

„Złośnik” z RAF-u

Michał Mackiewicz

► Jan Zumbach, jeden z najsłynniejszych polskich pilotów (siedemnaście zwycięstw w powietrzu), w kabinie swojego Spitfire'a Mk V B

Chociaż Bitwa o Wielką Brytanię (10 lipca–31 października 1940 roku) miała wielu bohaterów, jej symbolem pozostaje niezmiennie samolot myśliwski Supermarine Spitfire Mk I. Mimo że pod względem liczby użytych wówczas maszyn ustępował nie mniej słynnemu Hurricane'owi (ten ostatni zanotował także większą liczbę zestrzeleń), jego doskonałe parametry bojowe okazały się jednym z czynników decydujących o klęsce niemieckiej Luftwaffe.

Samolot został zaprojektowany w latach trzydziestych przez Reginalda Josepha Mitchella, niezwykle nowatorskiego i ambitnego inżyniera z lotniczej wytwórni Supermarine, i w 1937 roku skierowany do produkcji seryjnej. Do jednostek zaś maszyny trafiły rok później – pierwsza otrzymała je 19. eskadra z Duxford. Chrzest bojowy nastąpił 16 października 1939 roku nad zatoką Firth of Forth

w Szkocji – celem ataku niemieckich bombowców była baza Royal Navy w Rosyth. Zestrzelone wówczas przez pilotów z eskadr 602. i 603. dwa jankersy Ju 88 były pierwszymi samolotami wroga strąconymi nad Wielką Brytanią.

Merlin czyni mistrza

Spitfire (ang. złośnik) był jednomiejscowym myśliwcem w układzie dolnopłata o całkowicie metalowej konstrukcji (po-

szycie kadłuba z duraluminium) i składanym podwoziem (bardzo wąsko rozstawione golenie były przyczyną wielu wypadków podczas startu i lądowania). Jednym z najważniejszych elementów decydujących o wysokich parametrach taktyczno-technicznych (a więc o wartości bojowej) spitfire'a była jednostka napędowa. Zakłady Rolls-Royce'a prace nad silnikiem lotniczym dużej mocy rozpoczęły na początku lat trzydziestych. W ich wyniku w 1937 roku pojawiła się w pełni dopracowana wersja pod nazwą Merlin II, której seryjna produkcja ruszyła rok później. To właśnie te silniki ►

► Pilot spitfire'a z Dywizjonu 303 tuż przed lotem





Fot. ze zbiorów autora

► Spitfire Mk I eksponowany w londyńskim Science Museum

Parametry samolotu Supermarine Spitfire Mk I

masa startowa	2623,62 kg
powierzchnia skrzydeł	22,2960 m kw.
moc silnika	1030 KM
prędkość maksymalna	571,3 km/h
prędkość wznoszenia	12,852 m/s
zasięg	925 km
uzbrojenie	8 x 7,7 mm

zamontowano w pierwszych seryjnych spitfire'ach. Chłodzony cieczą dwunastocylindrowy, gaźnikowy silnik tłokowy (układ V) Rolls-Royce'a miał moc 1030 KM. Pozwalał rozpędzić się maszynie do 557 km/h na wysokości 4724 m (spotyka się też inne wartości); na wysokości 4572 m samolot wzbijał się w ciągu 6 minut i 51 sekund (prędkość wznoszenia ok. 13 m/s). Zasięg lotu wynosił 1014 km przy prędkości przelotowej, jednak praktyczny, uwzględniając sytuacje bojowe, był mniejszy. Doskonały silnik w połączeniu z perfekcyjną aerodynamiką zapewniał spitfire'owi znakomite zdolności manewrowe, co objawiało się zwłaszcza przy tzw. kątovej prędkości przechyłu (uznawanej za najważniejszy wskaźnik zwrotności samolotu), wynoszącej 90 stopni na sekundę (ale tylko do prędkości ok. 400 km/h). Warto na koniec odnotować pewną zaletę niemieckiego rywala – otóż silnik Daimler Benz DB 601A, w który wyposażono Messerschmitta Bf 109E (głównego przeciwnika w 1940 roku), miał bezpośredni wtrysk paliwa, co wpływało na jego płynną i niezawodną pracę nawet przy dużych przeciążeniach – nie

da się tego samego powiedzieć o gaźnikowym merlinie (z czasem silnik zmodyfikowano, eliminując możliwość utraty dopływu paliwa przy większych przeciążeniach). Swojego konkurenta, wspomnianego „Emila”, spitfire przewyższał długością (9,118 m), rozpiętością (11,227 m) i wysokością (3,480 m) sylwetki, ale przede wszystkim powierzchnią charakterystycznych eliptycznych skrzydeł (22,2960 m kw. wobec 16,1646 m kw. w „stodzieciątce”), dzięki czemu mimo zdecydowanie większej masy startowej (2623,62 kg wobec 2505,23 kg) miał dużo mniejsze obciążenie powierzchni nośnej (117,67 kg/m kw. wobec 154,98 kg/m kw.), co wpływało

na lepsze zdolności manewrowe. Bardzo udanie rozwiązano także konstrukcję owiewki kabiny pilota – charakterystyczne wybrzuszenie znacznie poprawiało obserwację (dodatkowo na szczycie owiewki montowano na zewnątrz wsteczne lustro), a co za tym idzie, umożliwiało łatwiejsze dostrzeżenie zagrożenia nadciągającego z tylnej półsfery („Niemiec” był pod tym względem niemal zupełnie „ślepy”). Początkowo drewniane, dwułopatowe śmigło zostało zastąpione trójłopatowym, metalowym de Havillanda lub Rotola.

Kaemy kontra działka

Uzbrojenie Spitfire'a Mk I stanowiło osiem karabinów maszynowych umieszczonych w skrzydłach (po cztery w każdym). Odpalano je hydraulicznie. Były to browningi produkowane na licencji Colta w brytyjskiej firmie BSA Guns Ltd z Birmingham. Browninga przyjęto na uzbrojenie samolotów Royal Air Force (RAF) w połowie lat trzydziestych w wyniku testów, w których okazał się bezkonkurencyjny wobec rywali. Zasadniczą różnicą w stosunku do amerykańskiego pierwowzoru był kaliber – wersję brytyjską dostosowano do naboju 0,303 cala o łusce z wystającą kryzą (7 X 56 R); oryginalny Colt-Browning strzelał amunicją 0,30 cala z łuską bez kryzy. Co więcej, karabin przebudowano tak, aby strzelał z zamka otwartego, gdyż zamknięcie lufy między strzałami utrudniało chłodzenie i zwiększało niebezpieczeństwo samozapłonu nabo-



Fot. ze zbiorów autora

► Silnik Rolls-Royce Merlin III (Science Museum, Londyn)

ju wprowadzonego do rozgrzanej komory (miało to jednak i pewien minus – broni nie można było osadzić w części nosowej samolotu z uwagi na problem z synchronizacją śmigła – problemu tego nie miała wersja amerykańska, strzelająca z zamka zamkniętego). Powstało w sumie kilka nieznacznie różniących się wersji brytyjskiego browninga, najliczniej produkowaną była Mk II (1937 rok). Do 1939 roku zakłady BSA dostarczyły 27 tys. karabinów, a do końca wojny blisko 470 tys. Karabin działał na zasadzie krótkiego odrzutu lufy, miał taśmowe zasilanie (taśma metalowa) i był chłodzony powietrzem. Ważył blisko 11 kg. Pocisk opuszczał lufę z prędkością 740 m/s, szybkostrzelność wynosiła 1150–1200 strz./min. W ciągu dwóch sekund pilot spitfire’a mógł wypuścić trzysta pocisków – uważano, że te dwie sekundy to górna granica czasu, w ciągu którego przeciętny pilot potrafił utrzymać przeciwnika na celowniku. Z kolei masa salwy sekundowej (masa pocisku pomnożona przez szybkostrzelność broni) ośmiu browningów wynosiła 1,52 kg; uzbrojony w dwa działka kal. 20 mm i dwa karabiny kal. 7,9 mm Messerschmitt Bf 109E przewyższał w tym parametrze spitfire’a – jego salwa sekundowa sięgała 2,46 kg.

Dyskusja o przewagach spitfire’a nad messerschmittem lub na odwrót ma w zasadzie charakter akademicki i trudno ją rozstrzygnąć. Owszem, w dobie Bitwy o Wielką Brytanię myśliwiec RAF okazał się lepszy, będąc bardziej predysponowanym do roli defensywnej (mniejsza prędkość, ale za to większa manewrowość w porównaniu do „stodziewiątki”). Jednak kluczem do sukcesu były wyszkolenie pilotów, ich doświadczenie i umiejętności oraz taktyka walki i dyscyplina pracy w zespole. Jak się wydaje, Niemcy popełnili także karygodne błędy w planowaniu operacyjnym, dość spektakularnie marnując swój potencjał bombowy.

Spitfire’y na złom

Chyba najlepszą laurkę wystawił spitfire’owi niemiecki as nad asami, słynny Adolf Galland – doskonały pilot, dowódca i uczestnik walk na brytyjskim niebie. Podczas odprawy wysokich oficerów lotnictwa z marszałkiem Rzeszy Hermannem Göringiem, dowódca Luftwaffe, zirytowany brakiem zdecydowanych postępów powietrznej ofensywy nad Anglią, zapytał, czego jego myśliwscy piloci potrzebują do odniesienia zwycięstwa. Galland odparł: „eskadry spitfire’ów”. Odpowiedź ponoć rozwścieczyła Göringa, a epizod został wykorzystany w słynnym i do dziś zapierającym dech w piersiach filmie *Bitwa o Anglię* z 1969 roku, reżyserowanym przez Guya Hamiltona.

Spitfire’y były bezustannie modernizowane pod kątem właściwości aero-

dynamicznych, osiągow i uzbrojenia (wprowadzono m.in. dwudziestomilimetrowe działka), zwłaszcza kiedy na niebie pojawił się doskonały niemiecki Focke Wulf Fw 190. W sumie powstało ponad dwadzieścia wariantów, w tym samoloty myśliwsko-bombowe, rozpoznawcze oraz pokładowe (Seafire). Bojowo wykorzystywano je jeszcze w latach pięćdziesiątych, m.in. podczas wojny w Korei. Wyprodukowano ponad 20 tys. maszyn.

Myśliwiec RAF jest także nierozdzielnie związany z polską historią. Co prawda w trakcie Bitwy o Wielką Brytanię gros naszych pilotów myśliwskich latało na hurricane’ach (tylko Polacy walczący w składzie brytyjskich eskadr pilotowali spitfire’y; szacuje się, że zestrzelili siedemnaście maszyn wroga), ale w 1941 roku „złośnik” stał się już standardem w dywizjonach myśliwskich Polskich Sił Powietrznych, a konto zestrzeleń powiększały na nim takie asy, jak: Stanisław Skalski, Witold Urbanowicz, Jan Zumbach czy Aleksander Gabszewicz.

Jedyny egzemplarz spitfire’a w naszym kraju znajduje się w kolekcji krakowskiego Muzeum Lotnictwa Polskiego. Jest to wersja LF Mk XVI E. Samolot ten trafił do nas w stosunkowo spokojnych latach siedemdziesiątych, dzięki czemu przetrwał aż do dzisiaj. Mniej szczęścia miały trzy maszyny (także w wersji LF Mk XVI E), które przyleciały do Polski w 1945 roku w związku z organizowaną w Warszawie wystawą o Royal Air Force. Wszystkie pochodziły z polskich Dywizjonów: 302, 308 i 317 i miały za sobą służbę bojową. Jeden z nich



► Jedna z późniejszych wersji spitfire’a eksponowana w holenderskim muzeum w Overloon

dynamicznych, osiągow i uzbrojenia (wprowadzono m.in. dwudziestomilimetrowe działka), zwłaszcza kiedy na niebie pojawił się doskonały niemiecki Focke Wulf Fw 190. W sumie powstało ponad dwadzieścia wariantów, w tym samoloty myśliwsko-bombowe, rozpoznawcze oraz pokładowe (Seafire). Bojowo wykorzystywano je jeszcze w latach pięćdziesiątych, m.in. podczas wojny w Korei. Wyprodukowano ponad 20 tys. maszyn.

Myśliwiec RAF jest także nierozdzielnie związany z polską historią. Co prawda w trakcie Bitwy o Wielką Brytanię gros naszych pilotów myśliwskich latało na hurricane’ach (tylko Polacy walczący w składzie brytyjskich eskadr pilotowali spitfire’y; szacuje się, że zestrzelili siedemnaście maszyn wroga), ale w 1941 roku „złośnik” stał się już standardem w dywizjonach myśliwskich Polskich

wylądował omyłkowo na poznańskiej Ławicy i po kilkudniowych perturbacjach z Sowietami, którzy zajmowali lotnisko, pilotowi nakazano powrót do brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech. Dwa pozostałe szczęśliwie wylądowały na Okęciu i aż do 1950 roku były prezentowane na ekspozycji plenerowej w Muzeum Wojska Polskiego (obie maszyny zostały nam bowiem ostatecznie подарowane). Niestety, apogeum stalinizmu i antykapitalistyczna fobia komunistów okazały się katastrofalne w skutkach. Władza „ludowa” nie ceniła sobie wówczas takich pamiątek, toteż zgodnie z decyzją Głównego Zarządu Politycznego WP oba samoloty pocięto na żyletki. 🇵🇱

Michał Mackiewicz – archeolog, pracownik Działu Historii Wojskowości Muzeum Wojska Polskiego; zajmuje się historią wojen i uzbrojenia oraz archeologią militarną; autor licznych artykułów o tematyce historycznowojskowej, współautor książki *Kirchalm-Kluszyn, zwycięstwa husarii* (2011)