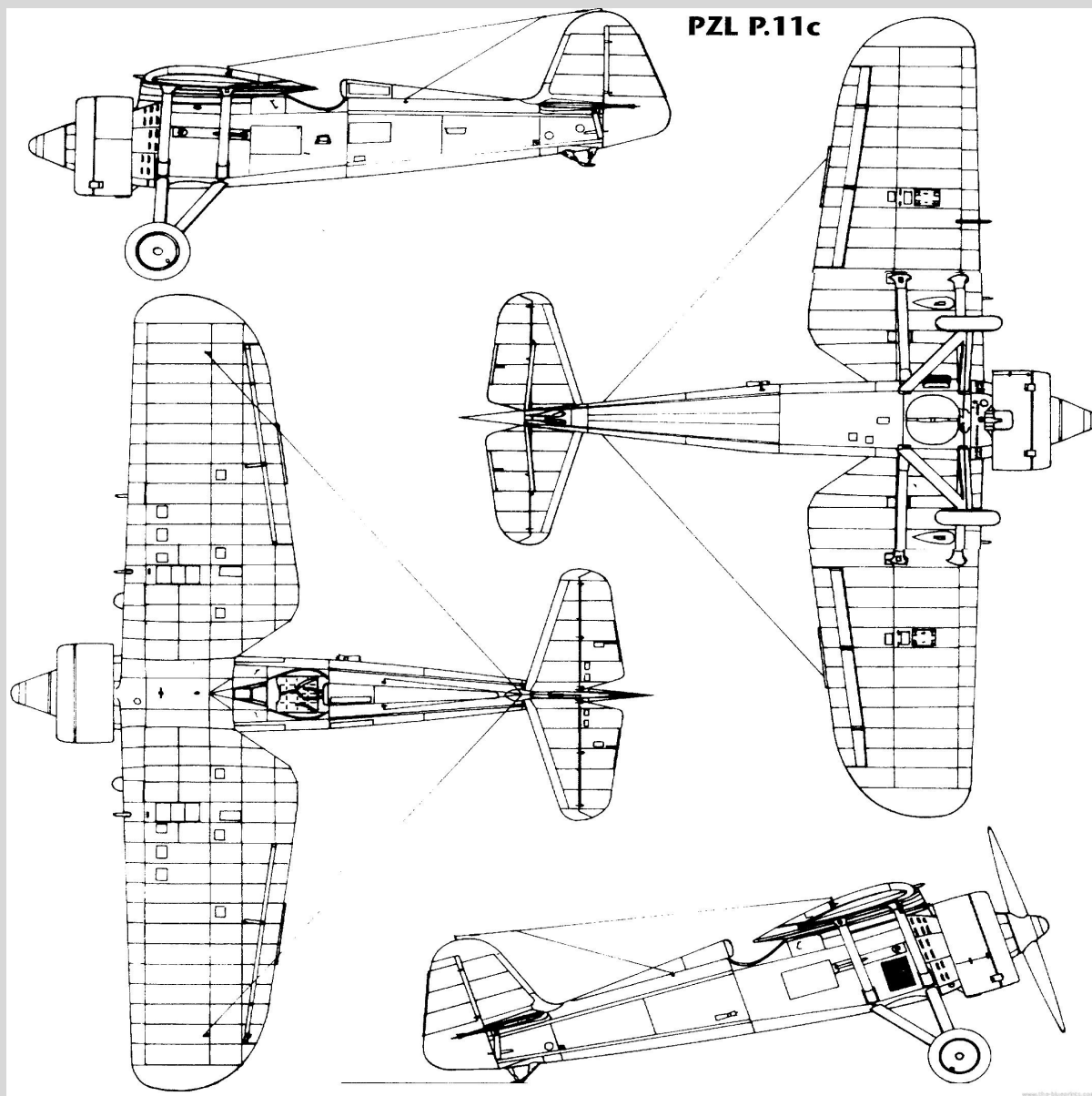


Nom de l'avion : PZL P.11.C

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

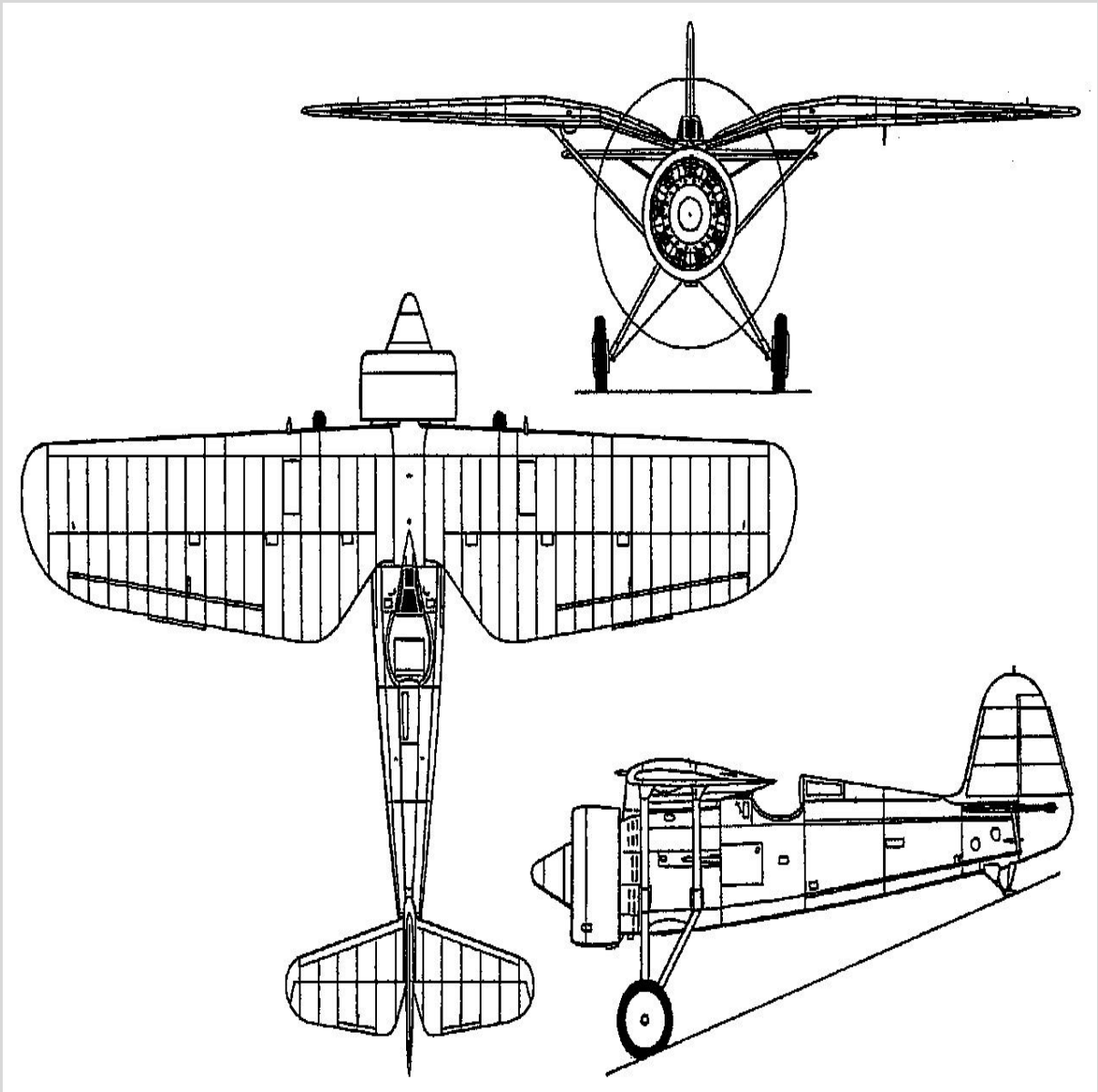


MOTORISATION

Bristol Mercury VI.S2

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

2 mitrailleuses KM Wz de 7,7 mm en fuselage à 500 coups

2 mitrailleuses KM Wz de 7,7 mm avec 300 coups alaires

2 bombes sur pylônes d'intrados de 15 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 390 km/h à 5500 m- 300 km/h au niveau marin

Vitesse croisière= 385 km/h

Vitesse ascension= 870 m/mn

Temps montée= 5000 m en 6'- 8000 m en 13'

Plafond pratique= 8000-10995 m

Rayon action= 700 km à 250 km/h



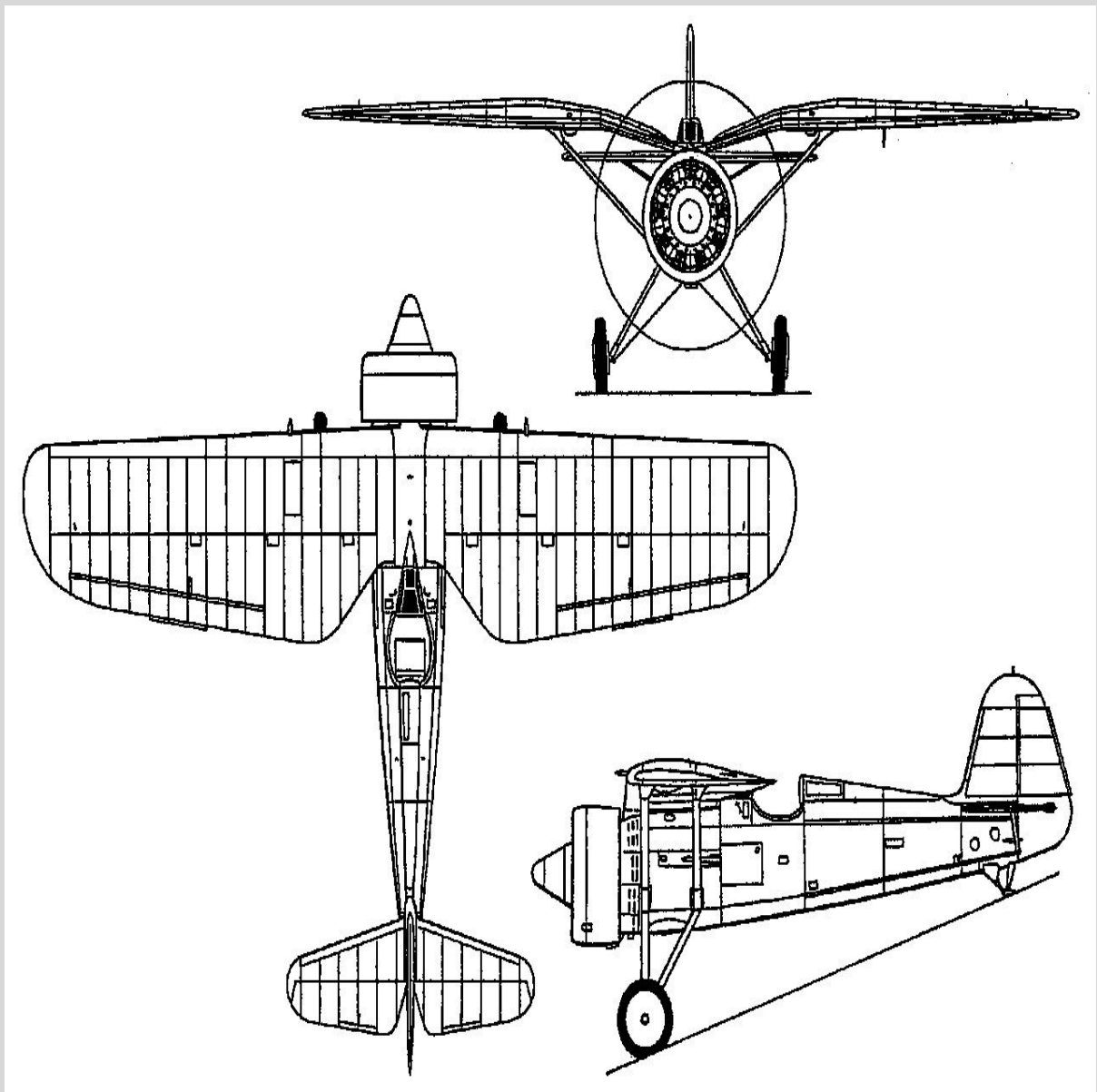
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,70 m	7,55 m	2,85 m	17,90 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1145 kg	1630 kg	1795 kg



HISTOIRE

Dans les années 1930 en Europe, la production aéronautique militaire n'était pas encore concentrée dans quelques grandes puissances bien déterminées. Plusieurs autres pays, plus petits et moins importants sur la scène diplomatique et politique, surent se tailler une place notable, en construisant des appareils de qualité, et parfois très novateurs. A partir de la fin des années 1920, et durant près de dix années, la Pologne parvint ainsi à s'imposer comme un des meilleurs fabricants de chasseurs du moment. L'année 1927 vit la création à Varsovie de la firme PZL (Panstwowe Zaklady Lotnicze), une entreprise publique destinée à produire sous licence des avions français. Elle confia ensuite à un jeune ingénieur, fraîchement diplômé de l'université technique de Varsovie, le soin de concevoir le tout premier avion de fabrication et de développement entièrement polonais. Cet ingénieur s'appelait Zygmund Pulaski, et son génie fit un temps de la Pologne un des Etats les plus avancés dans le domaine de la construction aéronautique. Pulaski parvint à concevoir le PZL P.1, d'où il tira le PZL P.6 et finalement le PZL P.7, un monoplane qui fit date et augurait un brillant avenir pour la compagnie polonaise. Pulaski eut le temps de commencer le développement d'un dérivé du PZL P.7, avant de se tuer accidentellement en vol sur un autre appareil. Mais la PZL poursuivit ses efforts et put faire décoller en août 1931, un peu plus de six mois après la mort de son ingénieur, le prototype du PZL P.11, baptisé PZL P.11/I. Il fut rapidement suivi par deux autres prototypes, PZL P.11/II et PZL P.11/III qui se différenciaient entre eux notamment par une motorisation différente. La force aérienne polonaise, qui utilisait déjà le PZL P.7, marqua rapidement son intérêt pour le P.11 et reçut ses premiers exemplaires dès 1934. Le PZL P.11 était un biplan mais il se distinguait des autres appareils de son temps par ce que l'on a baptisé "l'aile Pulaski", voilure qui équipa tous les chasseurs PZL, du PZL P.1 au PZL P.24. Il s'agissait d'une aile unique, en forme dite "d'aile de mouette", implantée au-dessus du fuselage, et relié à celui-ci par deux barres métalliques obliques de chaque côté. Elle était pourvue d'un revêtement travaillant et ses emplantures étaient inclinées et rétrécies (vue de face, la partie centrale de cette aile formait un "V" au niveau du cockpit), améliorant le champ de vision du pilote. Le PZL P.11 avait été conçu pour être simple d'usage et de construction. Construit tout en métal, le PZL P.11 était un appareil léger mais en même temps robuste, d'un entretien facilité par la présence de nombreux panneaux de visite sur le fuselage. On eut recours à des techniques de production et à des équipements aussi simples que solides. Le pilote prenait place dans un cockpit ouvert de dimensions réduites, et non blindé. L'avion était utilisable à partir de terrains peu préparés, grâce à un train d'atterrissage particulièrement solide. La motorisation était assurée par un unique moteur à pistons en étoile : d'abord équipé d'un Gnôme-Rhône de fabrication française, il reçut par la suite un Bristol Mercury IV S2 produit sous licence. Par la suite, PZL fit appel à des versions plus puissantes du Mercury, notamment le Mercury VS2 ou, pour certains exemplaires, le Mercury VIS2 plus puissant. Tous ces moteurs étaient munis d'une hélice bipale en bois, à pas fixe. Ainsi équipé, le P.11 était un appareil rapide pour son temps. L'armement demeura centré autour de deux mitrailleuses fixes KM Vz 33 de calibre 7,7 mm (certaines sources évoquent des mitrailleuses de calibre 7,92 mm, mais il s'agit peut-être d'une confusion avec les Browning montées sur les appareils commandés par la Roumanie). Cette puissance de feu était équivalente à celle du Heinkel He 51 allemand, mais apparut comme de plus en plus limitée face à des modèles plus récents, tels que le Polikarpov I-15 soviétique ou le Gloster Gladiator britannique. Il pouvait aussi emporter des petites bombes sous la voilure. Plusieurs versions du PZL P.11 furent produites : - PZL P.11a : première série de production - PZL P.11b : variante du PZL P.11a équipé d'un Gnome et Rhône de 595 ch ; 50 exemplaires produits pour la Roumanie - PZL P.11c : dernière série de production, destiné à la force aérienne polonaise ; fuselage plus affiné et nouvelle section centrale de la voilure ; environ 175 exemplaires produits

- PZL P . 11g : un unique prototype, ayant volé en août 1939, pourvu d'un cockpit fermé et d'un nouveau moteur Mercury VIII de 840 ch ; non entré en production - IAR P . 11f : variante du PZL P . 11 . C, équipée d'un moteur Gnome et Rhône 9K de 595 ch (poussé ensuite à 610 ch) et de quatre mitrailleuses Browning de calibre 7,92 mm ; environ 70 à 80 exemplaires produits sous licence en Roumanie . Bien que devant faire face à une concurrence importante, le PZL P . 11 parvint à se faire une place sur les marchés, essentiellement en Europe centrale et orientale . L'armée de l'air polonaise mit en ligne 12 escadrons de PZL P . 11 en septembre 1939, chacun théoriquement constitué de 10 appareils, et en avait une quarantaine en réparation, soit un total d'environ 160 PZL P . 11 . Le second utilisateur du P . 11 était la Roumanie : celle-ci reçut 50 PZL P . 11b puis 70 IAR P . 11f produits sous licence à partir de 1936 . La Seconde Guerre Mondiale révéla l'obsolescence des appareils polonais . A l'aube du progrès durant des années, le P.11 n'était plus vraiment à la page en 1939, dépassé par les nouveaux monoplans à ailes basses, et notamment par les appareils allemands. Cependant, la maniabilité des PZL P.11 et la qualité de leurs équipages causèrent des difficultés aux équipages de la Luftwaffe. Bien qu'une partie des appareils disponibles aient été détruits au sol, les survivants se révélèrent de redoutables adversaires pour les avions d'assaut et bombardiers allemands. A la fin de la campagne de Pologne, les aviateurs polonais revendiquèrent la destruction de 126 appareils allemands. Dans les faits, il semble bien qu'une centaine d'avions allemands aient été abattus par des PZL P.11. Pour compenser la vitesse limitée des PZL P.11, les Polonais eurent recours à des attaques en piqué, à partir d'altitudes plus élevées que celles à laquelle évoluaient leurs cibles, mais aussi parfois à des attaques par éperonnage, tirant partie de la grande robustesse de leurs avions. Il est à noter cependant que le premier appareil descendu au cours de la Seconde Guerre Mondiale était un PZL P.11. 36 PZL P.11 se réfugièrent à la fin du conflit en Roumanie, et 2 autres en Hongrie et en Lettonie. La plupart ne furent plus engagés au combat et servirent à l'instruction. Aucun P.11 ne reprit du service après la guerre. Au total, environ 345 appareils auraient été produits .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/pologne/pologne.htm



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/pologne/pzl_p11c.htm

