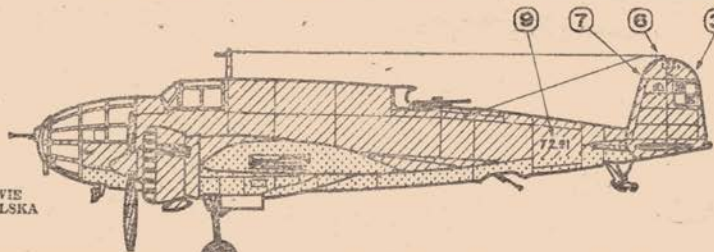
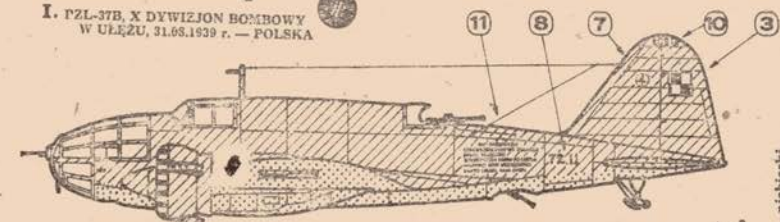
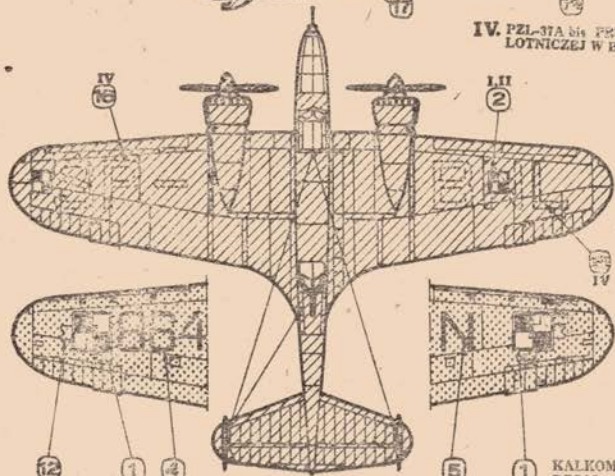


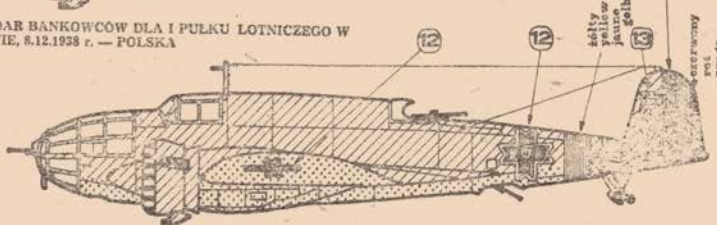
IV. PZL-37A BIAŁY PREZENTOWANY NA WYSTAWIE
LOTNICZEJ W BELGRADZIE 05.1938 r. — POLSKA



I. PZL-37B, X DYWIZJON BOMBOWY
W UŁĘŻU, 31.05.1939 r. — POLSKA



II. PZL-37A, DAR BANKOWCÓW DLA I PUŁKU LOTNICZEGO W
WARSZAWIE, 8.12.1938 r. — POLSKA



III. PZL-37B, 1940 r. — RUMUNIA

KALKOMANIA
DECAL
DECALCOMANIE
SCHEBEBILDER

niebieski
bleu
bleu
bleu
sólty
yellow
jaune
jaune
gelb
gelb
srebrny
rest
rest
rest



1:72

ZESTAW UMOŻLIWIĄ SKLEJENIE JEDNEJ
Z DWOCH WERSJI SAMOŁOTU. KAŻDA WERSJA
W DWU RÓŻNYCH ODMIANACH OZNAKOWAŃ.



KHAKI



BŁEKITNY
PALE BLUE
AZUR CLAIR
HELLBLAU



RDZAWY
RUSTY
ROUILLE
ROSTY



SREBRNY
SILVER
ALLUMINIUM
SILBER



CZARNY
BLACK
NOIR
SCHWARZ

PZL-37A B "ŁOŚ"

TECHNOLOGIA MONTAŻU I MALOWANIA DLA POCZĄTKUJĄCYCH.

1 Odcinać części wg. kolejności montażu 2 przedstawionej na odwrocie. Przed klejeniem dopasować przy pomocy noża i igłki części modelu przeznaczone do sklejenia. Przygotować szmatkę do wycierania rąk z kleju (klej niszczy gładkość powierzchni).

3 Model należy sklejać w kolejności podanej u dołu każdego rysunku na stronie MONTAŻ.

4 Klej nakładać tak, by nie wyciekał po złączeniu części.

5 Niewielkie ilości kleju nakładać szpilką lub końcem spinacza. Po sklejeniu kadłub oraz skrzydła, do wyschnięcia przytrzymać taśmą samoprzylepną lub gumką. Czas schnięcia kleju ok. 30 minut.

6 Nożem usunąć delikatnie nadmiar kleju.

7 Po wyschnięciu złączyć oczyścić drobnym papierem ściernym Nr 280, wygładzić ostrożnie papierem ściernym nr 600.

9 Drobne przedmioty chwycić pincetą.

10 Rys. 10 ilustruje metodę montażu kół i śmigieł przez rozplaszczanie (spęczanie) końca osi gorącym nożem lub innym metalowym przedmiotem. $\sim 70^{\circ}\text{C}$

11 Rysowanie plam maskujących zwanych kamuflażem. Rysować ostrym ołówkiem twardość HB. Malowanie pasów na modelu. Taśmy nie nalepiać na pomalowane powierzchnie — grozi to zerwaniem emalii z modelu.

12 Kalkomania — sucha. Odciać znak, zdjąć dolny papier ochronny, przyłożyć stroną bez papieru do modelu i docisnąć, zamazując długopisem lub miękkim ołówkiem górny papier ochronny. Zdjąć ostrożnie zamazany papier.

13 Kalkomania „mokra” 1. odciać znak 2. zanurzyć w wodzie 3. wyjąć, odczekać 2 min. 4. przyłożyć znak papierem do modelu w miejscu pokazanym na rys. zgodnie z numerem podanym przy znaku lub napisie. 6. wysunąć papier.

14

15

16

Dla ułatwienia montażu i malowania większej kolekcji modeli redukcyjnych z plastiku proponujemy zgromadzić następujące narzędzia i materiały: nożyk modelarski z wymiennymi ostrzami, dwa pilniczki igłki, nożowy i okrągły, nieduże nożyczki, pincetę, pedzel okrągły do akwarel: nr 0, nr 1, nr 2, nr 3, nr 4 oraz papier ścierny: nr 120, nr 280 i nr 600. Jeśli zdecydujemy się na malowanie naszych modeli proponujemy zakupić emalię olejną w odpowiednich kolorach. Jeśli brak kolorów podanych w instrukcji, należy zakupić farby podstawowe wymienione w tabelce pt. MIESZANIE KOLORÓW. -WIADOMOSCI PODSTAWOWE oraz biały i czarny. Znamostwienie emalii uzyskamy dysypując do farby niewielką ilość talku. Talk można kupić w aptece lub sklepach z art. chemicznymi. Kolor metaliczny uzyskamy dysypując do farby czarnej trochę pyłu aluminiowego, kolor srebrny otrzymamy przez zmieszanie lakieru bezbarwnego z pyłem aluminiowym. Pył srebrny można kupić w sklepach z artykułami chemicznymi. Farby należy przygotować tylko w ilości potrzebnej do pomalowania modelu i dokładnie wymieszać wszystkie składniki. Przy użytkowaniu emalii należy przestrzegać następujących warunków: I. po każdym malowaniu zamykać szczelną puszkę. II. nie dotykać do puszek rozpuszczalników lub emalii z innej puszki (emalia do malowania przygotowywać w innym naczyniu). III. przy dużym przebarwieniu emalii, należy co tydzień lub dwa otworzyć puszkę i dokładnie rozmieszać osadzając się na dnie pigment koloru. Powstanie kożucha jest pierwszym sygnałem psucia się emalii. Przed malowaniem, emalię rozmieszać do osiągnięcia jednorodnej cieczy, bez żadnych grudek, po czym odciać do naczynia roboczego niezbędną do pomalowania ilość i w miarę potrzeby rozpuszczać benzyną lakową. Niedokładnie rozmieszana emalia (szczególnie matowa) po wyschnięciu zostawi ślady psującej efekt malowania. Pedzle użyte do malowania powinny mieć włosie (najlepiej z bobra) ułożone w ostrej „szpilce”. Po każdym malowaniu pedzle trzeba dokładnie umyć benzyną lakową lub ekstrakcyjną. Dla osiągnięcia poprawnych wyników malowania należy stosować następujące zasady: I. wielkość pedzla wprost proporcjonalna do wielkości malowanej powierzchni. II. Przygotować szmatkę do wycierania emalii z rąk i uchwyty do drobnych części (szpilki, petyczki, uchwyty radiowe zwane „krokodylkami”) oraz plastelinę, w którą powstawiamy wymienione uch-

wyty wraz z pomalowanymi częściami. III. Przed malowaniem dokładnie oczyścić model z kurzu i tłuszczu, benzyna ekstrakcyjną, można też umyć model ciepłą wodą (max. 40°C) z dodatkiem płatków mydła. IV. Malować w pomieszczeniu z minimalną ilością pyłu (kurzu) unoszącego się w powietrzu. V. Pedzel maczać w emalii nie więcej niż 1/3 długości włosa — nabranie dużej ilości emalii na pedzel spowoduje powstanie zacieków na pomalowanej powierzchni. VI. Malować cienką warstwą, unikając dwukrotnego pocignięcia pedzlem w jednym miejscu — powoduje to powstanie smug. VII. Kolory cienne nakładać na jasne, a nie odwrotnie i to po całkowitym wyschnięciu koloru jasnego. Emalia schnie minimum 2 dni, srebrna do 6 dni — nakładać jako ostatnią. VIII. Pomalowany model i części suszyć w pomieszczeniu wolnym od kurzu. IX. Cienny plastik przed malowaniem jasnymi kolorami pokryć warstwą białej emalii.

MIESZANIE KOLORÓW — WIADOMOSCI PODSTAWOWE

KOLORY PODSTAWOWE	BARWY	
	ciepłe	chłodne
CZERWONY	C-cyjanob	K-karmin
ZOŁTY	H-chromowy	T-cytrynowy
NIEBIESKI	U-ultramaryna	B-błękit paryski

b=biały (rozjaśnia), c=czarny (ściemnia), b+c=szary, U+H= ciepła soczysta zielen, U+H+C= ciepły brąz H+B= jasna soczysta zielen, U+H+C+E= kinaki H+C= pomarańczowy, K+U = czysty fiolet + b = lila U+H+b = seledynowy. Uzyskanie odpowiednich kolorów zależy od ilości każdego podstawowego koloru i jego barwy, użytych do wykonania potrzebnego nam koloru. Początkującym polecamy, dla nabrania wprawy, wykonanie prób z farbami plakatowymi o barwach wymienionych w tabelce.

HISTORIA SAMOLOTU BOMBOWEGO PZL-37 „ŁOŚ”

Wiosną 1934 r. w Państwowych Zakładach Lotniczych (Wytwórnia Płatowców Nr 1 w Warszawie) powstał wstępny projekt szybkiego, nowoczesnego samolotu bombowego, konstrukcji metalowej, którego głównym konstruktorem był inż. Jerzy Dąbrowski, absolwent Politechniki Warszawskiej. W październiku 1934 r., po otrzymaniu zamówienia z Dowództwa Wojsk Lotniczych, rozpoczęto realizację projektu. Pierwszy prototyp, PZL-37/I Nr 72.1, oblatywali S. Widawski w 1936 r. Samolot posiadał pojedyncze sterzenie kierunku i dwugoleniowe podwozie główne z pojedynczymi kołami. W drugim prototypie, PZL-37/II, usunięto wszystkie zauważone usterki i zastosowano jednogoleniowe podwozie główne o podwójnych kołach zawieszonych walcikowo w postaci inż. Kubickiego. Umożliwiano to start i lądowanie samolotu na lotniskach polowych. W PZL-37/II zastosowano też silniki o większej mocy. Prototyp oblatywano w pierwszej połowie 1937 r. i z niewielkimi zmianami stał się pierwszym w wersji PZL-37A. Samoloty z tej serii od jesieni 1938 roku były na wyposażeniu Pułku Lotniczego w Warszawie. Na prototypie PZL-37/II wyprobowano podwoje sterzenie kierunku, zapewniające lepsze pole manewrowe i uprzedmiotowienie strzelca. Po dopracowaniu tej konstrukcji uruchomiono produkcję wersji PZL-37A bis, która po kolejnych zmianach i ulepszeniach, dala początek wersji PZL-37B. Powstały też wersje C i D wyposazone w silniki francuskie o mocach do 1000 KM każdy, samoloty te przeznaczono na eksport. PZL „Łoś” pokazany na wystawie w Belgradzie i na Salonie Lotniczym w Paryżu okazał się jednym z najlepszych bombowców w swojej klasie. Dowodem tego były umowy handlowe zawarte na początku 1939 r. przez PZL z Bułgarią—na dostawę 15 samolotów, Jugosławią—20, Grecją—20, Rumunią—30, Turcją—10 (oraz części do montażu 15 samolotów i zakup licencji PZL 37D), uzgadniano też dostawy dla Estonii, Danii i Finlandii.

Dla lotnictwa polskiego wykonano ponad sto samolotów. Dostawy rozpoczęto wiosną 1938 r. Powstała Eskadra Trenująca Nr 213 wyposażona w 30 „Łoś”. W skład nowoutworzonej Brygady Bombowej, będącej w dyspozycji Naczelnego Wódza, przeszło 36 „Łoś” 37B. Brygada składała się z dywizjonów X i XV, każdy z dywizjonów posiadał dwie eskadry po 9 „Łoś”. W skład Dywizjonu X wchodziły eskadry 211 i 212, zaś Dywizjonu XV—eskadry 216 i 217. W czasie wojny użyto blisko 46 „Łoś”, które dokonały 30 lotów rozpoznawczych i 100 bombardowań zrzucając 120 tysięcy bomb. Podczas akcji „Łoś” zestrzeliły 5 samolotów—w tym dwa Messerschmitty 110 i jeden Me-109. Pierwszy nalot samoloty „Łoś” obu dywizjonów wykonały 4 i 5 września 1939 r. na hitlerowski korpus pancerny w rejonie Częstochowy Korpus ponosił dotkliwie straty i musiał wystrzamać.

W czasie walk straciłymi 26 „Łoś”. Granicę rumuńską przecięli razem z eskadrą szkolną około 50 „Łoś”. Samoloty te Rumuni potraktowali jako realizację zamówienia. Dwa „Łoś” przecięli granicę ZSRR. Lotnictwo niemieckie zdobyło tylko jednego „Łoś”.

HISTORY OF "ŁOŚ" PZL-37 BOMBER

In spring 1934 in the Państwowe Zakłady Lotnicze (Airframes Works No 1 in Warsaw) in connection with the reorganization of the Polish bombing air force a initial design of the development of a modern fast bomber of all-metal construction. In October basing an approved order from the Air Force Headquarters work was begun on the implementation of the development whose chief designer had been Jerzy Dąbrowski, Eng., a graduate of the Warsaw Technical University. The first prototype of PZL-37/I (No. 72.1) was tested by S. Widawski in 1936. The aircraft had a single vertical tail unit and main undercarriage wheels. In the second prototype PZL-37/II all shortcomings observed were eliminated and at the same time a single leg main undercarriage with double (twin) wheels rockably mounted was used, according to the patent by Kubicki, Eng. Owing to this the aircraft could take off and land on improvised airfields. PZL-37/II also used more powerful engines PZL "Pegasus" XX 918 h.p. (previously XII 873 h.p.). This prototype was tested in the first half of 1937 and with minor alterations became the prototype of the version PZL-37A. Since autumn 1938 the aircraft belonging to this class went into operational service of the 1-st airforce group in Warsaw. Tests with the PZL-37/II involved the double vertical tail unit providing a better range of vision for the back air gunner. On perfecting this construction the production of the version PZL-37A/bis was started, which after successive alterations and improvements provided a good basis to originate the development of the version PZL-37B produced for the needs of the Polish airforce. "ŁOŚ" PZL on display at the Aeronautical shows in Belgrade and Paris proved to be one the best bombers in its class. Evidence for this was given by commercial transactions concluded early in 1939 the PZL with the following countries: Bulgaria - 15 planes, Yugoslavia-20 planes, Greece-20 planes, Rumania-30 planes, Turkey-10 planes (plus parts for the assembly of 15 planes plus licence purchase of the PZL 37D). Also deliveries for Estonia, Denmark and Finland were agreed upon. For the Polish airforce about 106 planes were made plus 18 not assembled. The deliveries started in spring 1938. The Training Flight No 213 was organized comprising 30 "ŁOŚ" planes. Newly formed Bombing Brigade being at the disposal of the Commander in Chief included 36 "ŁOŚ" planes model 37B. The Brigade consisted of the squadrons X and XV, and each of the squadrons comprised two flights of 9 planes each. The squadron X included flights 211 and 212, Squadron XV-flights 216 and 217. During the war 46 "ŁOŚ" planes went into operational service; they made 30 reconnaissance flights, bombed enemy military targets dropping 120,000 bombs. During these actions the "ŁOŚ" bombers brought down 5 planes, including two Me-110 and one Me-109. The planes of both squadrons launched their first air raids on September

VERSIONS Metetr	VERSION Engine	WEERSJA Silnik	PZL-37A PZL-Pegasus XII 2x873 KM	PZL-37B PZL-Pegasus XX 2x918 KM	PZL-37D Gnome-RH.14N21 2x1050 KM
Envergure Longeur	Span Length	Rozpiętość	m 17,93	17,93	~ 17,93
Poids à Vile	Empty weight	Ciężar własny	kg 4920	4935	12,92
Poids à pleine charge	Loadet weight	Ciężar w locie	kg 8865	8830	5200
Vitesse max.	Maximum speed	Prędkość max.	km/h 336	412	9000
Vitesse d'atterrissage	Landing speed	Prędkość lądowania	m 2150	2000	4600
Autonomie max.	Maximum range	Zasięg max.	km/h 110	150	120
Plafond	Ceiling	Pułap	km 1800	1750	1600
			m 4800	5200	7900

ZALOGA — 1. dowódca (obserwator, bombardier i przedni strzelec) 2. pilot 3. radiotelegrafista (obsługujący dolny karabin maszynowy) 4. tylny strzelec.
 WZROJENIE — 2 km. wz. 37 „szczeniak” kal. 7,9 mm i 1 km Vickers kal. 7,7 mm tylnego strzelca — łączny zapas naboju 1632 szt. Max. ładunek 3500 kg (bombowy 50, 110 i 300 kg). W tył każdej gondoli silnikowej wyrzutnik na jedną bombę ciężarowa 12 kg wz. 35.
 WEJŚCIE — przegrzybiony lotów bez widoczności, radiostacja, 2 prądnice o łącznej mocy 1200 W, reflektor do lądowania (600 W), celownik bombardierski W. RH 32 lub Goertz.
 PALIWO — 5 zbiorników na 1248 litry benzyny+2 zbiorniki dodatkowe po 369 litrów, oraz 2 zbiorniki oleju po 115 litrów.

CREW — 1. commander (look-out man, bomb-aimer and front air gunner) 2. pilot 3. radiotelegraphic operator (to operate the bottom machine gun) 4. back air gunner.
 ARMAMENT — 2 machine guns model 37 "szczeniak" cal. 7.9 mm and 1 machine gun Vickers cal. 7.7 mm for the back air gunner-total number of cartridges—1632 pes. Maximum bomb load of up to 3500 kg (bombs 50, 110 and 300 kg respectively).
 EQUIPMENT — blind flying equipment, radio communication equipment, 2 generators of total power 1200 W, landing light (500 W), bombsight model RH 32 and Goertz.
 FUEL—5 tanks for 1248 litres of petrol plus 2 additional tanks for 738 litres as well as 2 oil tanks for 230 litres.

BESATZUNG — 1. Kommandeur (Beobachter, Bombardier und vorderer Bordschütze) 2. Pilot, 3. Bordfunker (bedient das untere Maschinengewehr) 4. hinterer Bordschütze.
 BESATZUNG — 2 MG Mod. 37 "szczeniak" Kal. 7,9 mm und 1 MG Vickers Kal. 7,7 mm des hinteren Schützen — Gesamt - Patronenvorrat 1632 Schuss. Max. Bombenladung 3500 kg. Hinter jeder Triebwerks gondel Auswerfer für eine Leuchtbombe 12 kg Mod. 35.
 AUSRÜSTUNG — für Flug ohne Sicht, Funkstation, 2 Generatoren mit insgesamt 1200 W Leistung, Landecheinwerfer (500 W), Bombenzielgerät Mod. RH 32 und Goertz.
 BENZINVORRAT — 5 Behälter für 1248 Liter Benzin + 2 Zusatzbehälter für 738 Litern, sowie 2 Ölbehälter für 230 Liter.

EQUIPAGE 1. commandant (observateur, bombardier et tireur AV) 2. pilote, 3. radio (desservant la mitrailleuse inférieure) 4. tireur AR.
 ARMEMENT — 2 mitrailleuses modèle 37 "szczeniak" cal. 7,9 mm et mitrailleuse Vickers cal. 7,7 du tireur AR — réserve totale de cartouches 1632 grains. Charge maxi de bombes 3500 kg (bombs de 50, 110 et 300 kg). A l'arrière de chaque fuséau moteur un dispositif de lancement d'une bombe éclairante 12 kg modèle 35.
 EQUIPEMENT — instruments pour vol sans visibilité, radio, 2 dynamos de 1200 W de puissance totale, projecteur d'atterrissage (500 W), viseur de bombardement modèle RH 32 et Goertz.
 CARBURANT — 5 réservoirs pour 1248 litres d'essence+2 réservoirs supplémentaires pour 738 litres et 2 réservoirs d'huile pour 230 litres.

at 4th and 5th 1939 on the Nazi armoured corps in the proximity of Częstochowa. The corps had suffered such heavy losses that it had to stop its offensive. The last "ŁOŚ" used for hauling the flying targets was flying in Rumania in 1956-57

GESCHICHTE DES BOMBENFLUGZEUGES PZL-37 „ŁOŚ”

Im Frühjahr 1934 entstand in den Staatlichen Flugzeugbetrieben (PZL) (Flugzeugwerke Nr. 1 in Warszawa) ein Vorrprojekt eines schnellen modernen Bombenflugzeuges in Metallkonstruktion. Im Oktober, nach Erhalt einer Bestellung vom Kommando der Luftstreitkräfte, wurde mit der Realisierung des Projektes begonnen, dessen Chefkonstrukteur Ing. Jerzy Dąbrowski, Absolvent der Technischen Hochschule in Warszawa war. Der erste Prototyp, PZL-37/I Nr. 72.1, wurde von S. Widawski im Jahre 1936 eingeflogen. Das Flugzeug besaß ein einfaches Richtigstellungswerk und Räder des Hauptfahrwerks. Am zweiten Prototyp, PZL-37/II, wurden alle bemerkten Mängel beseitigt und ein einbügeliges Hauptfahrwerk mit Zwillingenradern eingesetzt, welche pendelnd lie. Patent Ing. Kubicki befestigt wurden. Dadurch war es möglich, das Flugzeug auf Feldflughäfen zu landen. Beim PZL-37/II wurden auch Motoren von größerer Leistung eingesetzt und zwar PZL „Pegasus" XX 918 PS (vorher XII 873 PS). Dieser Prototyp wurde in der 1. Hälfte des Jahres 1937 eingeflogen, und nach geringfügigen Änderungen wurde er dann Urmuster des Modells PZL-37A. Flugzeuge dieser Version gehörten zur Ausrüstung der I. Luftflottille in Warszawa. Am Prototyp PZL-37/II wurde ein doppeltes Richtigstellungswerk ausprobiert, welches dem hinteren Schützen ein besseres Wirkungsfeld gewährleistete. Nach entsprechender Ausarbeitung dieser Konstruktion wurde die Produktion der Version PZL-37A bis aufgenommen, die nach weiteren Änderungen und Verbesserungen der Version PZL-37B den Anfang gab. PZL „ŁOŚ" — ausgestellt auf dem Aeronautischen Salon in Belgrad und Paris — erwies sich als eines der besten Bombenflugzeuge dieser Klasse. Den Beweis dafür lieferten Handelsverträge, die zu Beginn des Jahres 1939 von PZL mit folgenden Ländern abgeschlossen wurden: Bulgarien 15 Stück, Jugoslawien 20 Stück, Griechenland 20 Stück, Rumänien 30 Stück, Türkei 10 Stück (plus Teile zur Montage 15 Stück Lizenz-Lizenzen PZL-37D), vereinbart auch Lieferungen für Estland, Dänemark und Finland. Für die polnischen Luftstreitkräfte wurden etwa 106 Stück + 18 nicht montierte ausgeführt. Die Lieferungen begannen im Frühjahr des Jahres 1938. Es entstand ein Trainingsgeschwader Nr. 213 — von 30 Stück „ŁOŚ". Ferner wurde eine Bomben-Brigade gebildet, die Divisionen X und XV, jede dieser Divisionen besaß zwei Staffeln benutzt, welche 30 Aufklärungsflüge und 100 Bombenabwürfe durchführten, wobei 120 000 Bomben abgeworfen wurden. Während dieser Aktionen wurden von den „ŁOŚ" 5 Flugzeuge abgeschossen, davon zwei Messerschmitt 110 und ein Me-109. Den ersten Bombenangriff führten die „ŁOŚ" beider Divisionen am 4. und 5. September 1939 auf den Hitler-Panzerkorps im Gebiete von Częstochowa durch. Der Korps erlitt beträchtliche Verluste und musste den Angriff einstellen.

PRECIS HISTORIQUE DE L'AVION DE BOMBARDMENT PZL-37 „ŁOŚ”

Au printemps 1934, dans les Państwowe Zakłady Lotnicze — Usines d'Aviation d'Etat (Usine de cellules No 1 à Varsovie), par suite du remaniement des forces aériennes de bombardement polonaise, a été élaboré l'avant-projet d'un bombardier moderne et rapide, à structure métallique. Au mois d'octobre, après avoir reçu la commande, passé par le Commandement des Forces Aériennes, a été lancée la réalisation du projet dont l'auteur en chef était l'ingénieur Jerzy Dąbrowski licencié de l'Ecole Polytechnique de Varsovie. Les essais en vol du premier prototype, PZL-37/I (No 72.1), ont eu lieu en 1936, et aux examens était S. Widawski. L'avion portait une dérive et des roues du train d'atterrissage principal simple. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée, suivant le brevet de l'ingénieur Kubicki, ce qui permettait le décollage et l'atterrissage sur des terrains en herbe. Le PZL-37/II a été également équipé de moteurs plus puissants PZL "Pegasus" XX 918 CV (supervant XII de 873 CV). Les essais en vol de ce prototype ont eu lieu au premier semestre de 1937 et, après quelques petites modifications, il est devenu le prototype de la variante PZL-37A. Les avions de cette variante étaient opérationnels, à partir de l'automne 1938, dans le 1er Régiment Aérien à Varsovie. Sur le prototype PZL-37A a été essayé l'empenage à double dérive, ce qui assurait un champ de tir plus avantageux du tireur arrière. Après le perfectionnement de cette construction a été lancée la production de la variante PZL-37A bis, laquelle après les modifications et perfectionnements successifs, a été à l'origine de la variante PZL-37B, produite pour les besoins des Forces Aériennes. Il y a eu aussi les variantes C et D équipées de moteurs français à puissance de 1000 CV chacune. Dans le second prototype, PZL-37/II, ont été éliminés tous les défauts observés et a été mis en oeuvre un train d'atterrissage principale monobas à double roue (jumelle) rockably montée



WYBRAC WERSJE MODELU
DO SKLEPIENIA
CHOOSE THE MODEL TO MAKE
CHOISIR LE GANRE DE MODELE
A COLLER
MODELLAUSFUHRUNG ZUM
BASTELN AUSWAHLEN

LĄCZYĆ KLEJEM
GLUE TOGETHER
ASSEMBLER A LA COLLE
MIT LEIM VERBINDEN

LĄCZYĆ BEZ KLEJU
STICK WITHOUT GLUE
ASSEMBLER SANS COLLE
OHNE LEIM VERBINDEN

SPECZYĆ GORACYM NOŻEM
UPSET USING A HOT KNIFE
REFOULER AU 'COUTEAU' CHAUD
MIT HEISSEM MESSER STAUCHEN

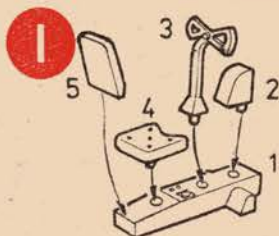
ODCIĄĆ
CUT - OFF
COUPER
ABSCHNEIDEN

MALOWANIE EMALIA GLEŚNA
BLYSZCZĄCĄ
OIL PAINT
GLOSSY
METTRE EN PEINTURE A L'HUILE
BRILLANTE
MATT
MIT OELFARBE ANSTREICHEN
GLANZEND

MONTAŻ

MONTAGE

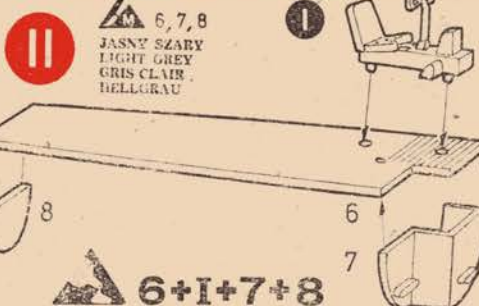
ASSEMBLY



I 1,2,3
JASNY SZARY
LIGHT GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU

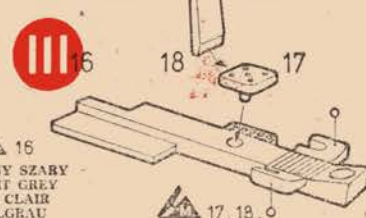
II 4,5
BRĄZOWY
BROWN
BRUN
BRAUN

I+2+3+4+5



II 6,7,8
JASNY SZARY
LIGHT GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU

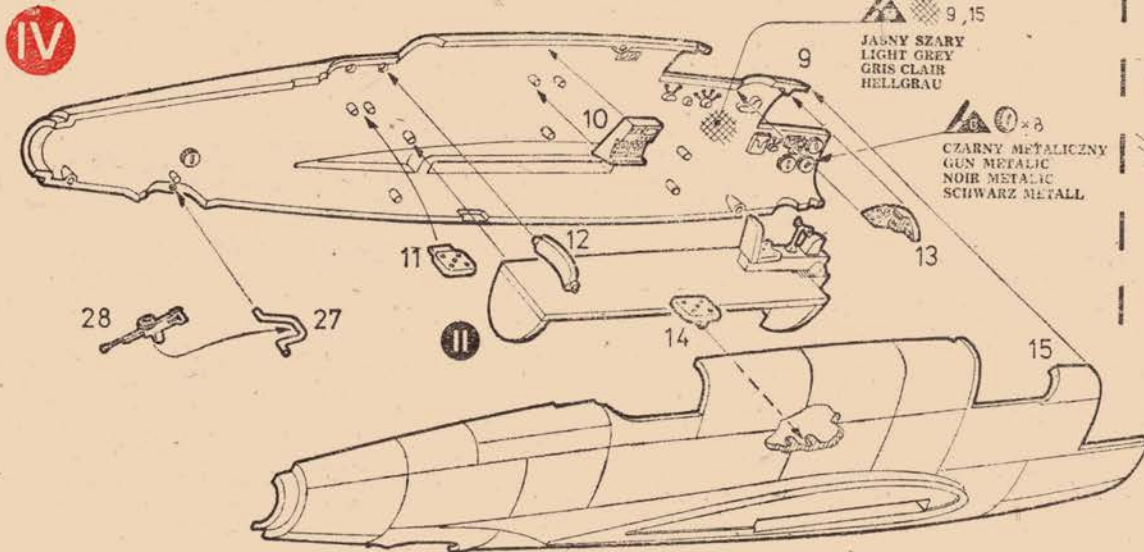
6+I+7+8



III 16
JASNY SZARY
LIGHT GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU

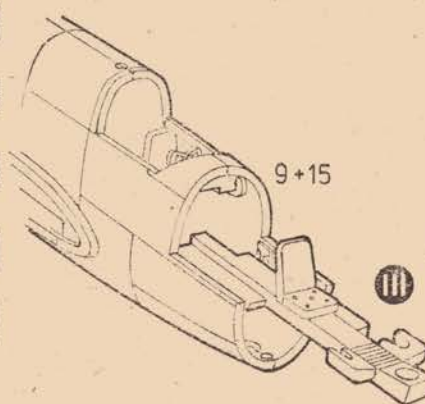
IV 17,18,0
BRĄZOWY
BROWN
BRUN
BRAUN

16+17+18



V 9,15
JASNY SZARY
LIGHT GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU

VI 0x2
CZARNY METALICZNY
GUN METALIC
NOIR METALIC
SCHWARZ METALL



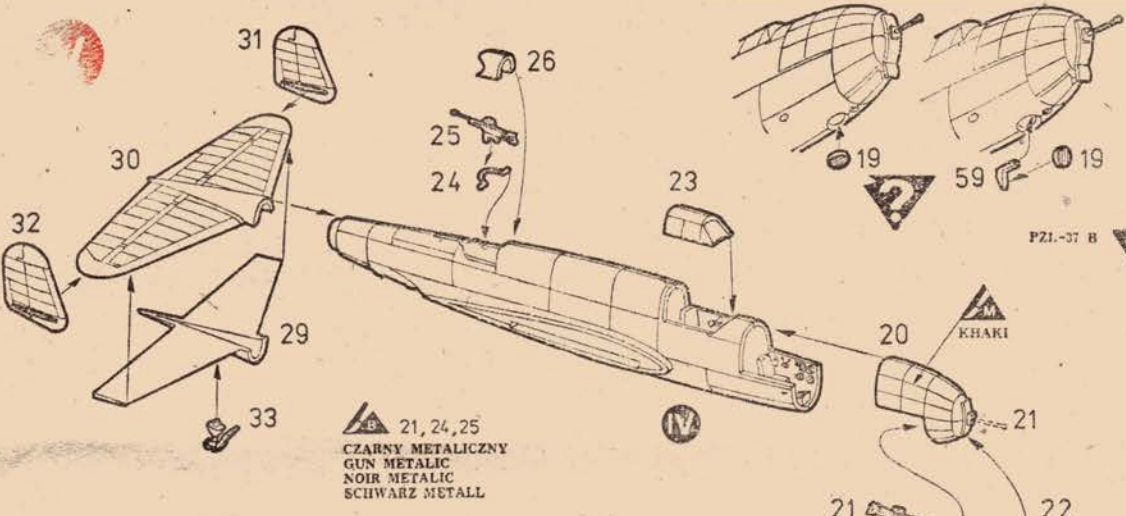
9+15

VII 27,28
CZARNY METALICZNY
GUN METALIC
NOIR METALIC
SCHWARZ METALL

VIII 13
CZARNY
BLACK
NOIR
SCHWARZ

IX 11,12,14
BRĄZOWY
BROWN
BRUN
BRAUN

9+10+II+11+13+(14+15)+III+12+27+28

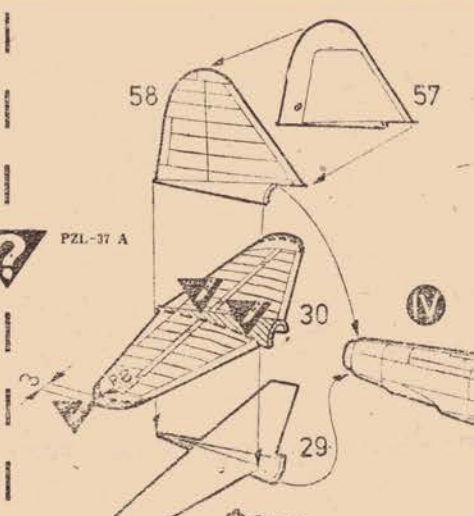


X 21,24,25
CZARNY METALICZNY
GUN METALIC
NOIR METALIC
SCHWARZ METALL

PZL-37 B

PZL-37 A

XI KHAKI



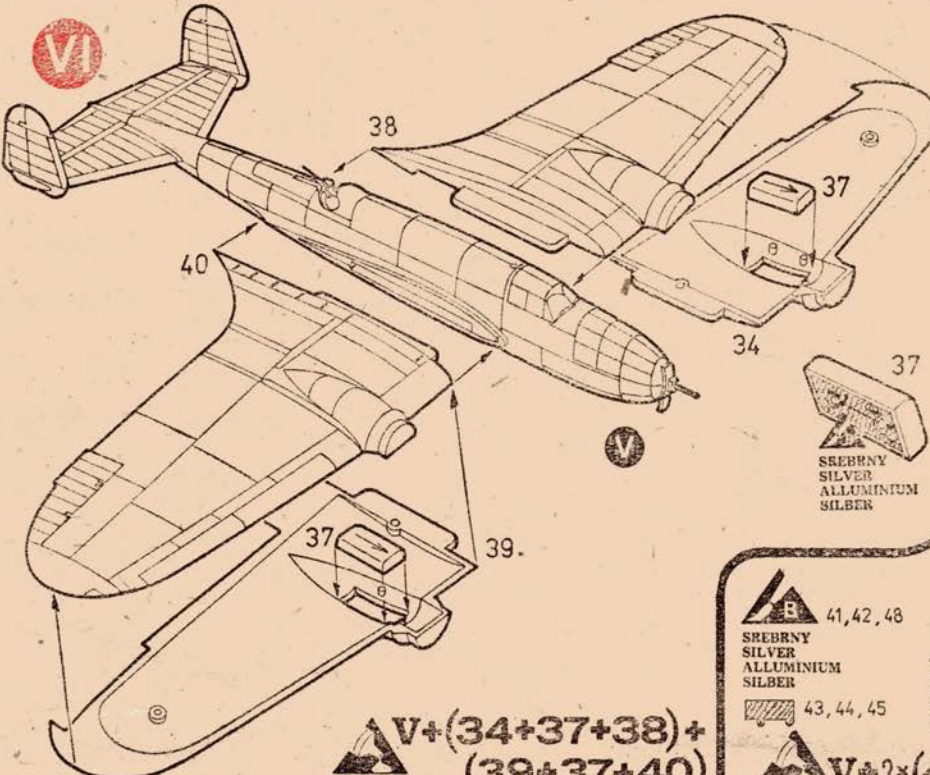
XII 57,58

XIII 29,30

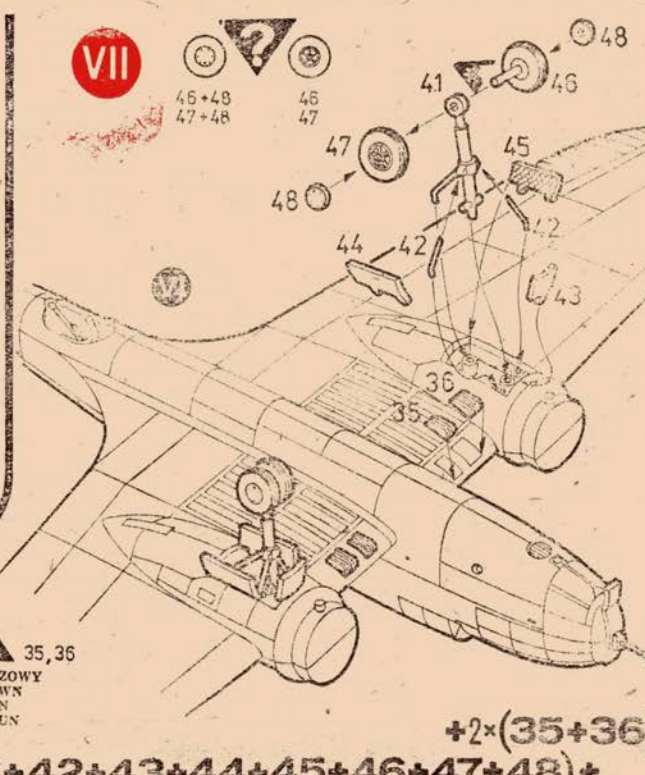
XIV 33

IV+19+21+20+22+23+24+25+26+29+30+31+32+33

57+58+29+30+IV



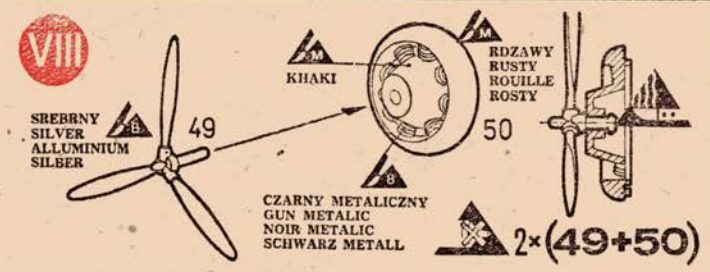
**V+(34+37+38)+
(39+37+40)**



B 41, 42, 48
SREBRNY
SILVER
ALLUMINIUM
SILBER

B 35, 36
BRZOWY
BROWN
BRUN
BRAUN

**V+2*(41+42+43+44+45+46+47+48)+
+2*(35+36)**



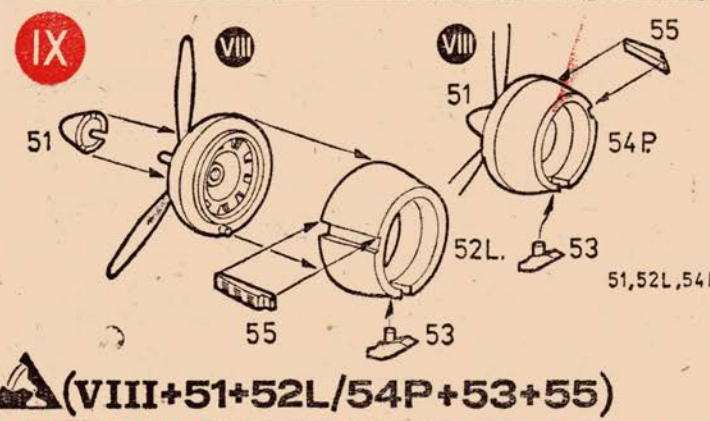
B 49
SREBRNY
SILVER
ALLUMINIUM
SILBER

B KHAKI

B RDZAWY
RUSTY
ROUILLE
ROSTY

B CZARNY METALICZNY
GUN METALIC
NOIR METALIC
SCHWARZ METALL

B 2*(49+50)



B 51

B 52L

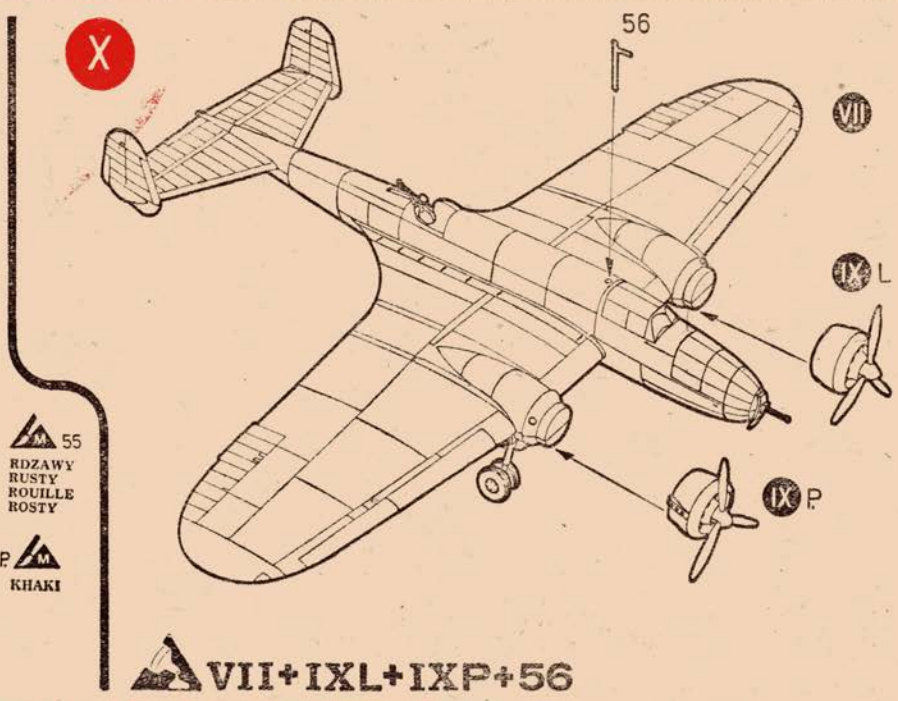
B 53

B 54P

B 55
RDZAWY
RUSTY
ROUILLE
ROSTY

B KHAKI

B (VIII+51+52L/54P+53+55)



B VII+IXL+IXP+56