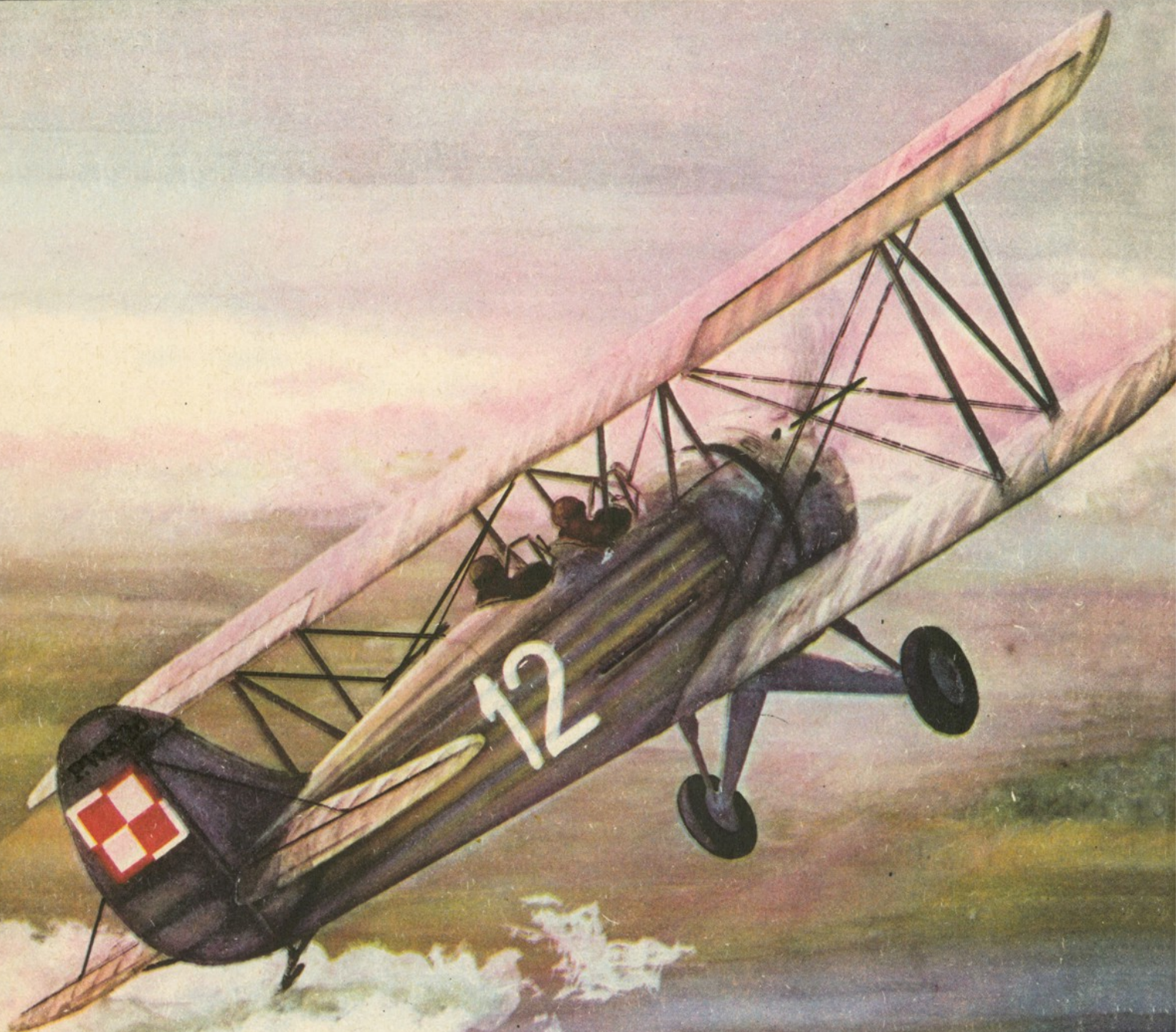


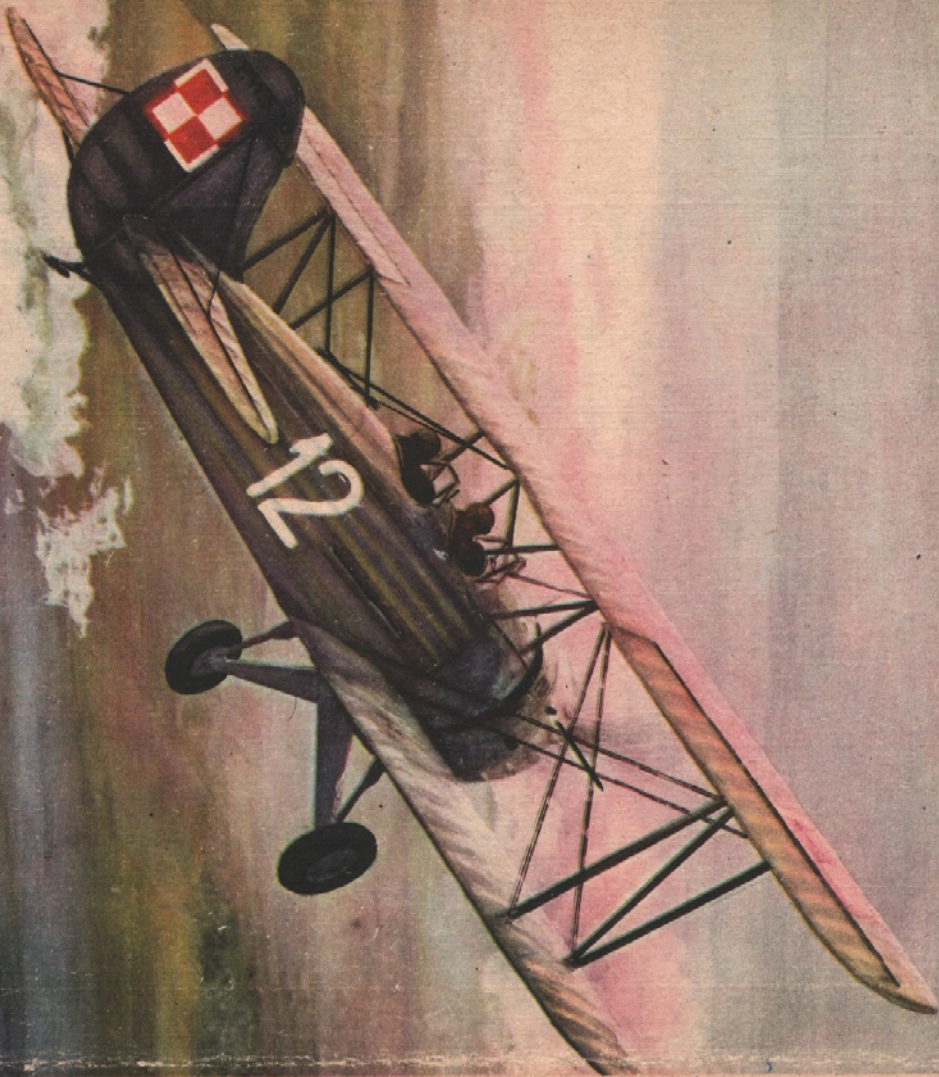
Plany MODELARSKIE

67

DWUMIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU • ROK XII • NR 3 • 1975 R • CENA 18 ZŁ



PWS-26



PWS-26

SAMOLOT PWS - 26

Opracowanie rysunków i tekstu
MARIAN GIBAS — ANDRZEJ ĆWIOK — KRAKÓW

Okladkę projektował
MAREK RADOMSKI — KRAKÓW

W 1934 roku konstruktor Podlaskiej Wytwórni Samolotów mgr inż. Augustyn Zdaniewski opracował nową udoskonaloną wersję samolotu PWS-16 bis oznaczoną PWS-26. Konstrukcyjnie płatowiec pozostał bez zmian, ulepszenia polegały na przystosowaniu samolotu do pełnej akrobacji, ślepego pilotażu oraz nauki strzelania i bombardowania. Ogólna cecha, jaką uzyskał samolot w trakcie prób i badań w locie, była bardzo dobra pod każdym względem. Liczba zamowieni wynosiła 400 sztuk, przy czym przewidywano dalsze modyfikacje i rozwój samolotu.

Budowę seryjną rozpoczęto w 1936 roku wVPuszczając przeciętnie 10 sztuk miesięcznie. W tym czasie samolot ten stał się podstawowym typem prześladowym, będącym na wyposażeniu wojskowych szkół lotniczych, dywizji treningowych i aeroklubów. Nielicznie samoloty PWS-26 używane były we wrześniu 1939 roku do celów łącznikowych. Samolot ma na swym koncie zniszczenie hitlerowskiego samolotu ME-109. Na trasie przelotu Lublin—Sokal samolot pilotowany przez por. Jana Falkowskiego został zaatakowany przez grupę myśliwców ME-109. W trakcie pogoni i ataku z lotu nurkowego jeden z ME-109 rozbił się o ziemię, a wolniejszy i bardziej zwrotny PWS wyszedł cało z opresji.

W drugiej połowie września kilkanaście PWS-ów ewakuowano do Rumunii i na Łotwę. 10 sztuk znalazło się w Rumunii w barwach cywilnych m.in. nr 81-114 i 81-310. Pozostałe samoloty w kraju dostały się w ręce Niemców i latały w ich barwach. Jedyny ocalały egzemplarz PWS-26 pozostał po wojnie na lotnisku w Szczecinie. Jeszcze wyremontowany „pracował” jako holownik w latach pięćdziesiątych w Bielsku Białej. Dziś stanowi cenny eksponat muzealny, niestety wieloma szczegółami odbiega od oryginalnych wskutek przeobrażeń i remontów.

OPIS TECHNICZNY

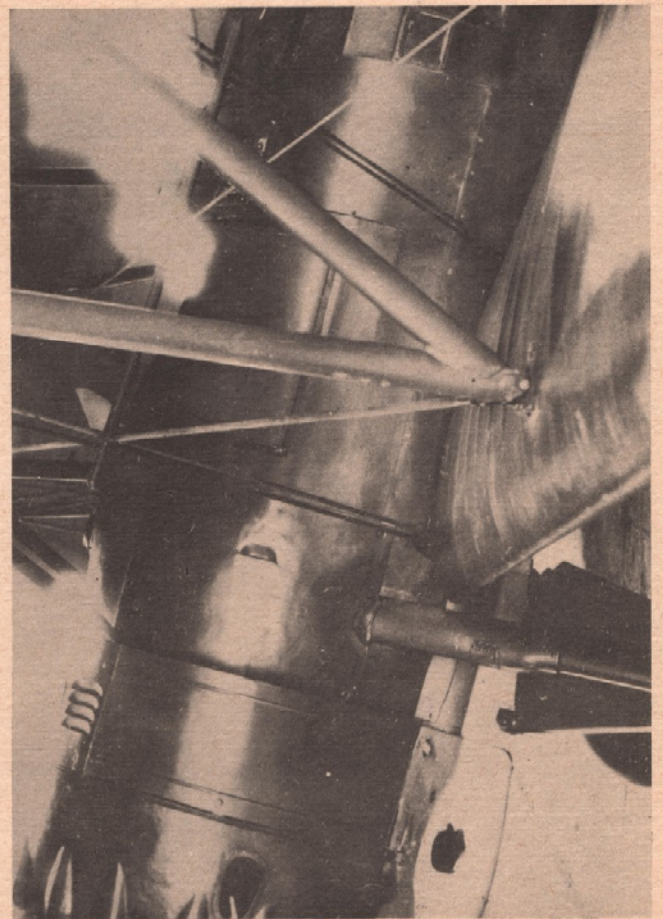
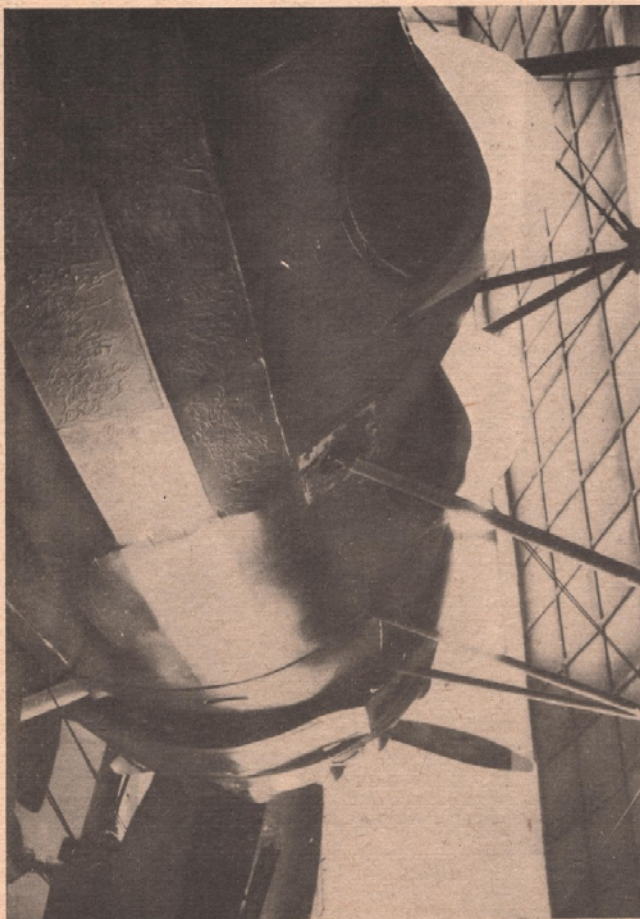
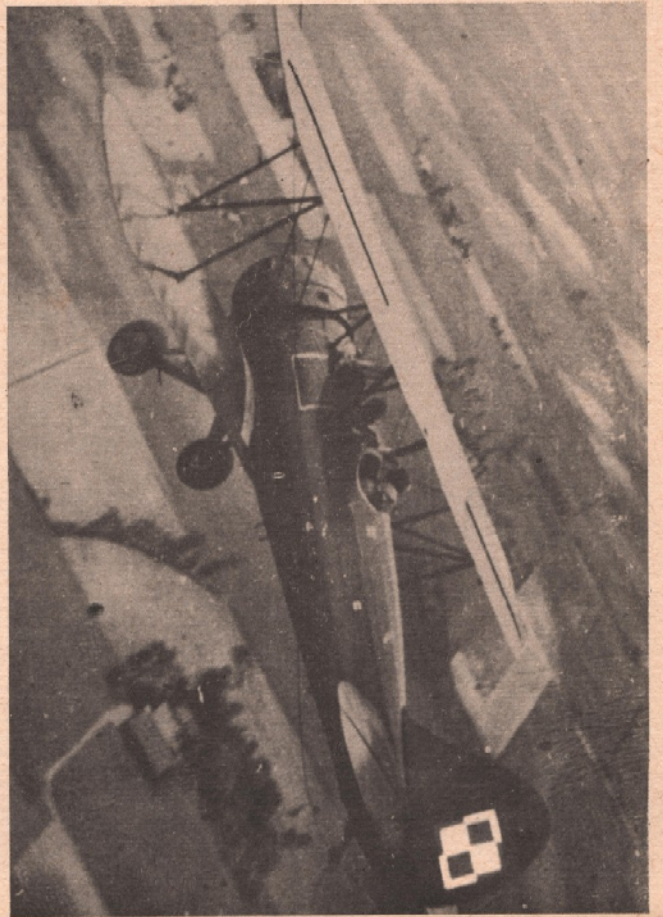
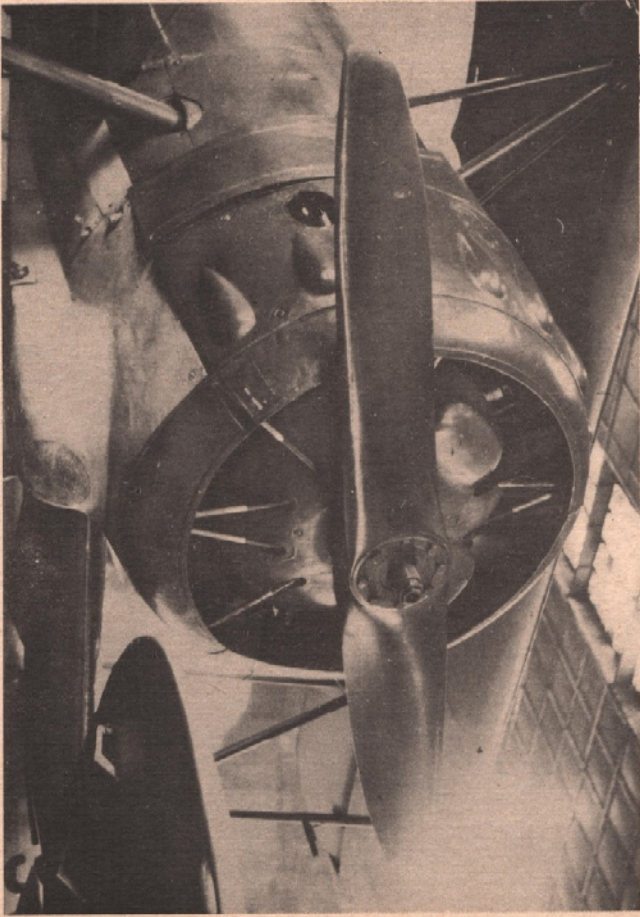
Kadłub: Skalet kadłuba wykonany jest z rur stalowych spawanych, tworzących kratownicę długości 5200 mm o przekroju 764 X X 700 mm w przedniej prostokątnej części. Począwszy od IV ramy, dolna podłużnica jest odchylona ku górze, podłużnice górne, oprócz lewej w drugim przęśle, leżą w jednej płasz-

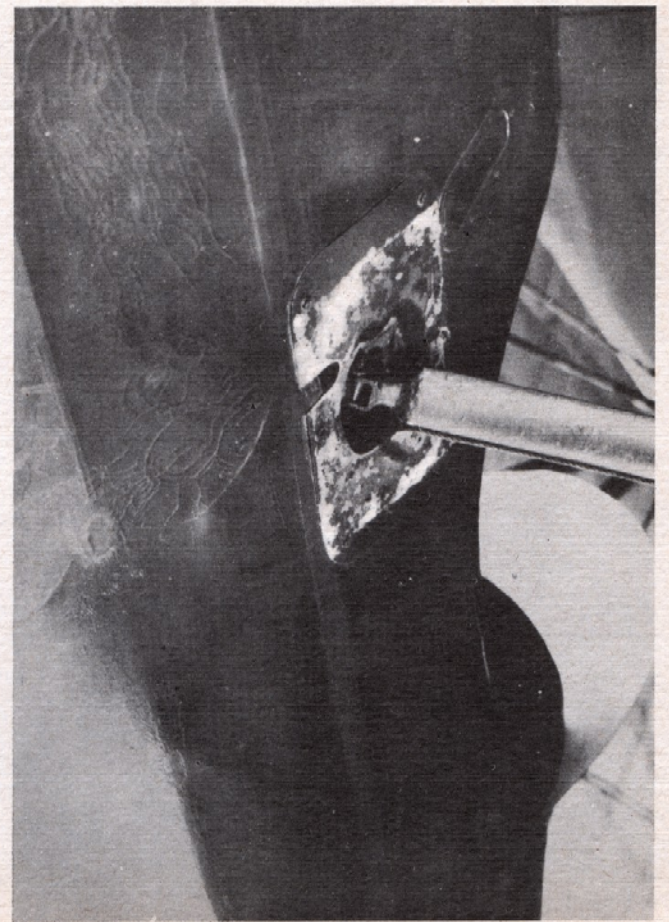
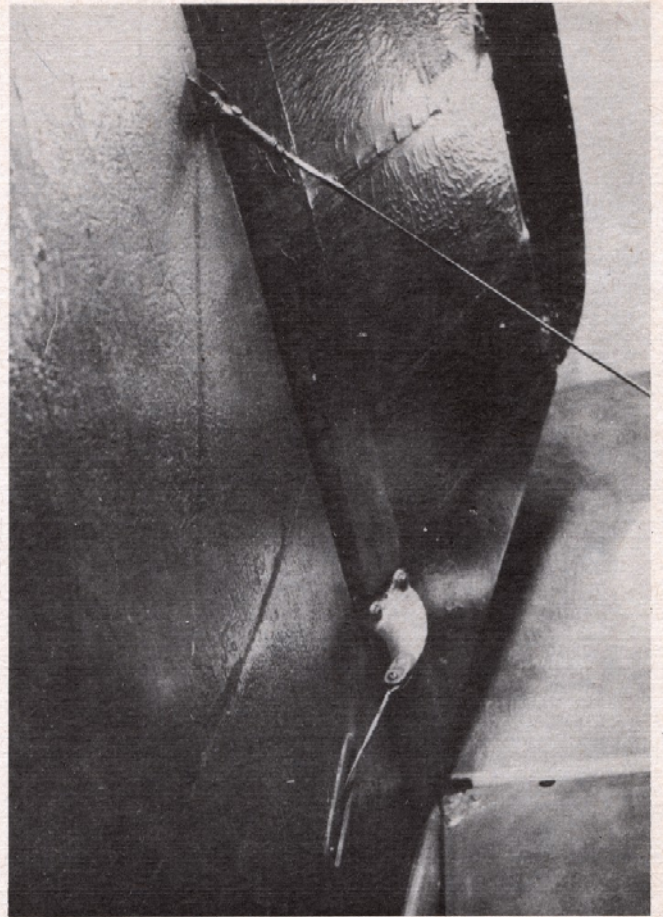
czyźnie. Przednia część kratownicy, tj. pierwsze trzy przęsla do ramy IV, usztywniona jest przekątnikami z rur, tylna część ciężarni profilowanymi. Wszystkie ramy są pionowe z wyjątkiem III i IV odchylonych w tył. W pierwszym przęśle kadłuba 9 rur przypiętych do spodu kratownicy tworzą podłużną piramidę, wierzchołkiem skierowaną w dół. Do okuć tej piramidy zamocowane są sztywne gołenice podwozia. Przednia prostokątna część kadłuba łączy się w sobie zbiornik paliwa i stanowiska załogi.

Podstawy urządzeń wewnętrznych i mechanizmów są przyspawane do elementów kratownicy kadłuba, tj. do słupków, rozporok przekątni, względnie zamocowane opaskami zaciskowymi. Własną formę kadłubowi nadają oprofilowania wraz z pokryciem. Oprofilowane są wszystkie cztery boki kratownicy poczynając od ramy II. W przęśle I zastosowano pokrycie całkowite metalowe, składające się z siedmiu osłon z blachy duralowej. Następnie przęsla kadłuba II i III mają oprofilowanie drewniane i osłony metalowe, przęsla końcowe za ramą N, w oprofilowaniu dolnym, znajdują się drugi prostokątny otwór — wzmocnienie dwiema płytami — przykryty odizolowaną osłoną z blachy aluminiowej.

Oprofilowania kadłuba po założeniu ich na kratownicę są pokryte płótnem. Odpowiednio wykształcone i zeszyte dwie części płótna górna i dolna są zszywane między sobą po obwodzie ramy N wzdłuż boków — lewego i prawego — i wzdłuż słupka końcowego.

Łoże silnika jest spawane z rur stalowych. Składa się z pierścienia służącego do zamocowania silnika, osmiu wsporak zbliżających się parami w 4 węzły, jednej rozporki wspierającej między wsporki i konsolki przedłużającej korby rozrusznika składającej się z trzech rurtek przypiętych do pierścienia i wsporak łoża. Ponadto do łoża dopasowany jest pierścieniowy skalet służący do umocowania osłon silnika.





Podwozie o dwu niezależnie pracujących ołowach zesopitrzone jest w amortyzatorcy olejowo-powietrznej i kola z hamulcami. Półpodwozie o układzie trójnogowym składa się z goleni sztywnej, osi kola, goleni elastycznej z amortyzatorem, owiewków goleni sztywnej i elastycznej i przegubów łączących golenie z kratownicą kadłuba. Półpodwozia zamocowane są do kratownicy kadłuba za pomocą przegubów, sworzni łączące zaopatrzone są w smarowniki.

Hamulce są uruchamiane z tylnego stanowiska. Dźwignia posiada zapadkę sprężynową zabezpieczającą się z sektorem. Pełny ruch dźwigni ku górze powoduje zupełne zahamowanie obu kół, częściowy — powoduje napięcie linki do tego stopnia, że każdy ruch orczyka pociąga za sobą zahamowanie jednego kola znajdującego się po stronie, na którą wychyliły się orczyki w danej chwili.

Płozą: Płozą typu resorowego zamocowana jest na końcowej rurze kratownicy kadłuba. Resor płozy składa się z sześciu pól 5 X 50 mm wykonanych ze stali. Płozą są ściągnięte strubami wraz z zawieszoną i płytką dolną ściskającą resor. Do tylnego końca dolnego płoża resoru zamocowane jest strubami stalowe okucie przernaczone do zawieszania stopy. Stopa w kształcie łyki z płaskim dnem wykonana jest ze stali manganowej, w środkowej części stopy uformowany jest pierścień z uszami do zawieszowego połączenia z resorem.

Usterzenie: Stery i stateczniki wykonane są z drewna, statecznik pokrzyty są sklejką, ster — płótnem. Stateczniki wysokości podparte są jedną parą zeszlaczów zamocowanych jednym końcem w okuciu na dźwigarze tylnym statecznika, a drugim — w dolnym końcowym węźle kadłuba. Zeszlacz wykonany jest z rury stalowej, oprofilowanej owiewkiem drewnianym. Zeszlacz połączony jest z okuciami za pomocą przegubów. W dolnym końcu zeszlacza ma regulowaną końcówkę widelkową, w górnym ucho korytkowe.

W skłojcie pokrywającej statecznik wysokości znajdują się obramowany otwór dla przeprowadzenia linie steru wysokości, a w dolnym pokryciu sklejkowym znajdują się otwory odpowietrzające.

Skrzydła: Komora płatów tworzą: skrzydło dolne niedzielné i dwa skrzydła dolne. Wiazania skrzydeł tworzą dwa stojaki w kształcie litery „N” i ciężna profile. Skrzydło górne podparte jest na kadłubie jedną parą kotłoków i jedną parą wspórek usztywnionych przekaniami z ciągów profilowych. Kał natarcia

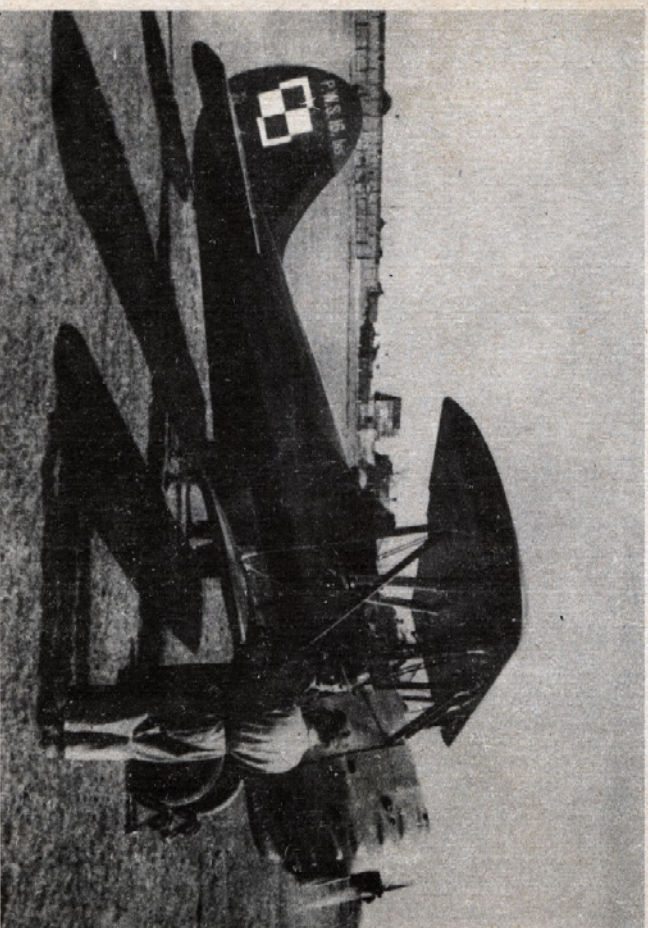
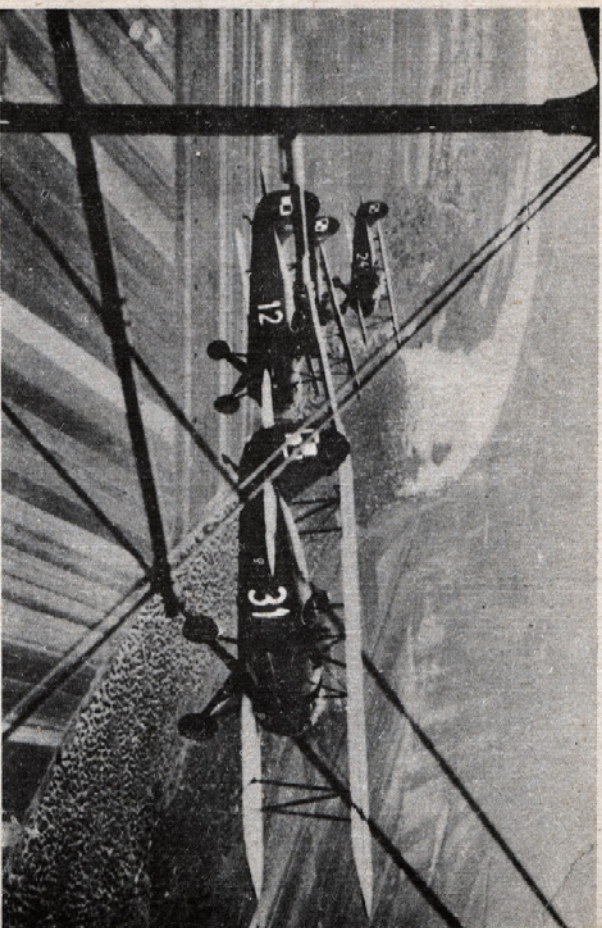
skrzydeł — 0°. Wznios dolnych skrzydeł + 1°15'. Skrzydła są dwudźwigarowe o stałej szerokości z wyjątkiem środkowej części górnej skrzydła zwróconej wykrójem nad kabina. Obrzeża końcówce skrzydeł w kształcie łuku kół mają zmienny profil. Łuki samoczynnie kompensowane znajdują się w skrzydle górnym. Część przykadłubowa skrzydeł dolnych wzmocniona jest zeberkami poprzecznymi i z góry pokryta sklejką o grubości 2 mm. Miejsca te przernaczone są na chodniki dla obsługi i do wsiadania do przedniej kabiny.

Krawędzie natarcia skrzydeł od listwy czolowej do przedniego dźwigara pokryte są sklejką 1,5 mm, a obrzeża końcówce wzmocnione są zeberkami poprzecznymi i pokryte osustronnie sklejką. W miejscach pokrycia śliskowego płótno jest przybijane i klejone tylko do zeberrek i nosków. Na górnej powierzchni między dźwigarami płótno jest szyte przez oczka osadzone na górnej krawędzi środniczków za tylnym dźwigarem, przez całą grubość profilu skrzydła. Łodka konstrukcji mieszanej samoczynnie kompensowana posiada os obrotni położoną 3 mm wyżej niż deścawa profilu skrzydła. Szerokość szczeliny wzdłuż łoki wynosi 11,5 mm i jest stała przy różnych kątach wydylenia.

Uzbrojenie: Samolot uzbrojony jest w jeden karabin maszynowy typu Vickers lub kaem wzór 33, strzelający przez płaszczynę obrotu śmigła i obsługiwany z tylnego stanowiska. Karabin jest zamocowany na prawym boku kadłuba na podporach przyspawanych do ukośnic III przesa. Przedłużenie lufy karabinu stanowi rura przelotowa poiska przechodząca przez przegrodę przeciwpozarową i zakończona odelimowaną gardziela. Poza tym dla strzelających szkolnych przy nauce walki zamontowany jest fotokarabin, którego gniazdo znajduje się na krawędzi natarcia lewego dolnego skrzydła. Dla kontroli strzelających szkolnych jest przeznaczona lampka kontrolna umieszczona w przzierniku instruktora. Podczas strzelania urządzenie zamyka obwód elektryczny powodując świecenie lampki, co umożliwia instruktrowi obserwującemu cel przez swój celownik stwierdzenie prawdziwości celowania.

Do nauki bombardowania samolot wyposażony jest w dwa wyrzutniki bomb. Są one zabudowane w skrzydłach dolnych pod stojakami skrzydłowymi w przzierniku między dwoma żebrami skrzydłowymi. W dolnym ozebrowaniu kadłuba pod kabinami znajdują się zaluzje otwierane z tylnego stanowiska za pomocą dźwigni. Zaluzje służą do obserwacji przy bombardowaniu nurkowym.

Wydaje ZG LOK. Redaguje zespół. Adres redakcji: 00-957 Warszawa, ul. Chłodniańska 14, pokój 319, tel. 64-18-31, w.w. 82.
Warunki prenumeraty: Cena prenumeraty krajowej: półrocznie — 54 zł, rocznie — 108 zł.
Prenumerata przeliczana na 60 dni dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.
Ceny w handlu: Cena pojedynczego numeru: 6 zł, w handlu zagranicznym — 10 zł.
Czynności wydawnicze: Redakcja: Warszawa, ul. Chłodniańska 14, tel. 64-18-31.
Wydawnictwo: „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23.
Wszystkie instytucje państwowe i polskie mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w wydawnictwie „Ruch”.
Regin: „Ruch”. Druk: Wojsk. Zakł. Graf. Zam. 919. Nakład 8000. Indeks 5000. B-94.



MALOWANIE SAMOLOTÓW POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO 1918—1939

201

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Uzupełnienia. Malowanie samolotu PWS-26 używanego najczęściej w CWL w Dęblinie. Użytkowano go w dwóch podstawowych wariantach:

a) cały samolot w kolorze srebrnym,
b) cały samolot w kolorze khaki.
W obu przypadkach: opis typu, numer ewidencyjny, napisy eksploatacyjne malowano kolorem czerwonym, natomiast nu-

mary taktyczne i identyfikacyjne na dolnej powierzchni płata w przypadku (a) — czarno, a w przypadku (b) — białe. Na powierzchni górnej płata górnego malowano w obu wariantach biały pas. (Część samolotów miała malowane barwnie stateczniki pionowe co oznaczało przynależność do poszczególnej eskadry szkolnej.)

Na barwnej planszy przedstawiono dwa egzemplarze PWS-26 z CWL w Dęblinie:

1) PWS-26 z numerem ewidencyjnym 81-185, numer taktyczny 79 i identyfikacyjny R-79 (numer ewidencyjny tylko z lewej strony kadłuba),

2) PWS-26 z numerem taktycznym 77 i numerem identyfikacyjnym R-77, numer ewidencyjny nieznan.

Ponadto na planszy pokazano godło CWL malowane obustronnie na stateczniku pionowym.

Na zdjęciu: Samoloty PWS-26 pomalowane na kolor srebrny. Zdjęcie: archiwum



1



2

Zestaw Kalkomanii Decals



"03", SPL Dęblin, Air Force Cadet Officers' School at Dęblin, September 1939.



"53", Training Flight, 4th Air Regiment, Toruń 1938.



2/7062, Bulgarian Air Force, April 1941.



Russian Civil Registration "CCCP-C235", Lwów-Skniłów, spring 1940.



"2" c/n 81.153, Training Flight, 1st Air Regiment, Warsaw, September 1939.



"204", SPRL Radom, (Air Force Reserve Cadet Officers' School at Radom), September 1939.

PWS 26



SP-AJB, Air Exhibition, Wrocław 1959.



"27", Romanian Royal Air Force, 1941.



Romanian Civil Aviation, Giulesti, 1950.



"3" c/n 81.38, Training Flight, 4th Air Regiment, Toruń 1938.

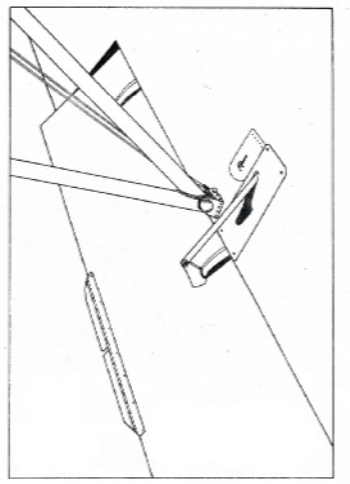


"51" c/n 81.107, Training Flight, 1st Air Regiment, Warsaw, September 1939.



72138

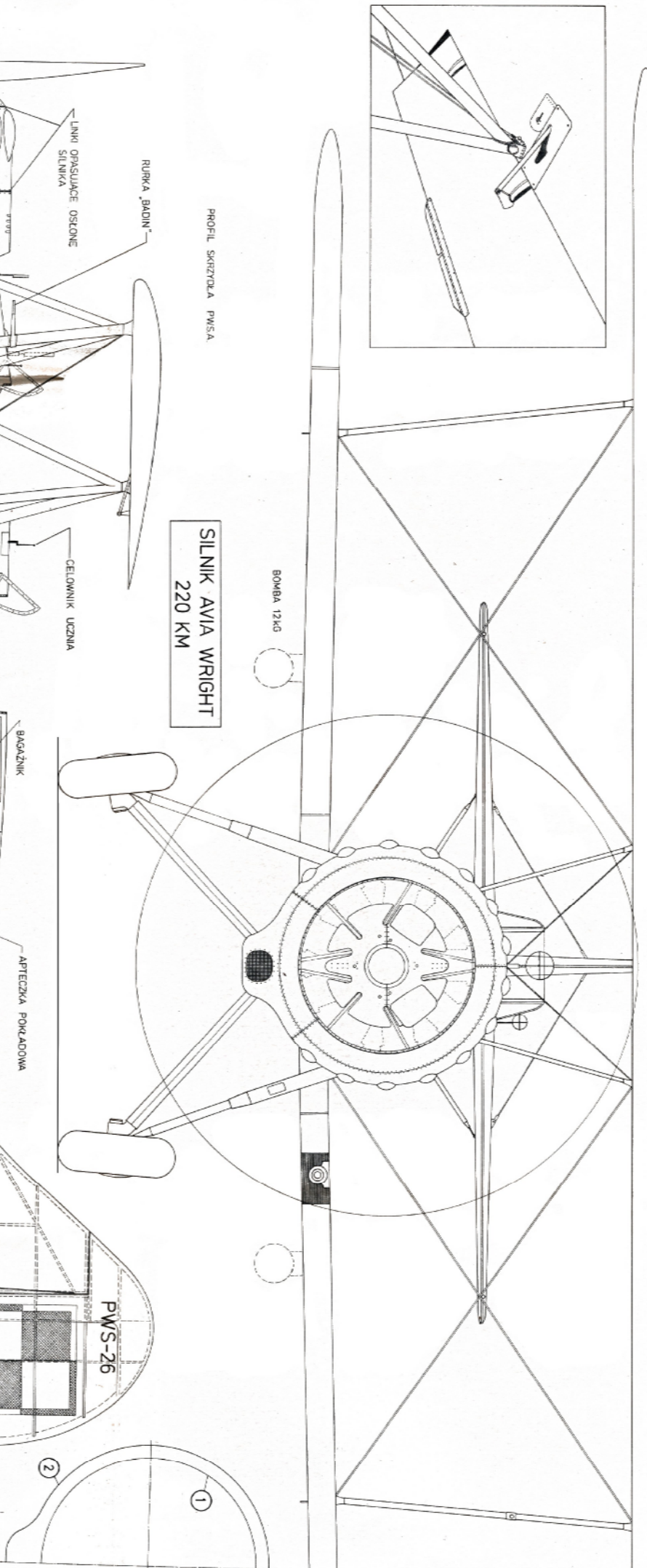
hobbysta.pl



PROFIL SKRZYDŁA PWS-26

SILNIK AVIA WRIGHT
220 KM

BOMBA 12KG



PWS-26

81-310

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8

RURKA „BARDIN”
LINKI OPASUJĄCE OSŁONĘ
SILNIKA

CELOWNIK UCZNIĄ

BAGAŻNIK

APTECZKA POKŁADOWA

STOPIEŃ KRYTY

STOPIEŃ (TYLKO Z LEWEJ)

NOŻYK PŁATOWCA (PRZYKŁAD)

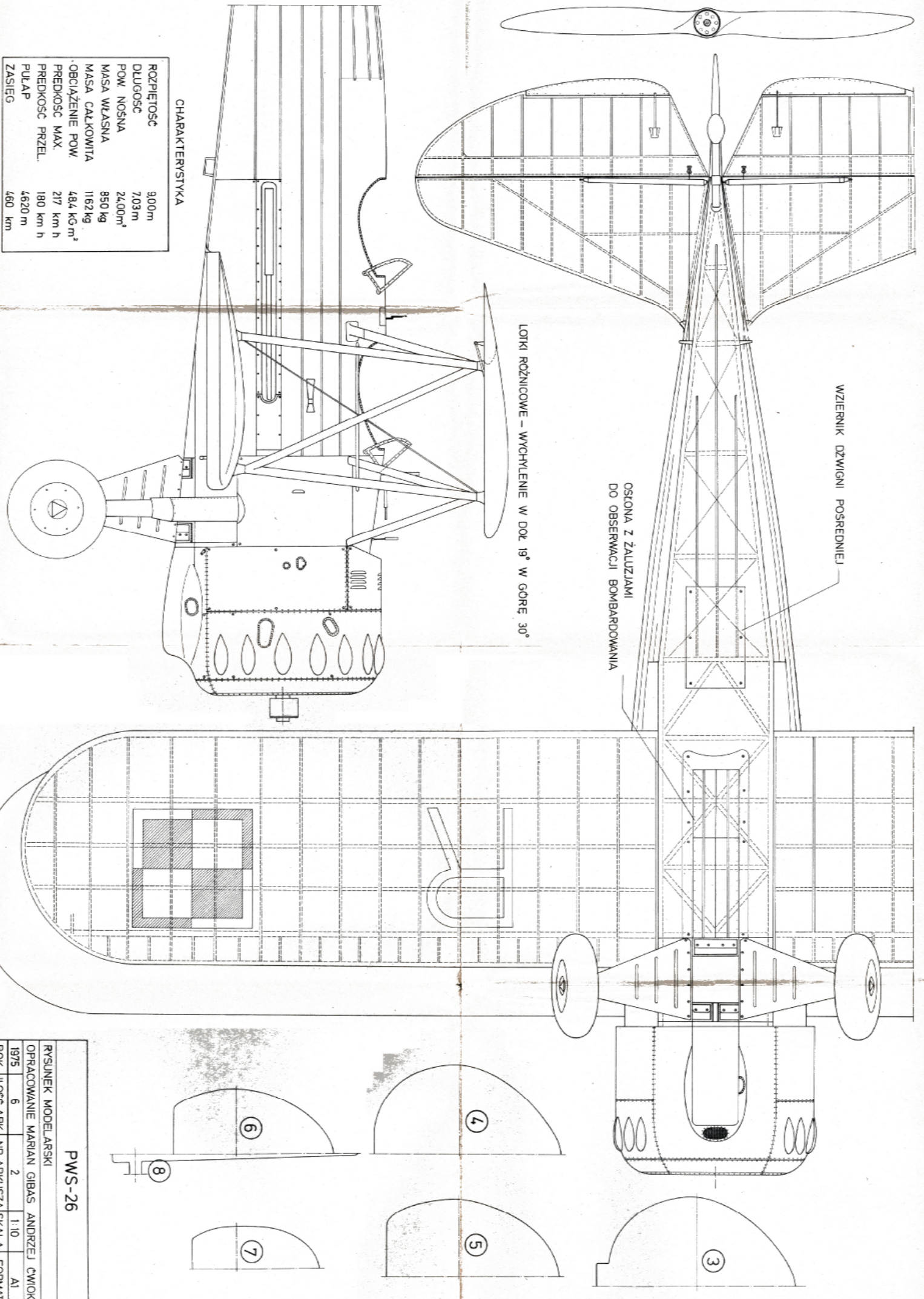
UCHWYT KADŁUBA



PLAN SAMOLOTU OPRACOWANO NA PODSTAWIE
INWENTARYZACJI EKSPONATU W MUZEUM LOT-
NICTWA I ASTRONAUTYKI W KRAKOWIE

PWS-26

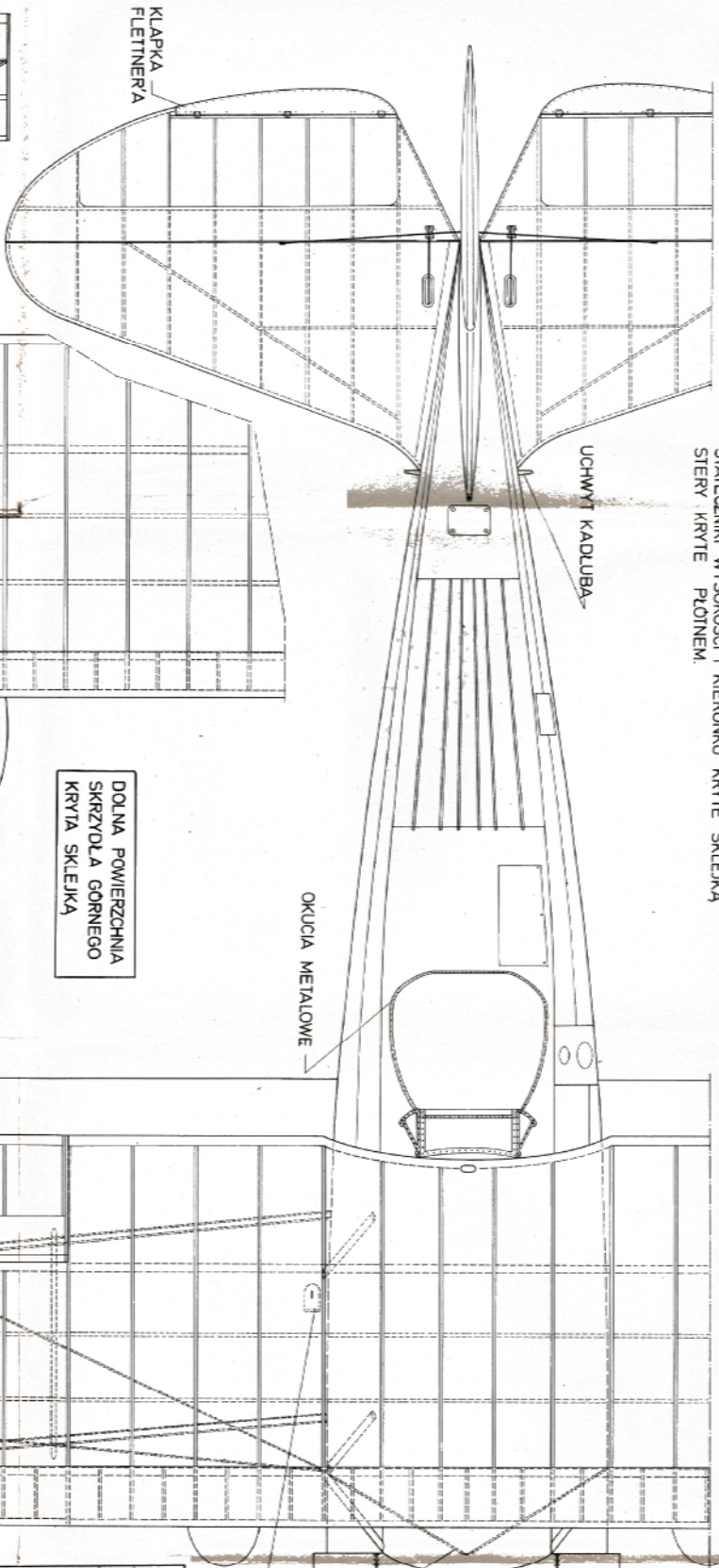
RYSUNEK MODELARSKI			
OPRACOWANIE: MARIAN GIBAS ANDRZEJ CWIOK			
ROK	1975	6	1
ILOSC ARK	NR ARKUSZA	SKALA	FORMAT
			A1



PWS-26

RYSUNEK MODELARSKI				
OPRACOWANIE MARIAN GIBAS ANDRZEJ CWIOK				
1975	6	2	1:10	A1
ROK	LIŚCIE ARKI	NR ARKUSZA	SKALA	FORMAT

STATECZNIKI WYSOKOŚCI I KIERUNKU KRYTE SKLEJKĄ
STERY KRYTE PŁOTNEM



DOLNA POWIERZCHNIA
SKRZYDŁA GÓRNEGO
KRYTA SKLEJKĄ

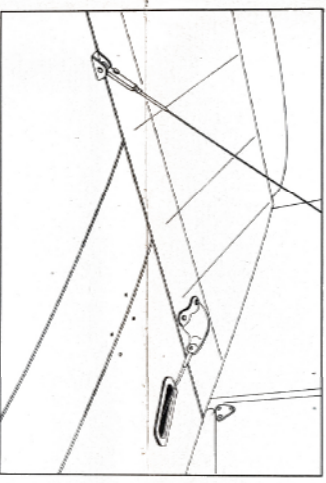
OKUCIA METALOWE

ZAWIAS

WZIERNIK

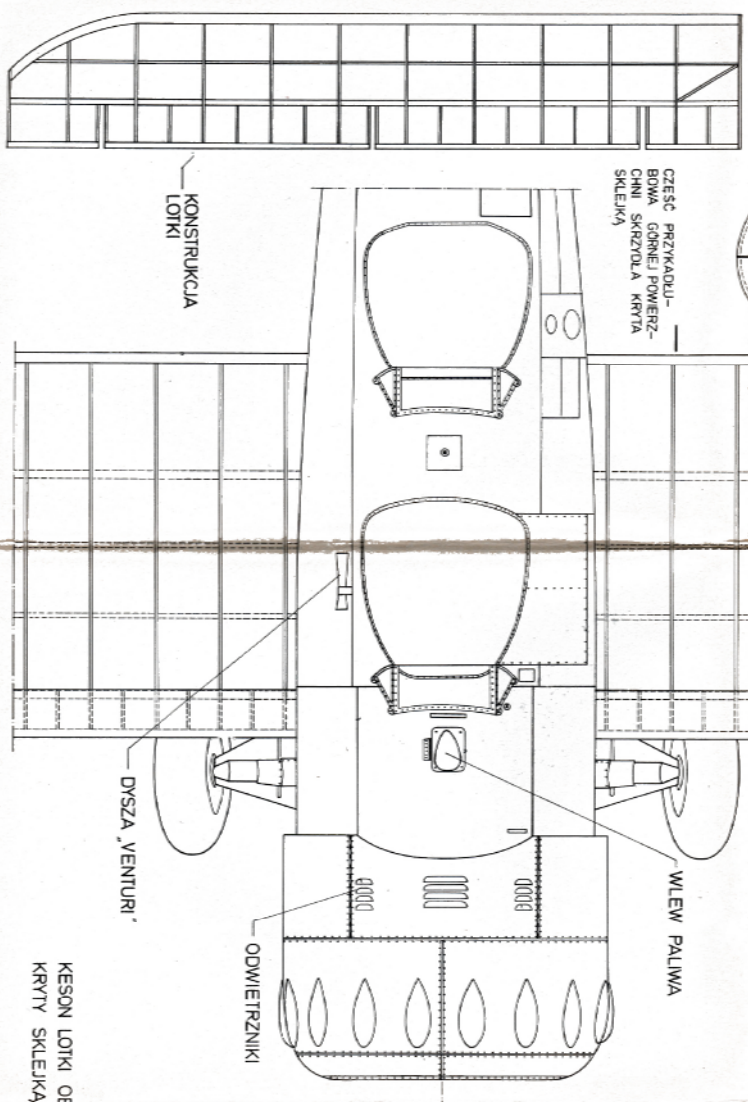
PODWOJNE CIĘGNA PROFILOWE

ZASTRZAŁY MIĘDYSKRZYDŁO-
WE O PROFILU KROPIOWYM
SPAWANE Z RUR 26 • 52mm.
KOZIOŁEK PODTRZYMUJĄCY
KROPIOWY 206 • 515mm.
TYŁNA WSPÓRKA ø 25 22mm
OPROFILOWANA



MALOWANIE

SAMOLOT MALOWANY BYŁ W KOLORZE ZIEŁONYM-KHAKI,
DOLNE POWIERZCHNIE KADŁUBA, SKRZYDEŁ, USTERZENIA
BLEKITNE, NUMERY TAKTYCZNE BIAŁE OPROFILOWANIA
ZASTRZAŁÓW, CIĘGNA W NATURALNYM KOLORZE DURALU,
WNĘTRZE KABINY SZARE, NAPIS PWS-26, NUMER
PŁATOWCA CZARNE.



CZĘŚĆ PRZYKADU
BOWA GÓRNEJ POWIERZ-
CHNI SKRZYDŁA KRYTA
SKLEJKĄ

KONSTRUKCJA
LOTKI

WLEW PALIWA

ODWIETRZNIKI

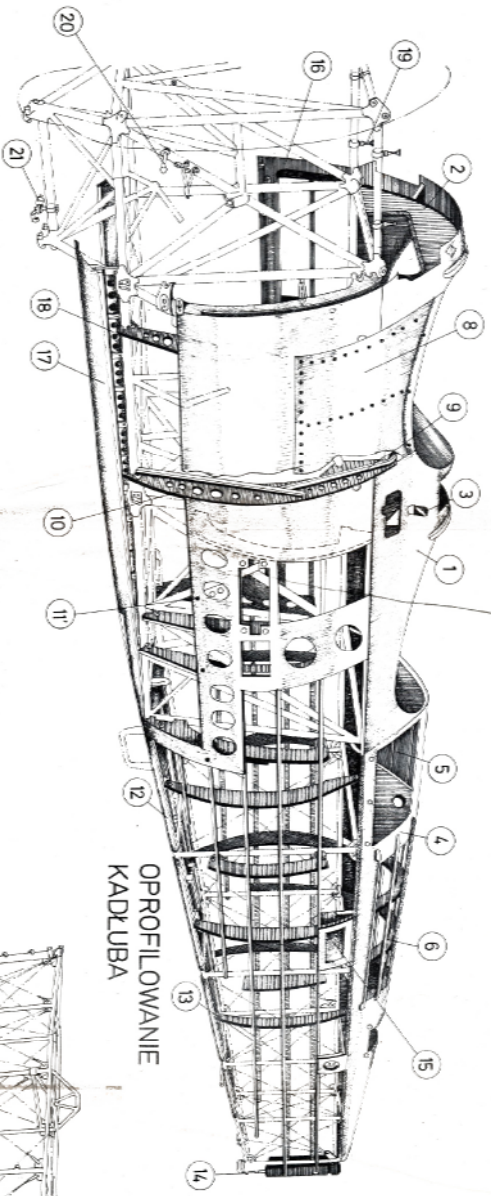
DYSZA 'VENTURI'

KESON LOTKI OBUSTRONNIE
KRYTY SKLEJKĄ

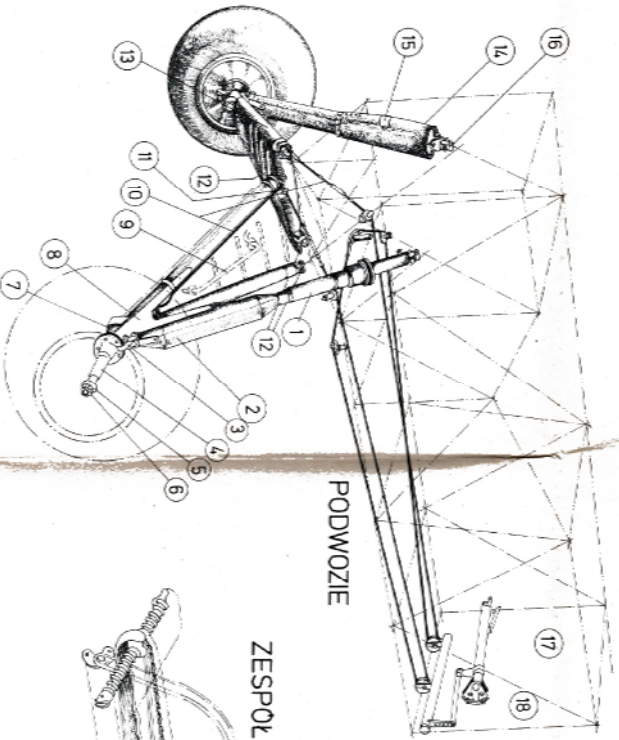
PWS-26

RYSUNEK MODELARSKI				
OPRACOWANIE MARIAN GIBAS ANDRZEJ CWIOK				
1975	6	3	1:10	A1
ROK	LIŚC	ARK	NR	ARKUSZA
			SKALA	FORMAT

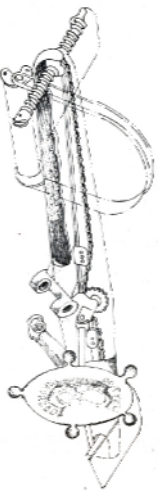
- 1 OSŁONA STANOWISKA ZAŁOGI
- 2 PRZEGRODA PRZEDNIA OSŁONY 1
- 3 PRZEGRODA TYLNA OSŁONY 1
- 4 OPROFILOWANIE TYLNEJ CZĘŚCI
- 5 BAGAŻNIK
- 6 ZĘBRA OPROFILOWANIA 4
- 7 OPROFILOWANIE BOKU LEWEGO
- 8 DRZWI SUWANE
- 9 PROWADNICA DRZWI
- 10 ZĘBRA OPROFILOWANIA 7
- 11 ZAPINKI SPRĘŻYNIC
- 12 OKŁADZINY PODŁUŻNIC
- 13 PODŁUŻNICE
- 14 OKŁADZINA RURY KONCOWEJ
- 15 APteczka pokładowa
- 16 OPROFILOWANIE BOKU PRAWEGO
- 17 OPROFILOWANIE DOLNE
- 18 ZĘBRA OPROFILOWANIA DOLNEGO
- 19 REGULOWANE WSPÓRKI OSŁON
- 20 WSPÓRKI STALE
- 21 ZAPINKI OSŁON DOLNYCH



OPROFILOWANIE
KADŁUBA



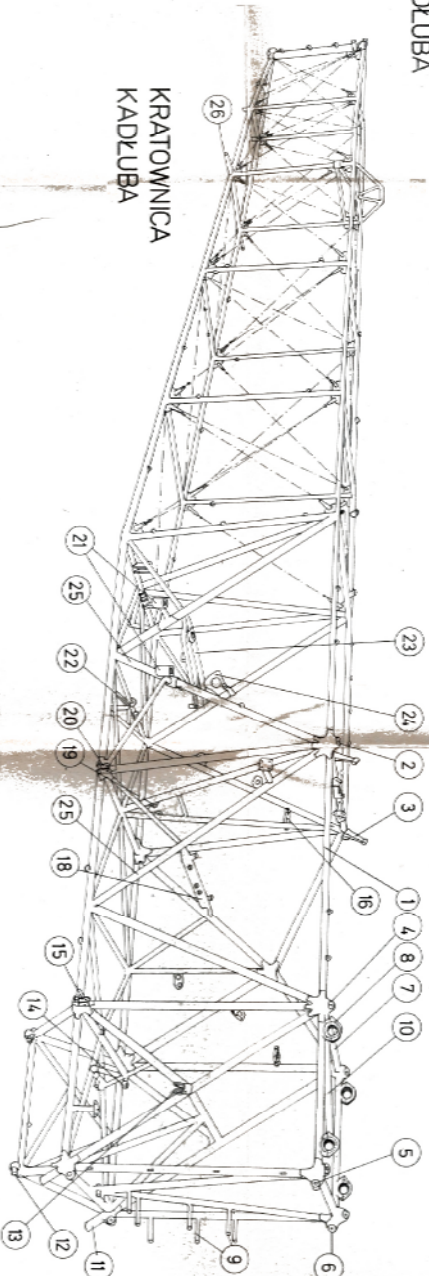
PODWOZIE



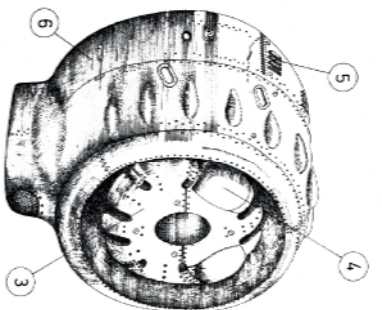
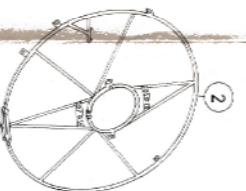
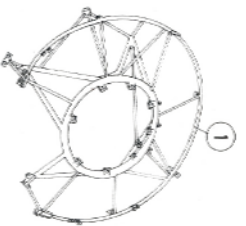
ZESPÓŁ ORCZYK - NAPĘD KLAPKI WYWAŻ.

- 1 AMORTYZATOR OLEJOWO POWIETRZNY
- 2 OBSADA AMORTYZATORA
- 3 PRZĘGUB DOLNY GOLENI ELAST
- 4 OŚ KOŁA
- 5 PODKLADKA
- 6 NAKRETKA KOŁA
- 7 TULEJA OSI KOŁA
- 8 NAKŁADKA RUR GOLENI
- 9 RURKA PRZELEWOWA
- 10 LINKA HAMULCOWA KOŁA
- 11 KRĄŻEK PROWADZĄCY
- 12 PRZĘGUB GOLENI SZTYWNEJ
- 13 OWIEWEK GOLENI SZTYWNEJ
- 14 OWIEWEK GOLENI ELASTYCZNEJ
- 15 WZIERNIK
- 16 PRZĘGUB GÓRNY GOLENI
- 17 DZWIGNIA HAMULCA
- 18 SEKTOR DZWIGNI

KRATOWNICA
KADŁUBA



- 1 PIERSZCIEŃ ŁOŻA SILNIKA
- 2 ZEWNĘTRZNY PIERSZCIEŃ SZKIELETU
- 3 CZOŁOWA OSŁONA SILNIKA
- 4 KOŁPAKI OSŁANIAJĄCE ISKROWNIKI
- 5 ODWIERZNIKI
- 6 OSŁONA BOCZNA OTWIERANA



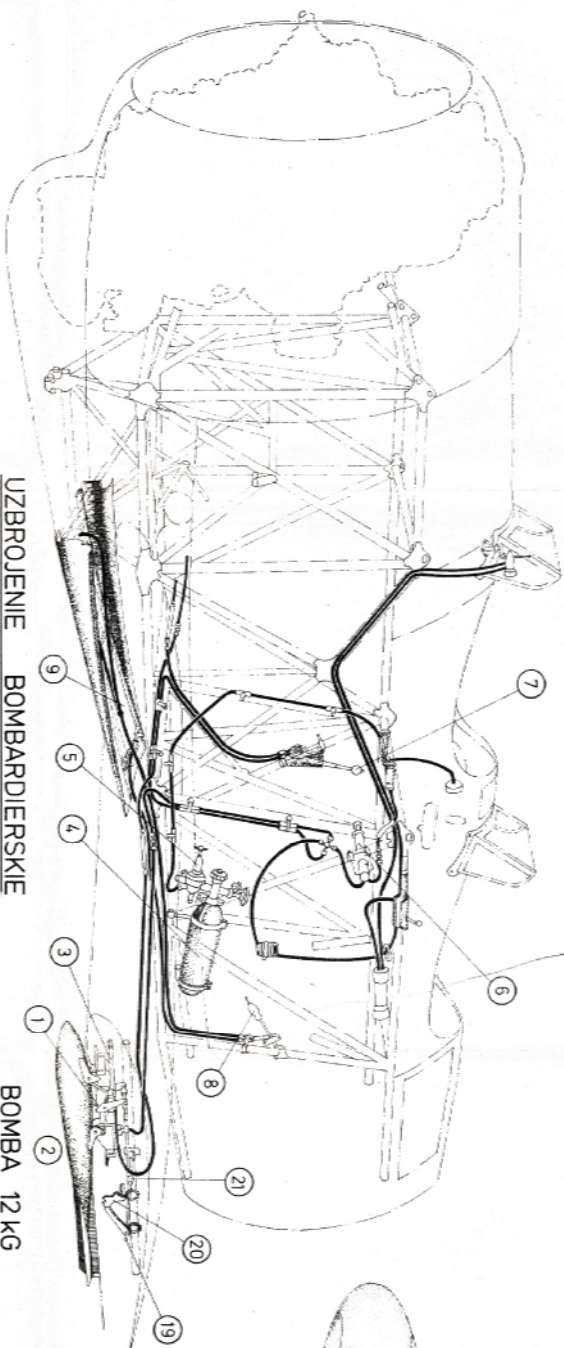
MASKA SILNIKA

- 1 PODŁUŻNICA GÓRNA
- 2 UCHO ZAMOCOW WSPÓRKI SKRZYDŁA
- 3 PODSTAWY KRĄŻKÓW LINEK LOTKOWYCH
- 4 UCHO TYLNE KOZIOŁKA
- 5 UCHO PRZEDNIE KOZIOŁKA
- 6 UCHO ZAMOCOW ŁOŻA SILNIKA
- 7 ŁOŻYSKO CZOPA ZBIORNIKA
- 8 POKRYWA ŁOŻYSKA
- 9 KONSOLKI DRAŻKÓW STEROW SILNIKA
- 10 ROZPÓRKA ZDEJMOWANA
- 11 STOPKA PODPARCIA KADŁUBA
- 12 OKUCIE ZAMOCOW GOLENI SZTYWNEJ
- 13 OKUCIE ZAMOCOW GOLENI ELASTYCZNEJ
- 14 PODSTAWA ORCZYKA PRZEDNIEGO
- 15 OKUCIE ZAMOCOW SKRZYDŁA
- 16 UCHWYT PRZEŁĄCZNI ISKROWNIKÓW
- 17 PODSTAWY ZESPOŁÓW DZWIGNIOWYCH
- 18 BELKA FOTELA PRZEDNIEGO
- 19 PODSTAWA ORCZYKA TYLNEGO
- 20 OKUCIE SKRZYDŁA
- 21 PODFORKA KM.
- 22 PIRAMIDKA OŻEBROWANIA
- 23 BELKA FOTELA TYLNEGO
- 24 PODSTAWA DZWIGNI HAMULCA
- 25 UKOŚNICA BOCZNA
- 26 UCHWYT DO PODNOSZENIA

PWS-26

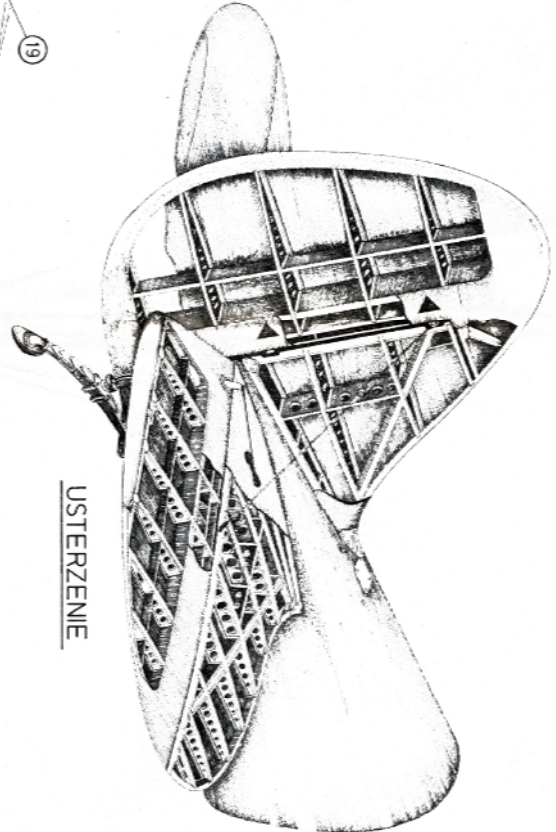
PRYSUNEK MODELARSKI			
OPRACOWANIE: MARIAN GIBAS ANDRZEJ CWIOK			
ROK	1975	6	A1
ROK	LIOSĆ ARK.	NR ARK.	SKALA FORMAT

1. WYRZUTNIK BOMBOWY WZ 37
2. NAPINACZ GUMOWY
3. SPRĘŻYNA WYRZUTNIKA
4. BUTLA SPRĘŻONEGO POWIETRZA
5. REDUKTOR
6. SPUST WYRZUTNIKA
7. DZWIIGNIA ZABEZPIECZAJĄCA
8. DZWIIGNIA OTWIERANIA ZAŁUŻY
9. ZAŁUŻA DO OBSERWACJI
10. PRZYRZĄD UZGADNIAJĄCY JS*
11. SKRZYŃKA DO AMUNICJI 150 SZT
12. KM WZ.33 "VICKERS"
13. FOTOKARABIN
14. DZWIIGNIA ŁADOWANIA
15. DZWIIGNIA SPUSTOWA
16. LAMPKA KONTROLNA INSTR.
17. CELOWNIK UCZNI
18. PRZEZIERNIK UCZNI
19. WALEK NAPINACZA WYRZUTNIKA
20. DZWIIGNIA ZEBATA NAPINACZA
21. DZWIIGNIA NAPINACZA

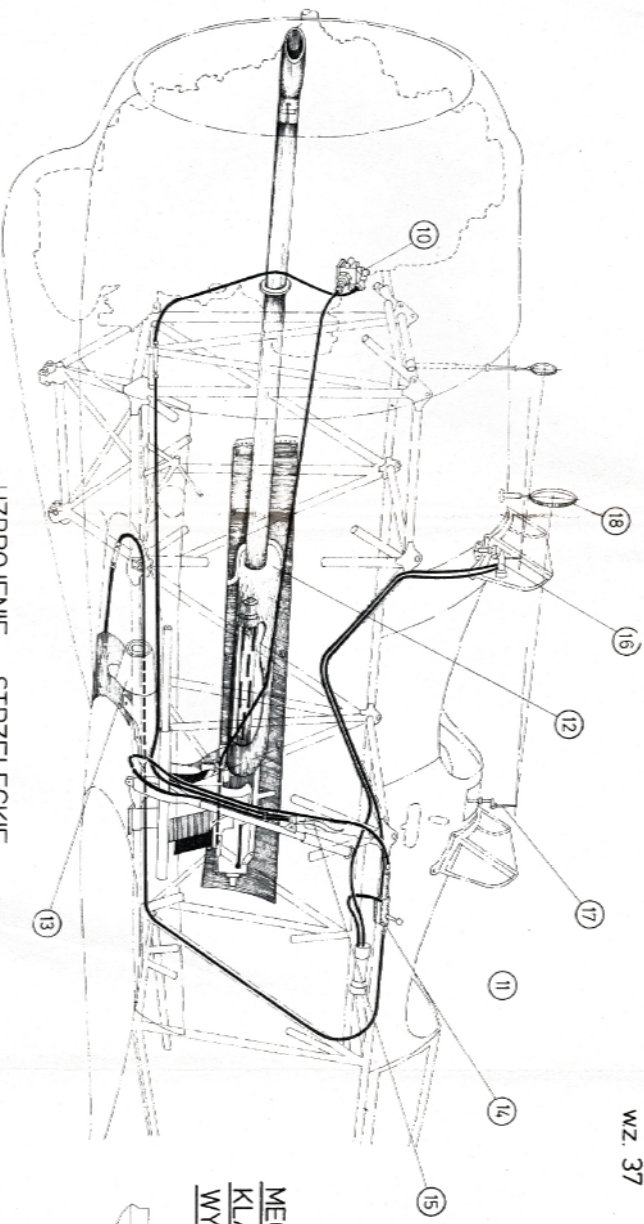


UZBRÓJENIE BOMBARDIERSKIE

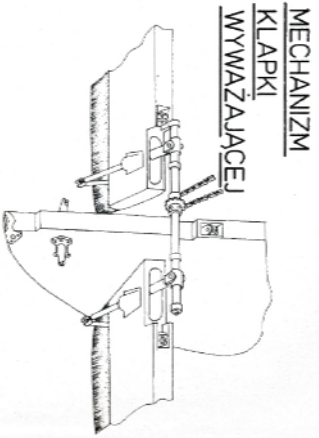
BOMBA 12 KG WZ. 37



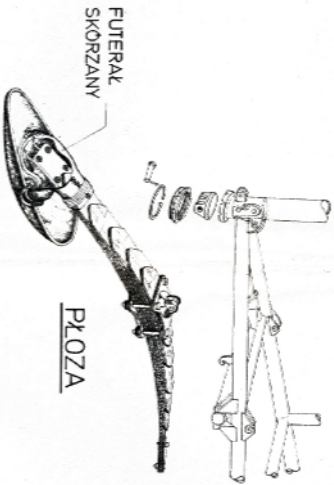
USTERZENIE



UZBRÓJENIE STRZELECKIE



MECHANIZM
KLAPKI
WYWAŻAJĄCEJ



FUTERAŁ
SKORZANY

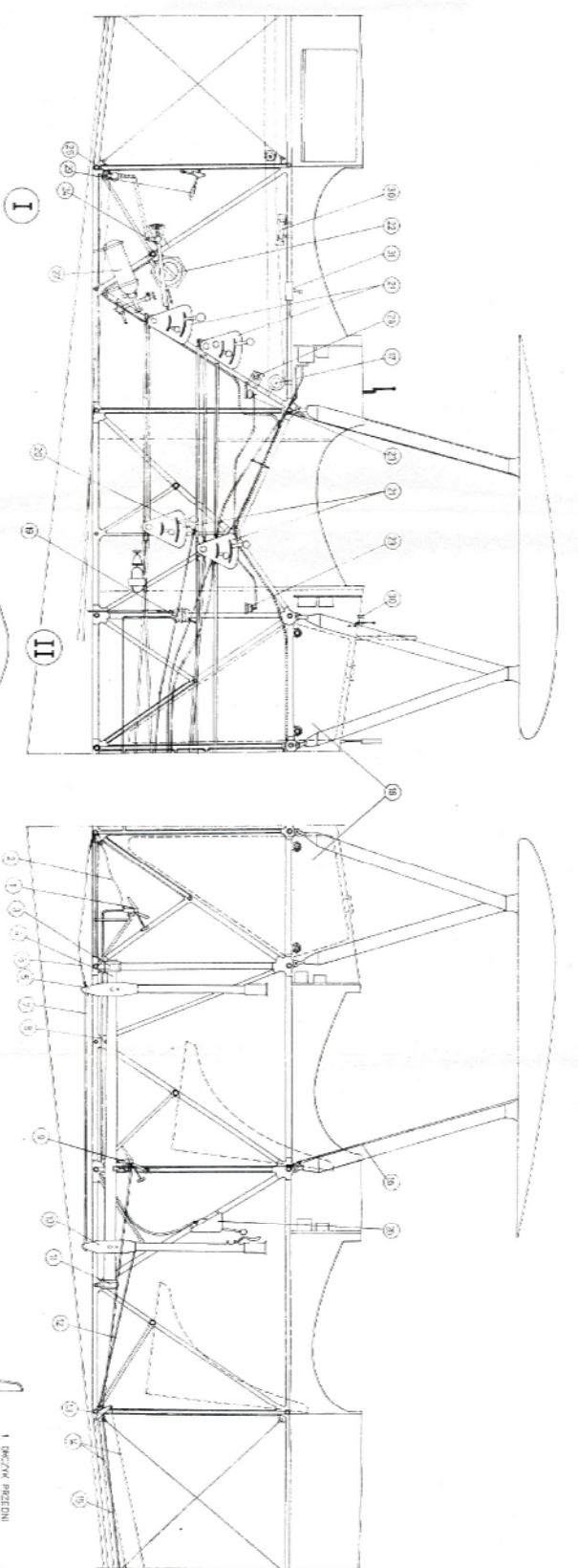
PŁOZA



WĘZEŁ MOCOWANIA
STATECZNIKÓW

PWS 26

RYSUNEK MODELARSKI				
OPRACOWANIE: MARIAN GIBAS ANDRZEJ CWOJK				
ROK	1975	6	5	A1
LOSĆ ARK.	NR. ARK.	SKALA	FORMAT	



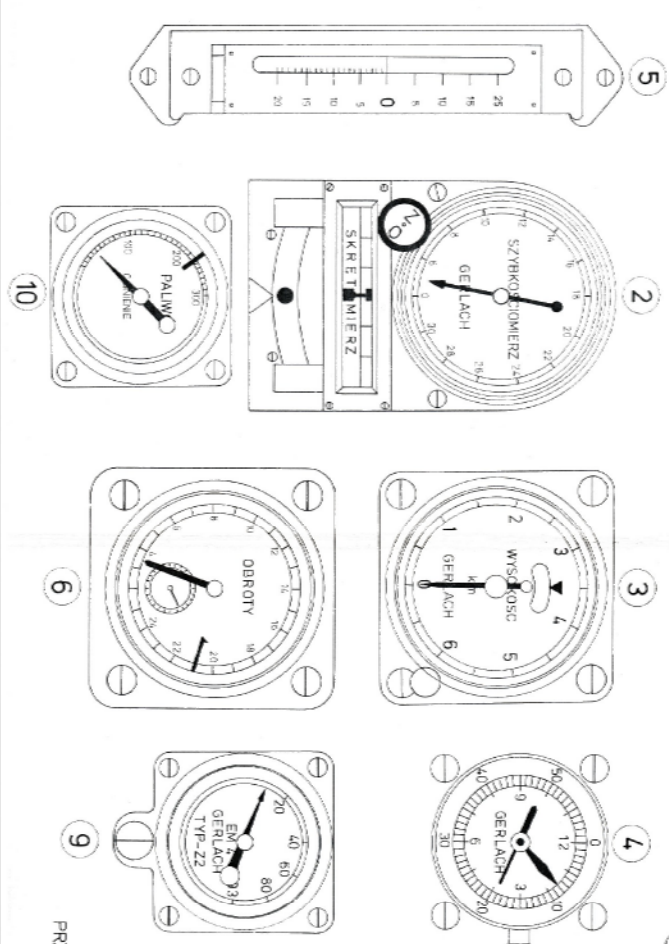
- 1 TABLICA DURALOWA
- 2 KONTROLER LOTU
- 3 WYSOKOSCIOMIERNY
- 4 ZEGAR OSMIO-DNIOWY
- 5 CHYLOMIERNY PODŁOŻNY
- 6 OBROTOMIERNY
- 7 TERMOMETR OLEJU
- 8 MANOMETR OLEJU
- 9 PALWOMIERNY
- 10 MANOMETR PALIWA
- 11 CHYLOMIERNY PODŁOŻNY
- 12 TABLICZKA KONTROLNA LOTU
- 13 BUSOLA
- 14 KIESZEN WYKRESU BUSOLI

WYSOKOŚĆ	OBROTY	śmig. min.	Szybszość, km/h
0	2000	1700	201
1000	1350	1200	196
2000	1450	1800	186
3000	1850	1800	183
4000	1850	1800	157

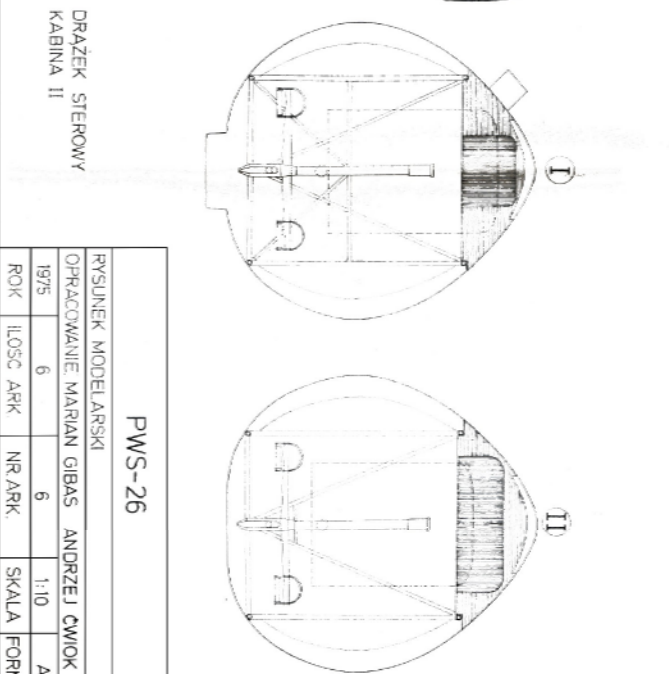
Można obr. śmig. w locie nurkowym 2100
Szybszość 0,723 wzdłuż osi 120 km/h

- 1 DŁUGI PRZEDNI
- 2 LINKA OBRACZAJĄCA NICH OBRÓTA
- 3 ŁOŻYSKO PRZEDNIE NICH 4
- 4 DŁUGI STRONNY PRZEDNI
- 5 LINKA OBRACZAJĄCA NICH DŁUGA 5
- 6 ŁOŻYSKO PRZEDNIE
- 7 ŁOŻYSKO TYLNE
- 8 OŚCIEŻ TYLNY
- 9 OŚCIEŻ TYLNY
- 10 DŁUGI STRONNY 4
- 11 DŁUGI STRONNY 5
- 12 DŁUGI STRONNY 6
- 13 DŁUGI STRONNY 7
- 14 LINKA STERU WIS

- 15 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 16 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 17 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 18 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 19 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 20 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 21 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 22 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 23 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 24 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 25 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 26 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 27 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 28 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 29 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 30 OŚCIEŻ PRZEDNI
- 31 OŚCIEŻ PRZEDNI



PRZYRZĄDY POKŁADOWE 11



DRAŻEK STEROWY
KABINA II

PWS-26			
RYSUNEK MODELARSKI			
OPRACOWANIE: MARIAN GIBAS ANDRZEJ CWOJK			
ROK	1975	6	6
ILOSC ARK	NR ARK	SKALA	FORMAT
		1:10	A1