

Całość skrzydła i lotki są pokryte płótnem i malowane lakierem nitrocelulozowym.

Usterzenie. Konstrukcja całkowite drewniana. Statecznik poziomy dwudźwigarowy, wolnonośny, nastawny w locie.

Statecznik pionowy jest również wolnonośny.

Stateczniki pokryte sklejka, ster — płótnem. Stery są odciażone aerodynamicznie i częściowo wyważone mechanicznie.

Podwozie normalne, trzygoleniowe, z amortyzatorem oliwno-powietrznym. Koła balonowe niskiego ciśnienia. Dzięki zastosowaniu dużego skoku amortyzatora uzyskano bardzo miękką amortyzację, pozwalającą na lądowanie z szybkością opadania do 3 m/sek. Koło ogonowe typu Dowty z amortyzatorem sprężynowym może się obracać dookoła osi pionowej o 360°.

Hamulce mechaniczne, szczękowe, sprzężone z orczykiem pilota i uruchamiane przez pociągnięcie rączki z lewej strony, koło dźwigni gazu, przy czym można w dowolnym położeniu rączkę tę zablokować.

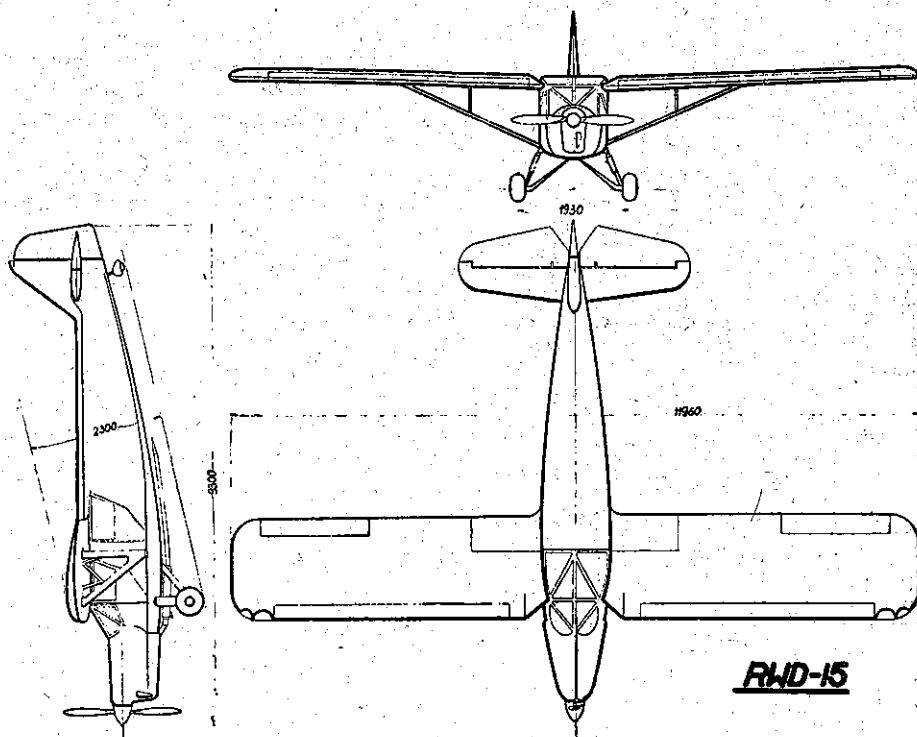
Zespół śmigło - silnikowy. Silnik Gipsy Six seria II o mocy 205 KM, sześciocyldrowy, rzędowy, chłodzony powietrzem.

Silnik zaopatrzony jest w starter elektryczny.

Zawieszenie silnika elastyczne — w blokach gumowych na sztywnym łożu.

Po raz pierwszy w Polsce zastosowano na samolocie krajowej konstrukcji śmigło o automatycznie zmiennym skoku w locie, tzw. „constant speed”, które niezależnie od szybkości samolotu i otwarcia przepustnicy, dzięki odpowiednim mechanizmom hydraulicznym śmigła i silnika, utrzymuje stałą ilość obrotów, co pozwala na jak najlepsze wykorzystanie mocy silnika.

Śmigło metalowe, 2-ramienne De Havilland „1000” (Hamilton) o średnicy 2,28 m.



Maski silnika z blachy duralowej i aluminiowej, łatwo otwierane, zapewniają dogodną obsługę i kontrolę silnika.

Sterowanie podwójne z przednich miejsc drążkami sterowymi i orczykami. Drążek sterowy i orczyk z prawej strony mogą być łatwo wyjęte. Koło regulacji statecznika poziomego znajduje się z lewej strony kabiny przy fotelu pilota i może być w dowolnej pozycji statecznika zablokowane. Napęd sterów z pomocą linek stalowych.

Armatura i instalacja. Dwa zbiorniki benzyny, o łącznej pojemności 240 litrów, zawieszone są w skrzydłach na pasach duralowych. Benzynomierze umieszczone są wprost na dolnej części zbiorników i widoczne są z kabiny.

Zbiornik smaru o pojemności 22 litrów, umieszczony jest w dole kadłuba za silnikiem i jest chłodzony powietrzem.

Przed przednimi fotelami zawieszona jest elastycznie tablica pokła-

dowa z kompletem przyrządów silnikowych i pilotażowo-nawigacyjnych do ślepego pilotażu.

Wentylacja kabiny została tak rozwiązana, iż świeże powietrze pobierane z dala od silnika dopływa do kabiny otworami, których wielkość można dowolnie regulować.

Kabina może być w czasie zimy ogrzewana gorącym powietrzem. Ogrzewanie jest dowolnie regulowane.

Samolot posiada instalację do lotów nocnych. Na skrzydłach umieszczone są dwa reflektory do lądowania.

Charakterystyka

Rozpiętość	12,4 m
Długość	9,0 m
Wysokość	2,5 m
Pow. nośna	20 m ²
Ciężar w locie	1360 kg
Ciężar własny	875 kg
Współczynnik obciążenia łamiącegogo n = 8.	

Wyczyny

Szybł. maks.	240 km/godz.
Szybł. lądowania	75 km/godz.
Szybkość podróżna na wysokości 1000—3000 m	210—220 km/godz.
Pułap	5000 m
Zasięg:	
a) pilot, 2 pasaż. i 45 kg bagażu — 1000 km,	
b) pilot, 3 pasaż. i 40 kg bagażu — 650 km,	
c) pilot, 4 pasaż. bez bagażu — 465 km.	
Długość startu i lądowania z prze- szkodą 8 m — 200 m.	

