbidding re-exporting engines produced in Poland, the export version of the plane had to be powered by engine made by famous Gnome-Rhône company. Design work for the fighter planes for Polish Airforce and for export went on in the same time, so the best possible solutions could be applied to both. Thanks to that serial production P.11a received vertical stabilizer designed for P.24.

After building two P.24 prototypes based on P.7 fighter, PZL factory decided that the third prototype will be constructed using as many parts from the newest fighter version P.11c as possible. Third prototype became the production standard for serial machines, because of that P.24 received the tail parts and wing from P.11c. New engine in double star configuration made it impossible to arm the plane with fuselage mounted machine guns, which shoot through the space between the cylinders. Because of that P.24 received armament mounted only in the wings, which was done by adding a second gun bed and all the necessary instalations for it. Alternatively, instead of two internal wing machine guns the aircraft could be armed with two 20mm Oerlikon guns, mounted under the wing in an innovative way, hidden under fairing which covered the gun and the wing struts connection point.

Successful fighter plane quickly became an export hit and the most recognizable PZL construction in the world. It was bought, as either finished machines or building licence, by Bulgaria, Romania, Turkey and Greece. Many international airforces declared a desire to buy the fighter, but the start of World War II made the further production impossible.

Turkey, as one of the main recipients, ordered 40 P.24A and P.24C machines and bought the licence to build more. The assembly of first 20 planes from parts brought from Poland started in KTF factory with a technical assistance of PZL specialists. Fully independent production started afterwards. The most advanced P.24G version managed to enter the assembly line at the very end of the first series - excluding the prototype, 4 machines of this version were built. P.24 planes entered service already in 1936, becoming the core of air defence of western parts of Turkey. It was the first Balkan Entente country that introduced PZL fighters into service (next in line were Greece and Romania). Despite the alliance with Great Britain and other Balkan countries, Turkey did not enter the war and the P.24 together with more modern fighters protected its neutrality until 1943, when last machines were withdrawn from frontline units.

Only one PZL P.24 survives today, it is on display in the Turkish Aviation Museum in Istanbul.

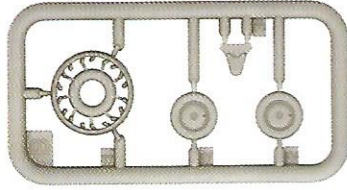
Przed montażem przeczytać instrukcję. Przestrzegać kolejności montażu podanego w instrukcji. Klej i farby nie wchodzą w skład zestawu.
Please read instructions before assembly. Follow the sequence of assembly presented in instructions. Glue and paint not included.

IBG Models
ul. Benedykta Hertza 2
04-603 Warszawa
Poland

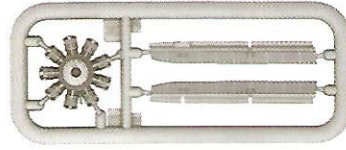
tel +48 22 8159150
fax +48 22 8159151
ibgsc@ibg.com.pl
www.ibg.com.pl
www.ibgmodels.com

Elementy modelu
Elements of the model kit

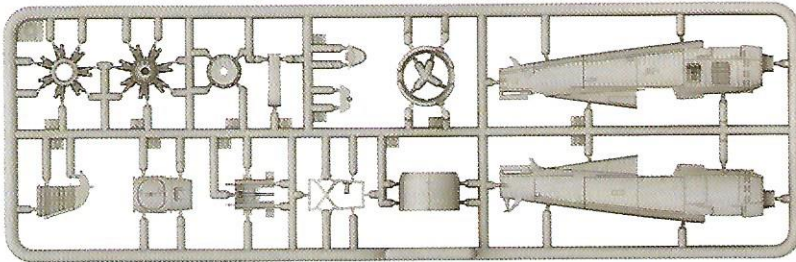
Ramka B / Frame B



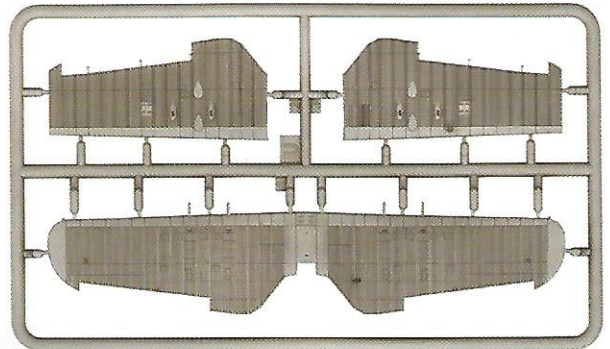
Ramka N / Frame N



Ramka Q / Frame Q



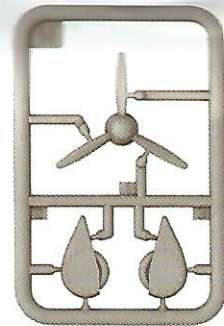
Ramka U / Frame U



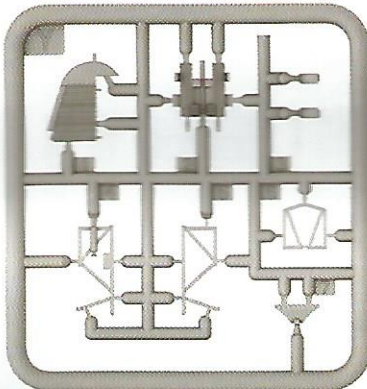
Ramka K przezroczysta / Frame K transparent



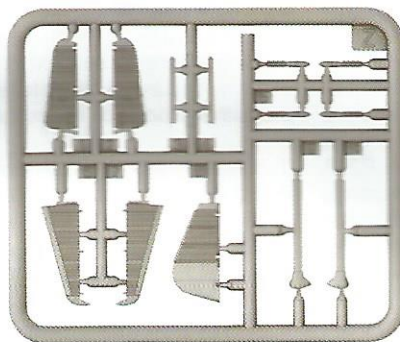
Ramka M / Frame M



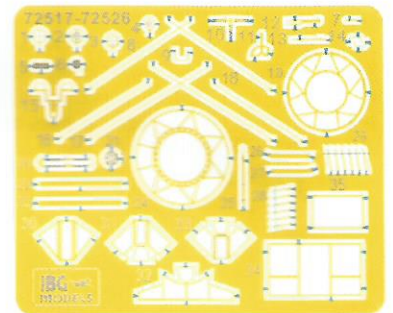
Ramka Y / Frame Y



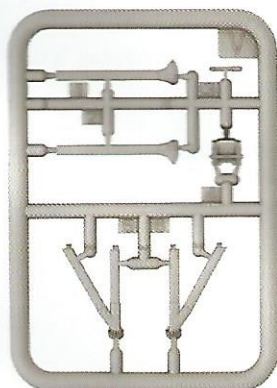
Ramka Z / Frame Z



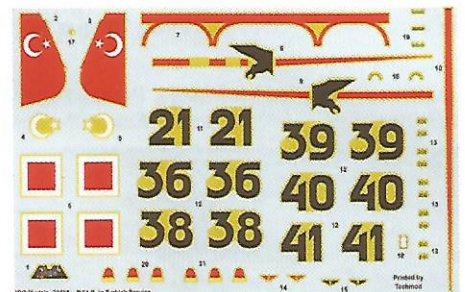
Elementy Fototrawione / Photo-etched Parts



Ramka V / Frame V

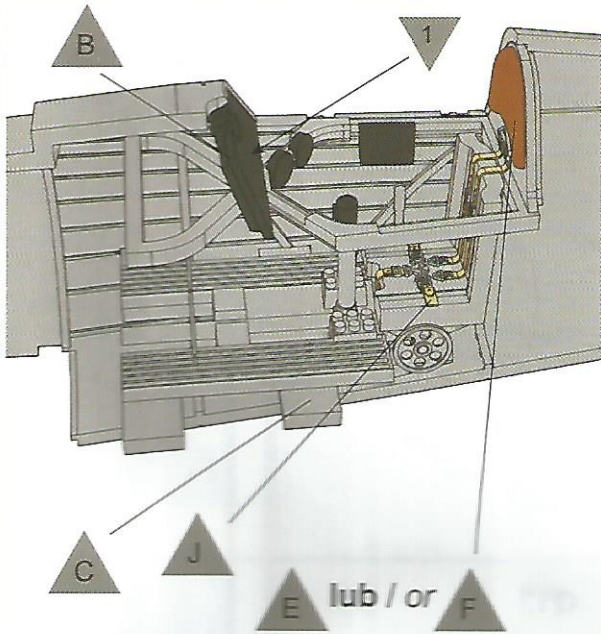


Kalkomanie / Decals



Malowanie wnętrza

Painting of the interior



		VALLEJO	HATAKA	LIFE COLOR	MR HOBBY	AK INTERACTIVE
Red	A	71.003	HTK-_103	UA808	H3	RC005
Black	B	71.057	HTK-_100	LC02	H12	RC001
Silver	C	71.067	HTK-_003	LC24	H8	AK479
Rust	D	71.130	HTK-_132	LC32	H47	AK708
Brown Leather	E	72.740	HTK-_186	UA764	H460	AK3031
Black Leather	F	71.057	HTK-_100	UA763	H12	AK3034
Gunmetal	G	71.072	HTK-_106	LC26	H018	AK798
Yellow	H	71.002	HTK-_107	LC03	H34	RC007
Light Brown	J	71.027	HTK-_074	UA767	H455	AK787



Element złożony we wcześniejszym etapie
Element assembled in previous step



Element po złożeniu w aktualnym etapie
Element after assembly in current step



Kolor farby
Paint colour



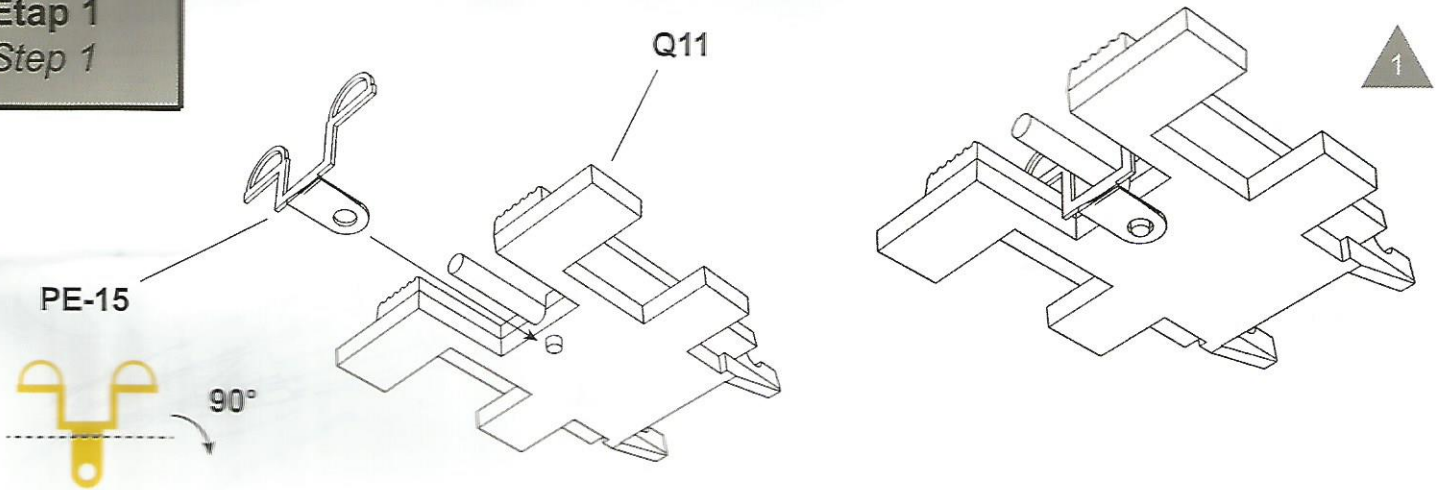
Kalkomania
Decal



Wersja do wyboru
Version to choose

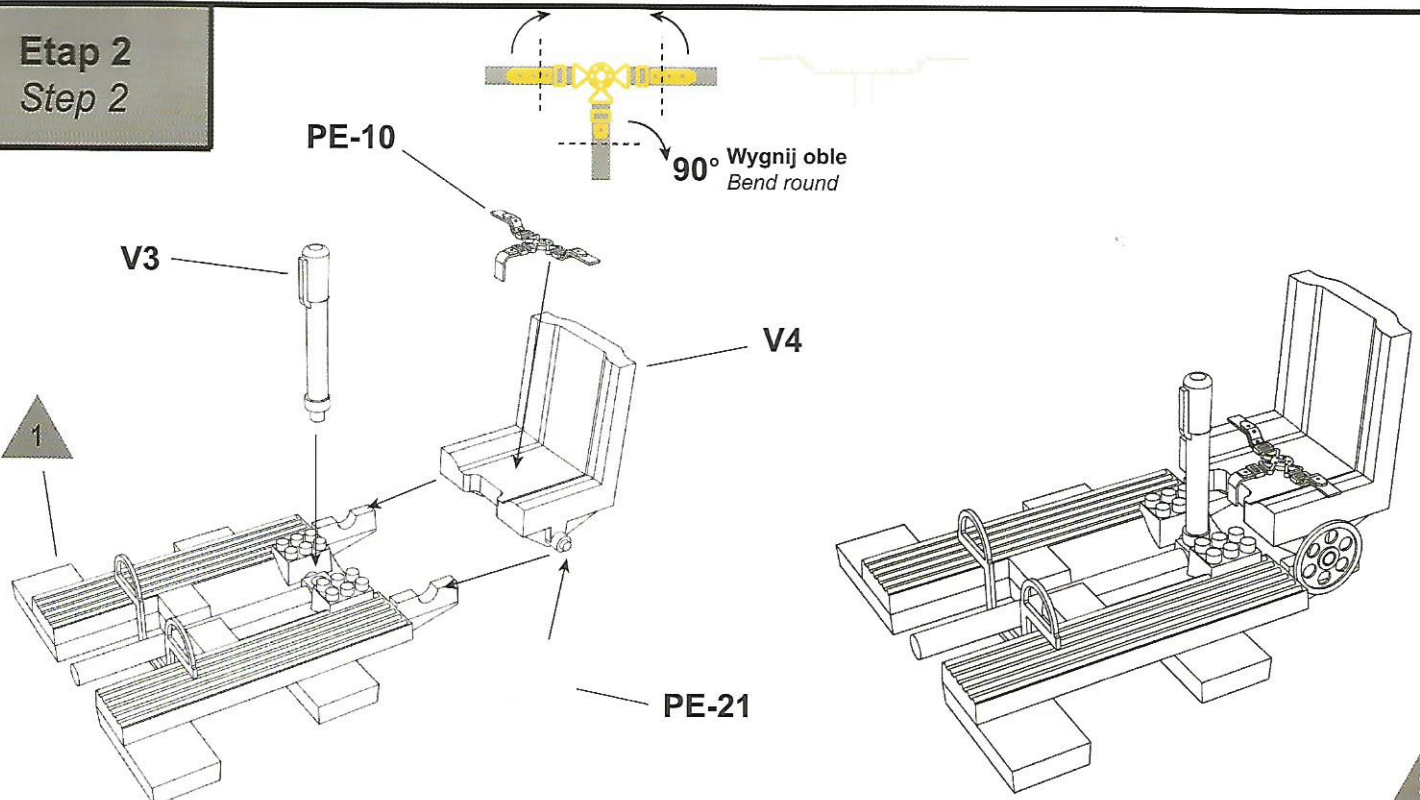
Etap 1

Step 1



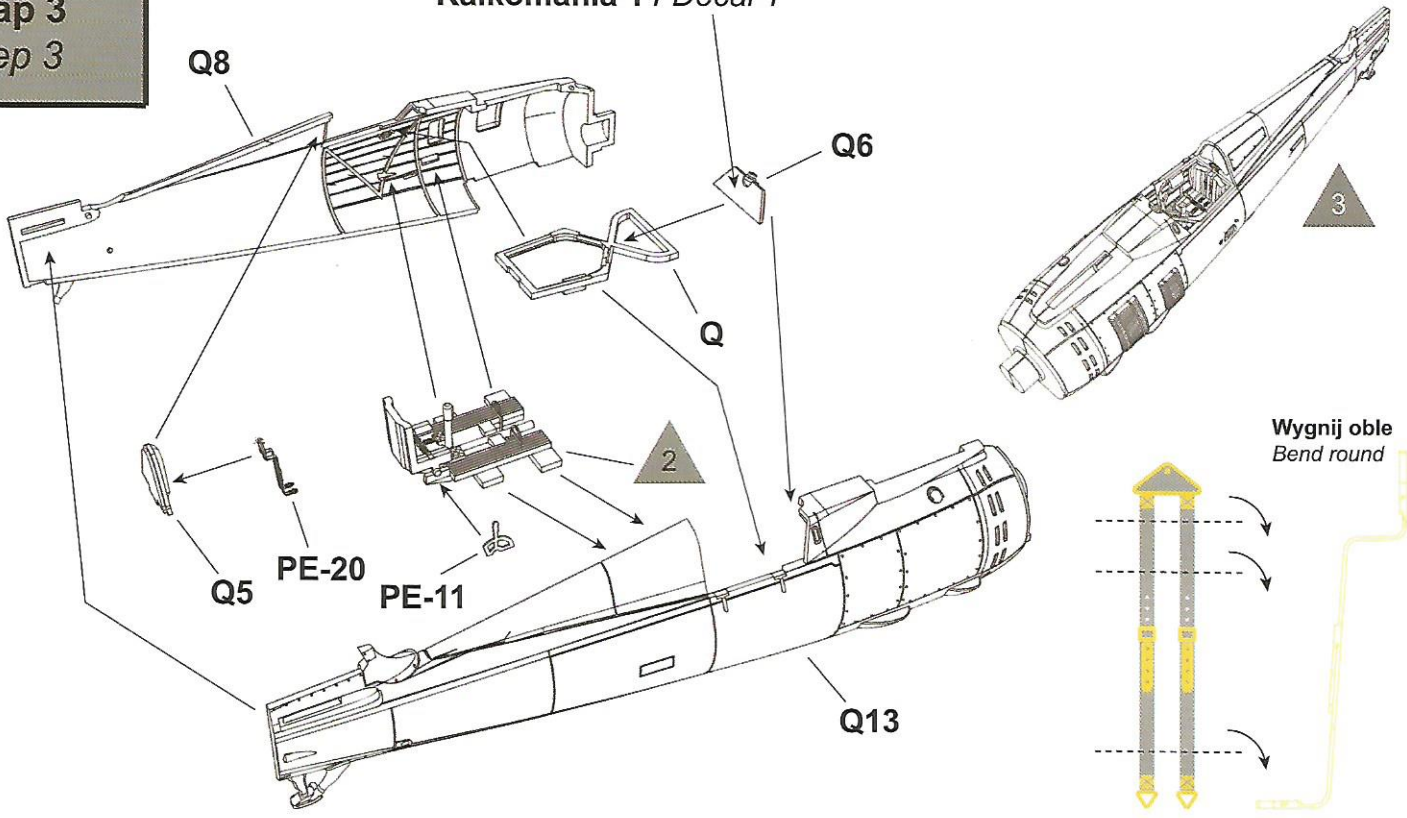
Etap 2

Step 2

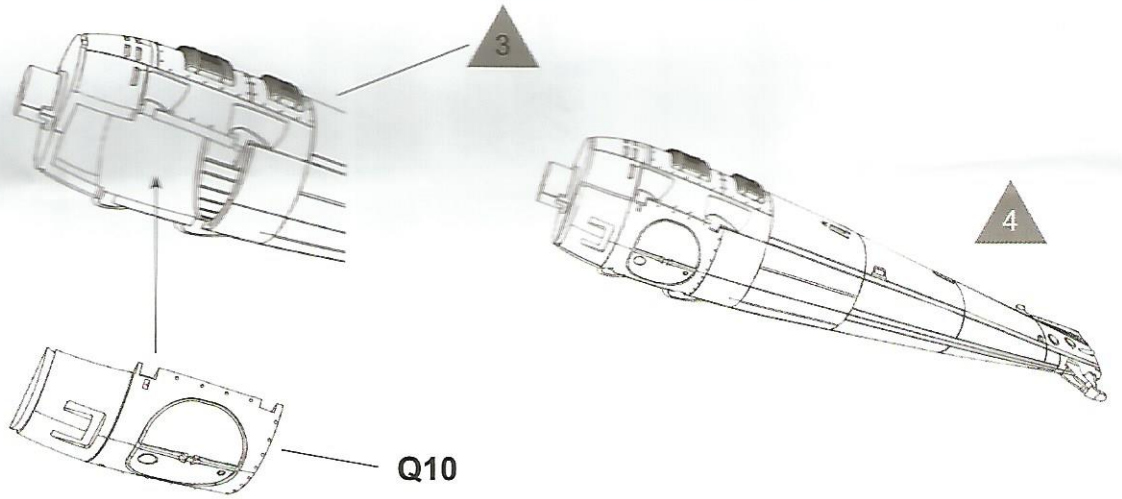


Etap 3
Step 3

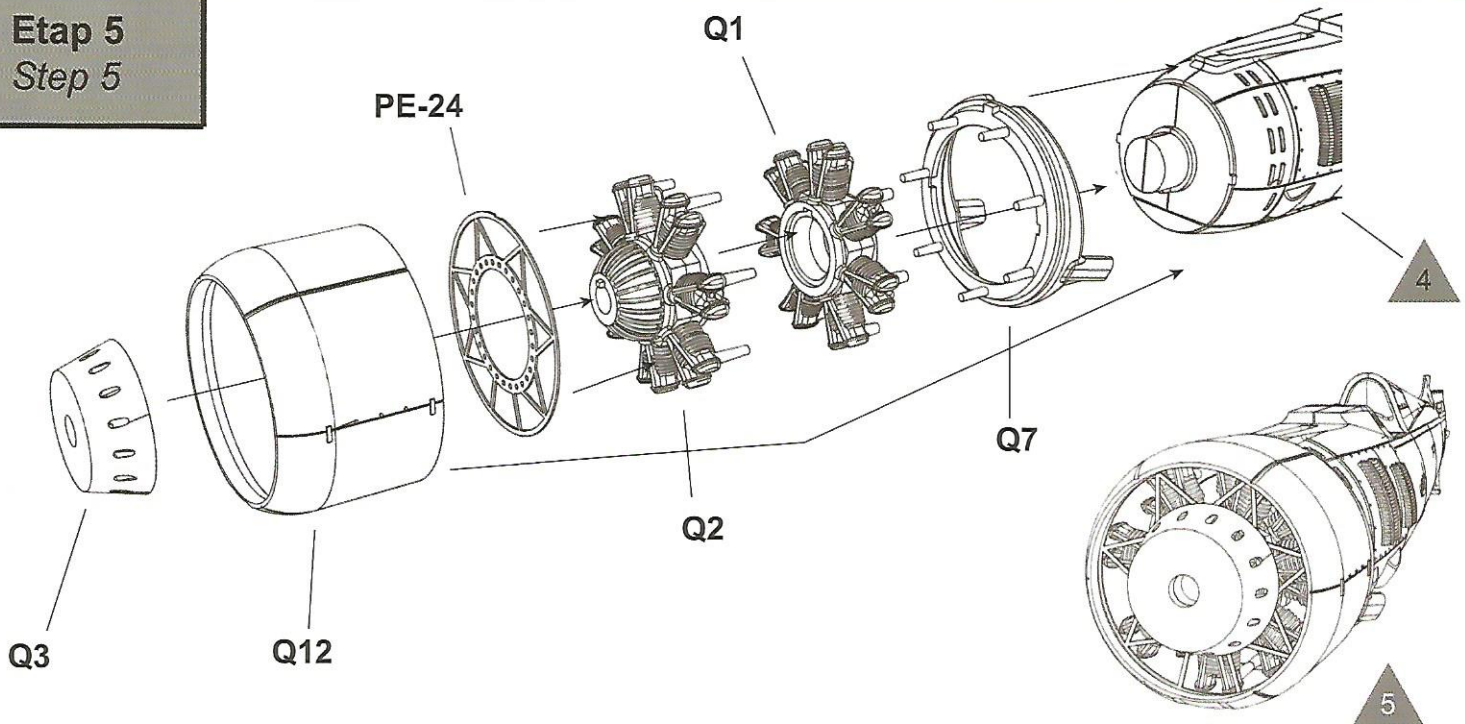
Kalkomania 1 / Decal 1



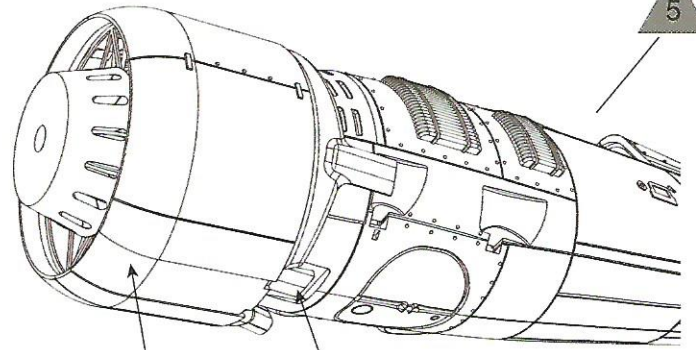
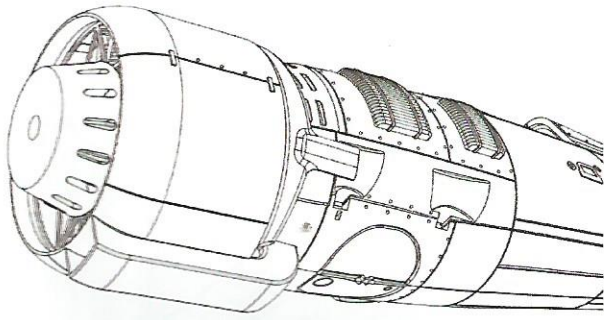
Etap 4
Step 4



Etap 5
Step 5

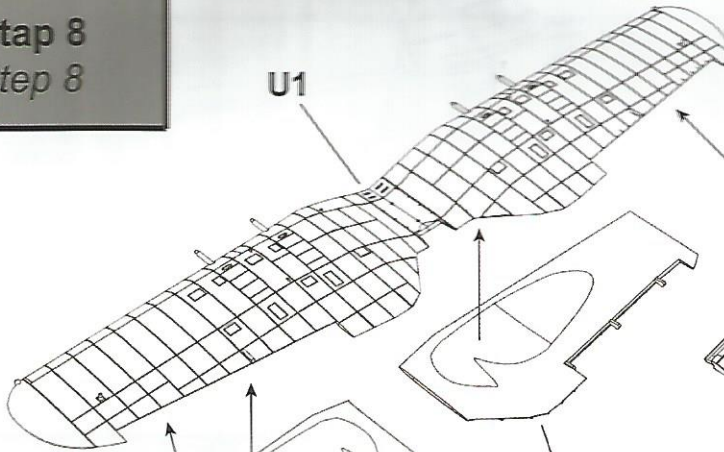


Etap 6
Step 6

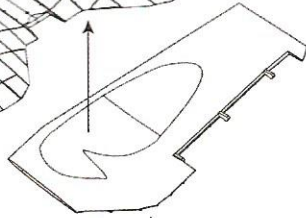


Q4

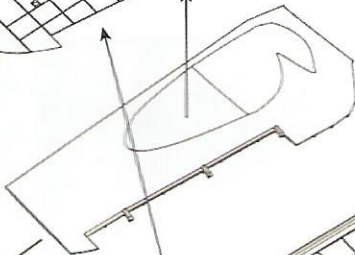
Etap 8
Step 8



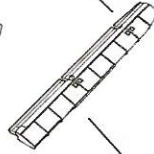
U1



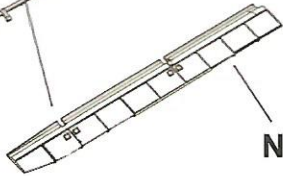
U3



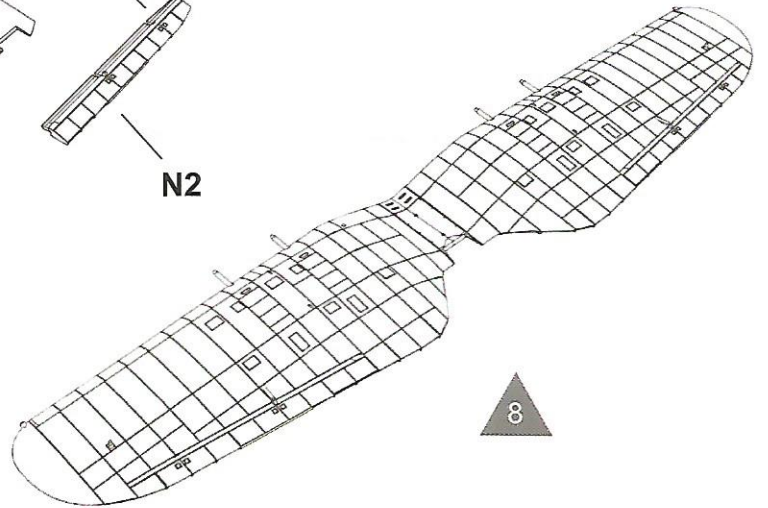
U2



N2



N3

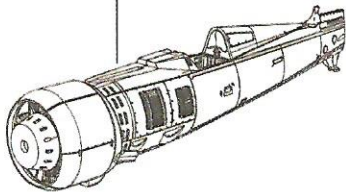


8

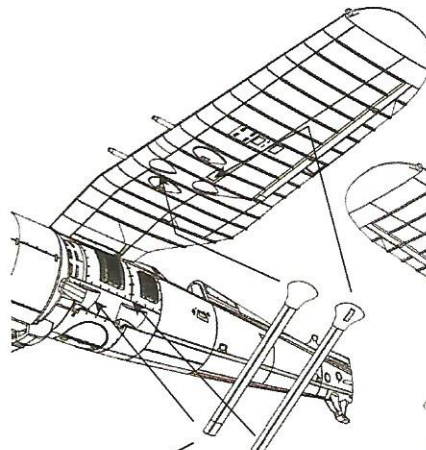
Etap 9
Step 9



8

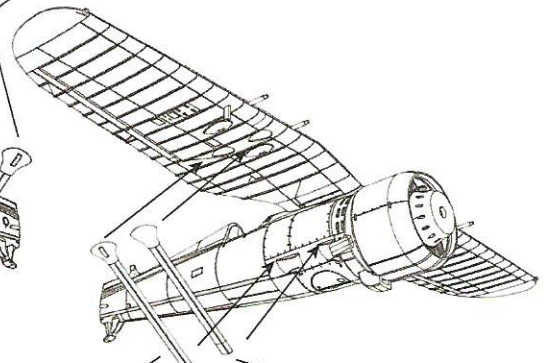


7



Z10

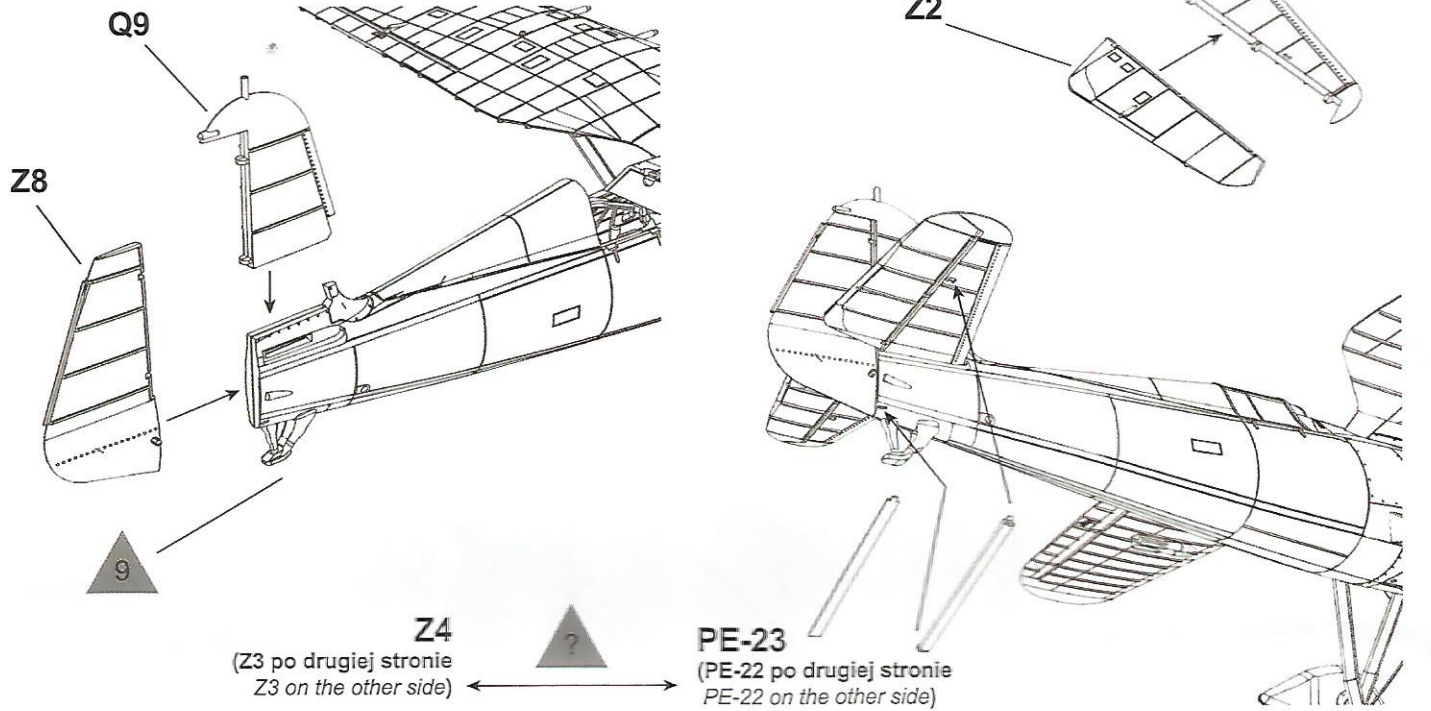
V2



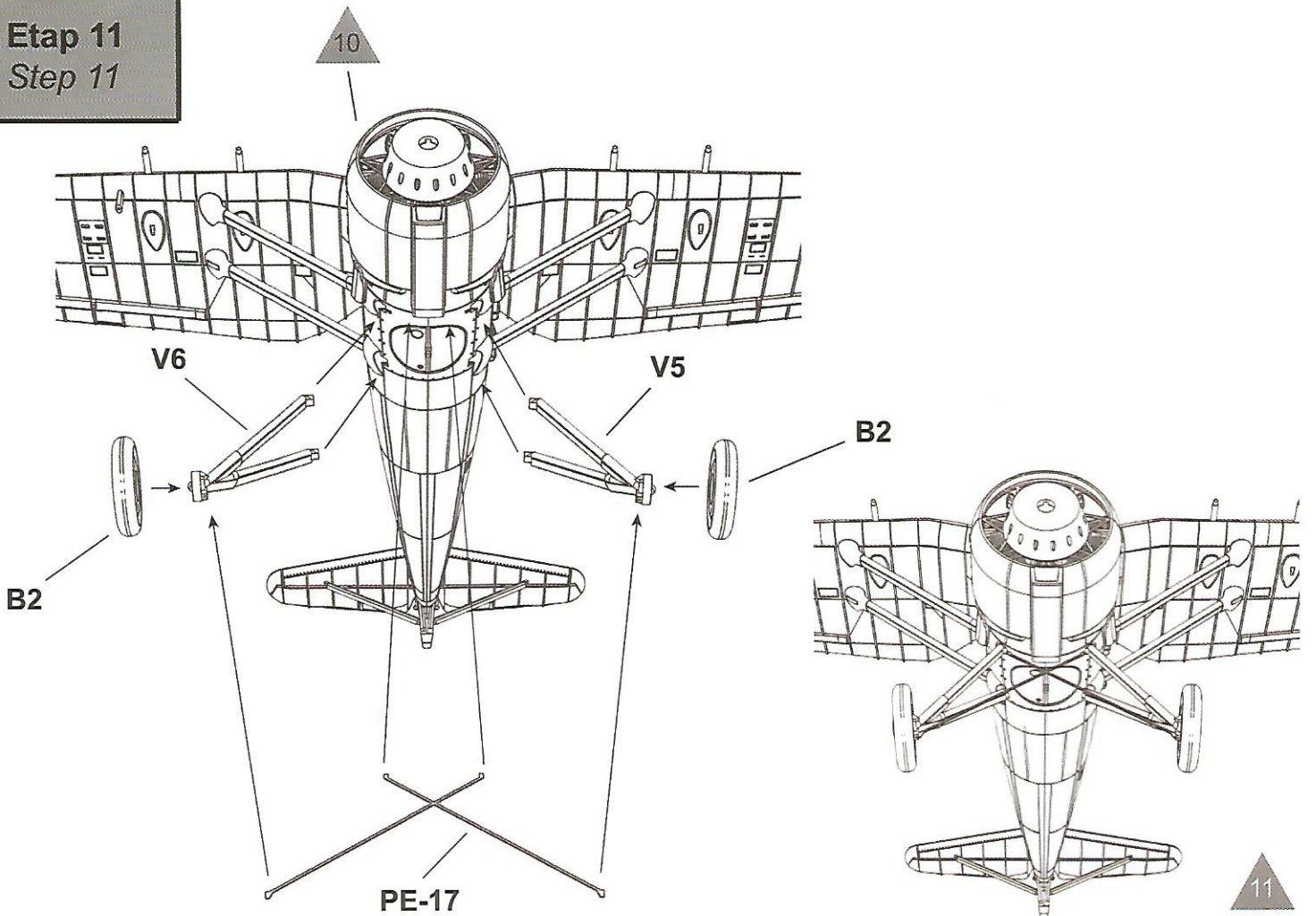
V1

Z9

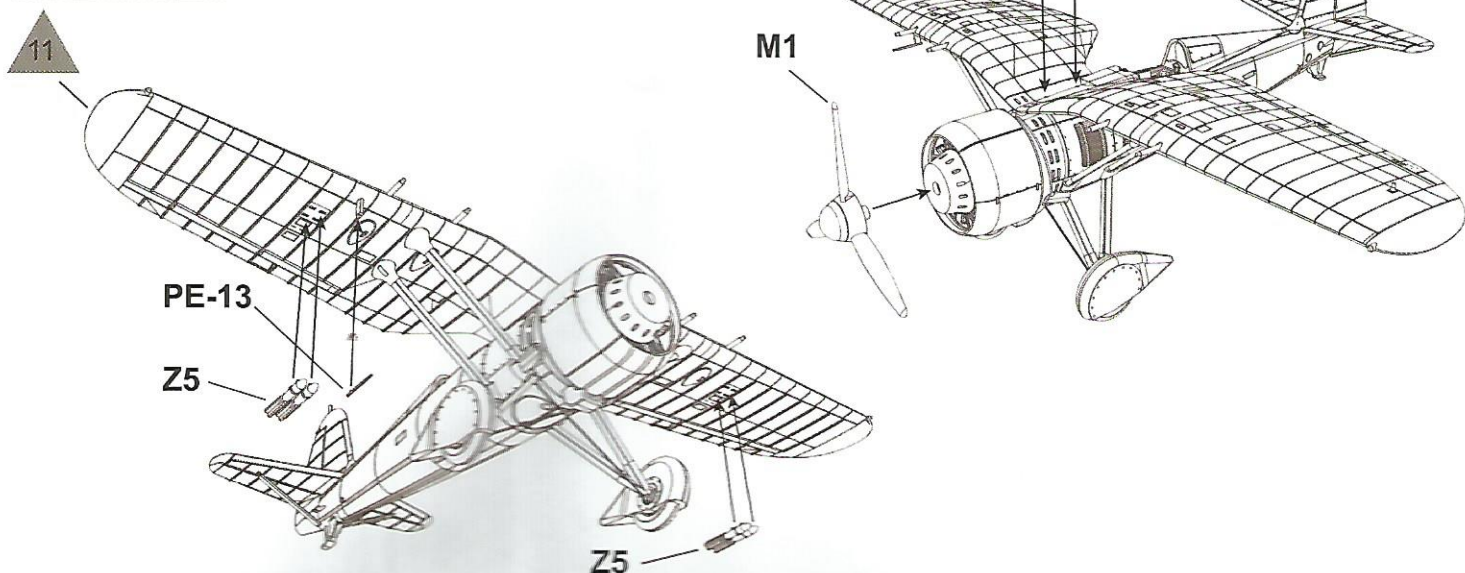
Etap 10
Step 10



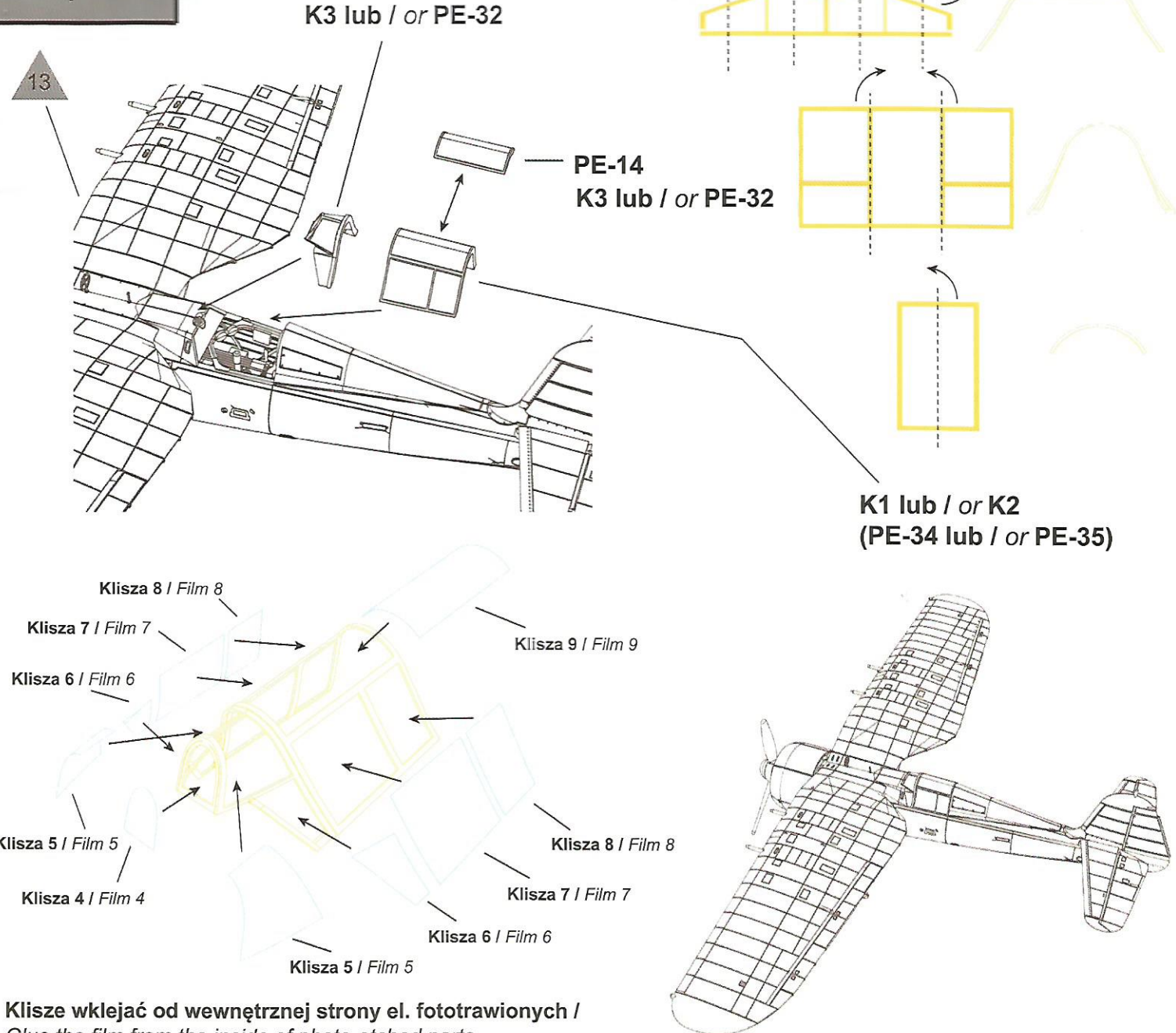
Etap 11
Step 11



Etap 12
Step 12

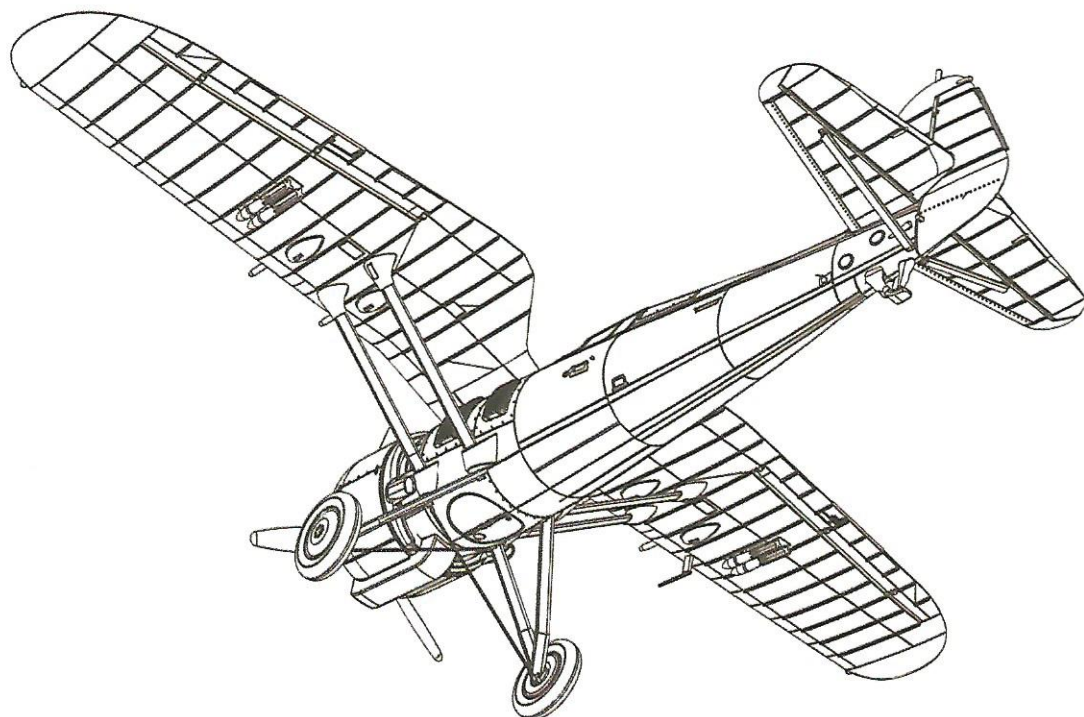
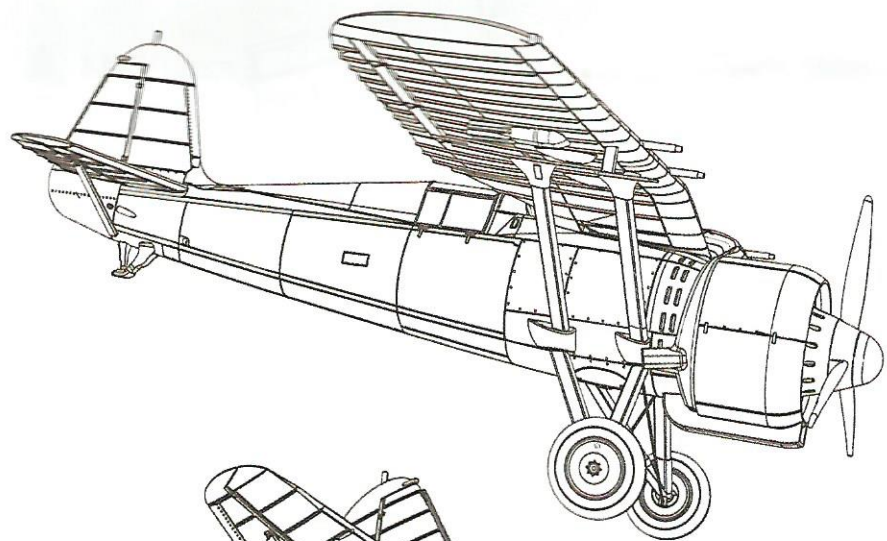
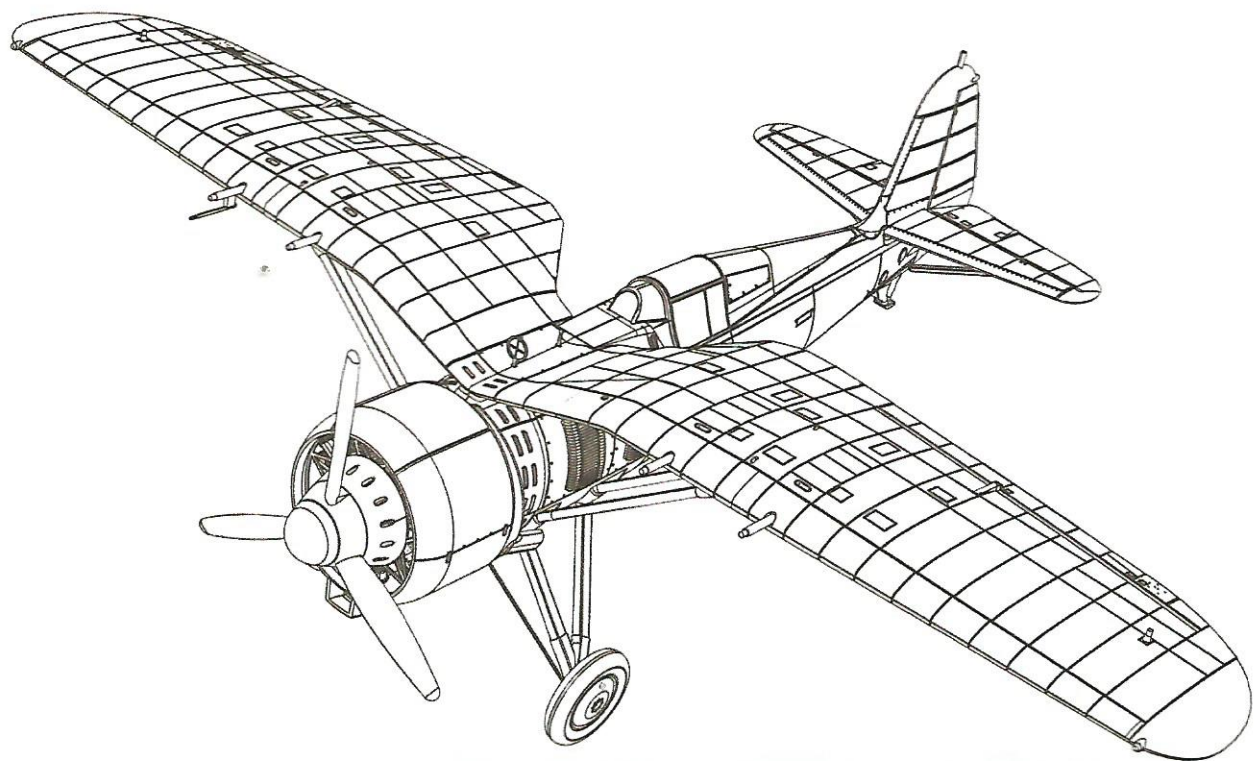


Etap 13
Step 13



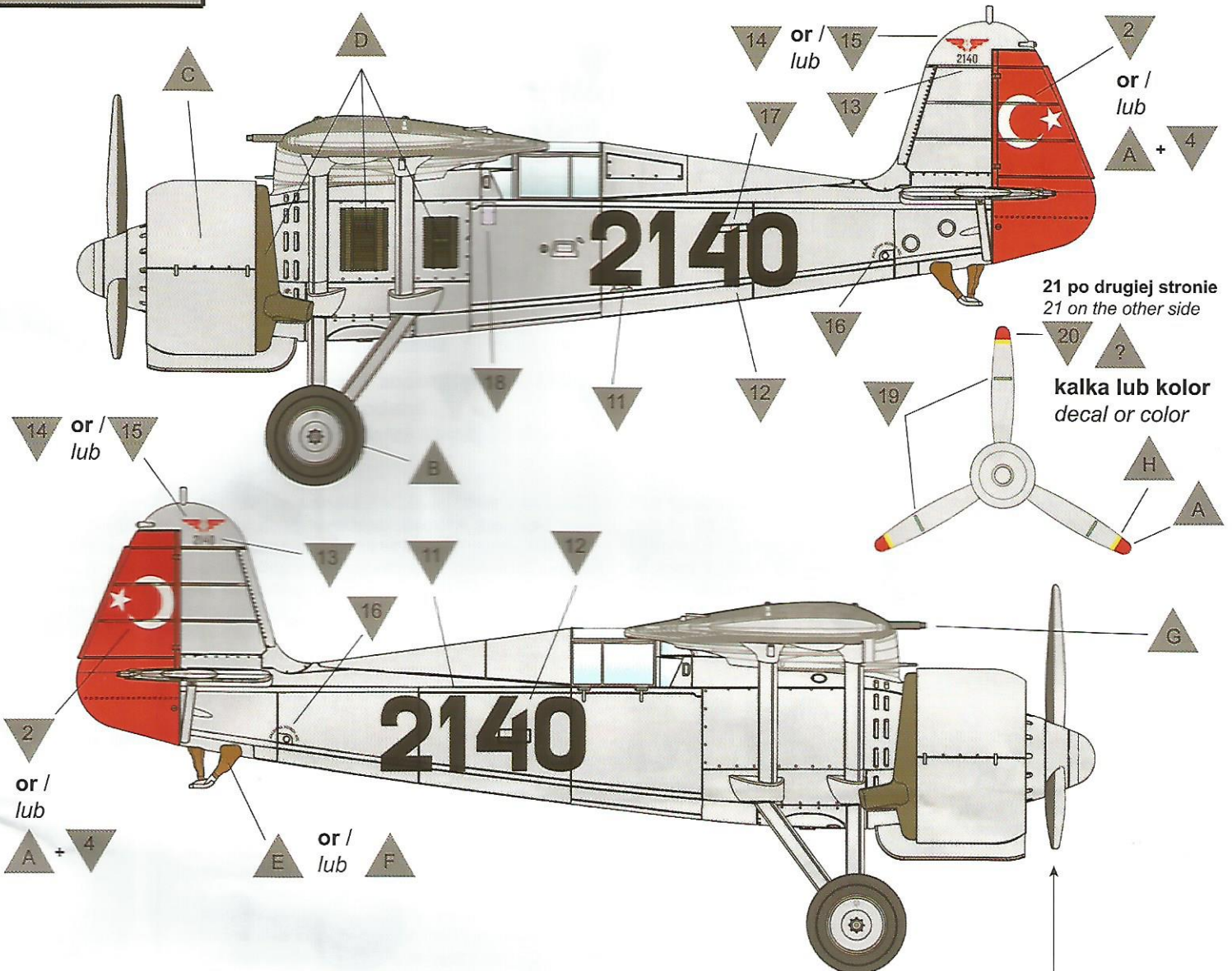
Klisze wklejać od wewnętrznej strony el. fototrawionych /
Glue the film from the inside of photo-etched parts

Wykonany Model
Built Model

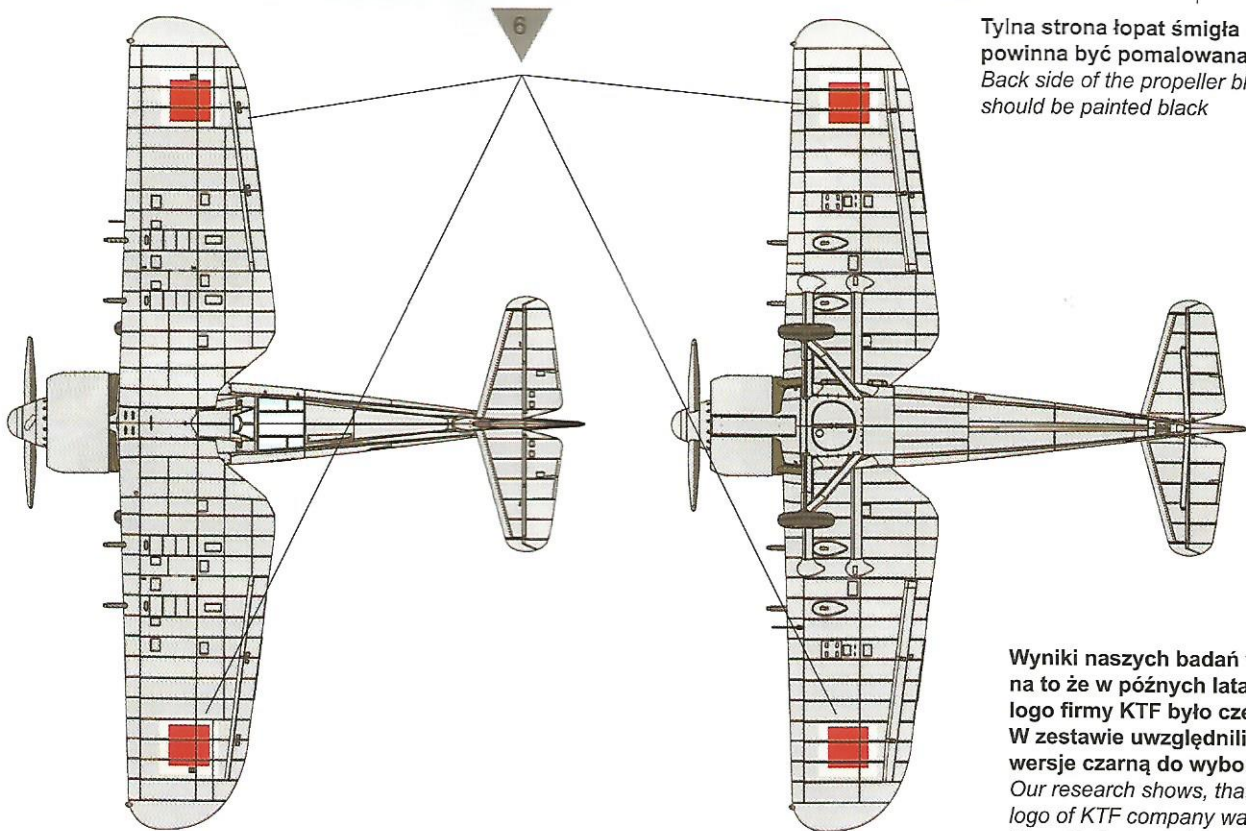


Malowanie
Painting

PZL P.24G nr 2140, Lotnictwo Tureckie, 1939 r.
PZL P.24G no. 2140, Turkish Air Force, 1939.



Tylna strona łopat śmigła
powinna być pomalowana na czarno
*Back side of the propeller blades
should be painted black*



Wyniki naszych badań wskazują
na to że w późnych latach 30-tych
logo firmy KTF było czerwone.
W zestawie uwzględniliśmy także
wersję czarną do wyboru.
*Our research shows, that in late 30-ties
logo of KTF company was red.
Nevertheless we also provide it in black
in case you preferred that version.*

Malowanie
Painting

PZL P.24C nr 2136, służący jako prototyp dla seryjnej produkcji P.24G, Lotnictwo Tureckie, 1939 r.
PZL P.24C no. 2136 serving as engine prototype for the series production of P.24G, Turkish Air Force, 1939

