

Samolot myśliwski PZL P.11c (model 1/72)**Kolekcja:** Lotnictwo (modele 1/72)**Muzeum:** MMM - Muzeum Militariów Misiaczk**Właściciel:** TeddyBear**Miejsce pochodzenia:** Polska**Stan eksponatu:** Bardzo dobry

Opis: Polski samolot myśliwski, zaprojektowany przez inż. Zygmunta Puławskiego i produkowany w Państwowych Zakładach Lotniczych. Stanowił (wraz z poprzednią wersją P.11a) podstawowe wyposażenie polskiego lotnictwa myśliwskiego we wrześniu 1939 (uzbrojono w nie 12 eskadr, a trzy latały na starszych P.7).

P.11 był szczytowym osiągnięciem Puławskiego i jego ostatnim samolotem myśliwskim z linii zapoczątkowanej przez P.1 (następnie P.6 i P.7). Konstruktor zginął bowiem 21 marca 1931 w wypadku lotniczym, a dokończenie projektowania P.11 i jego dalszy rozwój (P.24) przejął jego współpracownik - inż. Wsiewołod Jakimiuk.

Wyróżnikiem myśliwców Puławskiego był opatentowany przez niego "mewi" płat (zapewniający świetną widoczność z kabiny pilota) oraz nowoczesna (na owe czasy) metalowa konstrukcja. Samoloty P.11 zaczęto produkować od roku 1933 (wersja eksportowa P.11b), a dwa lata później wprowadzono je na uzbrojenie polskiego lotnictwa (wersja P.11a). Od 1934 produkowano ulepszoną wersję, oznaczoną P.11c, którą oficjalnie przyjęto do uzbrojenia pod koniec 1935 i na którą licencję zakupiła także Rumunia. Łącznie warszawskie zakłady PZL opuściło 150 egzemplarzy P.11c.

Samoloty te, należące w pierwszej połowie lat trzydziestych do światowej czołówki, we wrześniu 1939 były już dość przestarzałe, zbyt powolne i wyeksploatowane. Negatywny wpływ na użycie polskich myśliwców podczas kampanii wrześniowej miał także niewydolny system ich naprowadzania oraz łączności, który zresztą załamał się w ciągu kilku dni.

Z samolotami P.11c wiąże się pierwsza polska strata i pierwsze zwycięstwo powietrzne w kampanii wrześniowej. Pierwszą stratą była śmierć dowódcy III Dywizjonu Myśliwskiego (z 2 Pułku Lotniczego), kpt Mieczysława Medweckiego, który podczas startu swoim P.11c z lotniska w podkrakowskich Balicach przed godziną 7 rano 1 września, został zaskoczony i zestrzelony przez "Stukasa" Ju-87B (z I./StG 2), pilotowanego przez leutnanta Franka Neuberta. Chwilę później w okolicach Olkusza, porucznik Władysław Gnys z 121 Eskadry (który startował w parze z kpt Medweckim i w ostatniej chwili uciekł Neubertowi z celownika) zestrzelił dwa bombowce Do-17E (z I./KG 77). Jako ciekawostkę warto odnotować ciąg dalszy, jaki życie dopisało do tej historii. Otóż wspomniany niemiecki pilot Frank Neubert przeżył wojnę, dosłużywszy się stopnia generalskiego i pod koniec lat osiemdziesiątych nawiązał kontakt z Władysławem Gnysiem. Spotkanie dawnych przeciwników nastąpiło w przeddzień 50 rocznicy wybuchu wojny, 31 sierpnia 1989 na farmie Gnysia w Kanadzie. Starsi panowie zostali od tej pory serdecznymi przyjaciółmi, aż do śmierci Gnysia w roku 2000 (Neubert zmarł trzy lata później).

Łącznie "Jedenastki" (jak je nazywano w polskim lotnictwie) zestrzeliły około 90-100 niemieckich samolotów (liczba 50 podawana przez M. Emmerlinga wydaje się zaniżona, podobnie, jak liczba 126 przyjęta przez "Komisję Bajana" uznawana jest za zawyżoną). Własne straty (bojowe i niebojowe) wyniosły 97 samolotów P.11, a pozostałe maszyny ewakuowano za

granicę (głównie do Rumunii). Samoloty P.11 lotnictwa rumuńskiego (zakupione i przejęte) walczyły w 1941 na froncie wschodnim, po czym przeznaczono je do szkolenia (choć aż do 1944 w zależności od potrzeb, czasem kierowano je do wykonywania zadań bojowych). Definitywnie wycofano je w 1945, po czym (niestety) zełomowano. Obecnie jedyny zachowany egzemplarz P.11c (zdobyty przez Niemców, przetrwał wojnę w ich zbiorach muzealnych) znajduje się w Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

W kolekcji: PZL P.11c nr 8.35 kapitana Tadeusza Opulskiego, dowódcy 112 Eskadry wchodzącej w skład Brygady Pościgowej (lotnisko Zielonka k. Warszawy). Kapitan Opulski podczas walk we wrześniu 1939 zestrzelił Ju-87B w dniu 6 września. Zginął 12 maja 1943 podczas lotu treningowego w Wlk. Brytanii

Model w skali 1:72, zestaw "Heller"

Samolot bombowy "Wellington" Mk III (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Brytyjski bombowiec, zaprojektowany w 1932 roku w firmie Vickers, na podstawie specyfikacji B.9/32 wydanej przez Ministerstwo Lotnictwa. Nowy samolot miał zastąpić w RAF bombowce Boulton-Paul "Overstrand". Wytwórnia Vickers przedstawiła projekt autorstwa Rexa K. Pearsona, który wykorzystywał "geodetyczną" konstrukcję kadłuba, opracowaną przez Barnesę Wallisa. Konstrukcja ta, zamiast klasycznych podłużnic i żeber, jako szkielet wykorzystywała gęstą kratownicę przestrzenną z giętych rur, tworzących rodzaj siatki, pokrytej następnie płótnem. Była dość pracochłonna w produkcji, natomiast charakteryzowała się wyjątkową odpornością na uszkodzenia, bez utraty integralności i wytrzymałości. Prototyp samolotu oblatano 15 czerwca 1936, nadając mu indeks zakładowy "Typ 271" i nazwę własną "Crecy". Po testach i zmianach, jakich zażyczył sobie RAF, samolot skierowano do produkcji seryjnej, pod nową nazwą "Wellington" (na cześć wybitnego brytyjskiego dowódcy i polityka - Arthura Wellesley'a, księcia Wellington, zwycięzcy spod Waterloo). Załogi nadały zaś mu pieszczołliwą nazwę "Wimpy" (od postaci dobrodusznego Wellingtona Wimpy'ego z popularnej ówczesnej kreskówki). "Wellingtony" produkowano w latach 1937 - 1945. Łącznie linie produkcyjne opuściło 11 461 egzemplarzy, co czyni "Wellingtona" najliczniejszym brytyjskim bombowcem II wojny światowej (wyprodukowano ich półtora raza więcej, niż słynnych następców - samolotów Avro "Lancaster").

"Wellingtony" z Dywizjonów 9 oraz 149, w dniu 4 września 1939 wzięły udział w pierwszym ataku bombowym, przeprowadzonym przez brytyjskie lotnictwo. Celem były niemieckie pancerniki w Zatoce Helgolandzkiej. Początek wojny w wykonaniu bombowców RAF wyglądał niczym ponury kabaret - załoga porucznika Billa McRae, dopiero będąc na pasie startowym, zauważyła, że obsługa naziemna nie załadowała bomb do samolotu, zaś samolot majora Paula Harrisa poleciał mając niesprawne wszystkie (!) karabiny maszynowe, o czym zorientowano się w trakcie lotu. Co gorsza, po dotarciu do celu, "czarna komedia" trwała dalej w najlepsze. Otóż niemieckich okrętów stojących w portach w ogóle nie próbowano bombardować, gdyż brytyjskich lotników w tym czasie obowiązywał kategoriyczny zakaz wykonywania ataków, które mogłyby spowodować straty wśród niemieckiej ludności cywilnej lub zniszczenie własności prywatnej (!!!). Z kolei pancernik "Admiral Scheer", który miał pecha i akurat stał na redzie oddalony od portu, został co prawda trafiony trzema bombami, ale w każdej z nich zawiodły zapalniki i w rezultacie żadna nie wybuchła. Po stronie strat brytyjskich znalazło się natomiast siedem samolotów (w tym dwa "Wellingtony")...

W ciągu kolejnych miesięcy powtarzał się podobny schemat - nieskutecznym nalotom towarzyszyły rosnące lawinowo straty RAF. Wreszcie, po utracie dwunastu "Wellingtonów" w bitwie powietrznej z Luftwaffe podczas kolejnego nalotu na niemieckie okręty w Zatoce Helgolandzkiej (18 grudnia 1939), ktoś poszedł po rozum do głowy i maszyny te, powolne i

mało zwrotne, przesunięto do działań nocnych.

W międzyczasie "Wellingtony" modernizowano. W 1940 roku pojawiła się wersja Mk III, w której wprowadzono nową wieżyczkę ogonową z czterema karabinami maszynowymi (w miejsce dotychczasowych dwóch). Zastosowano także mocniejsze silniki rodziny Bristol Hercules. Ogółem wyprodukowano 1519 egzemplarzy tej wersji, która stała się w latach 1941 - 42 podstawowym typem nocnego bombowca RAF.

Z kolei po anulowaniu tragikomicznych ograniczeń z początkowego okresy wojny, "Wellingtony" zaczęły systematycznie i na coraz większą skalę demolować niemieckie miasta. Uczestniczyły między innymi w pierwszym nalocie "tysiąca bombowców" w nocy z 30 na 31 maja 1942. Celem była Kolonia, a wśród 1046 maszyn, które wystartowały do ataku, znajdowało się 599 "Wellingtonów" (warto podkreślić, że aż 101 spośród nich pochodziło z polskich dywizjonów: 300, 301, 304, 305 oraz jednostek szkolnych).

W kolekcji: Vickers "Wellington" Mk III, nr seryjny X3762, KW-E z Dywizjonu 425 "Alouette" Royal Canadian Air Force. Dowódcą załogi / pilotem samolotu był Flying Officer (porucznik) J. A. T. Doucette Samolot ten wystartował 14 kwietnia 1943 o godzinie 21:07 z lotniska Disforth do nalotu na Stuttgart, ale o godzinie 01:45 w nocy (już 15 kwietnia) został zestrzelony nad miejscowością Mussey-Sur-Marne we Francji przez nocnego myśliwca pilotowanego przez leutnanta Franza Draude z 4./NJG4. Cała załoga "Wellingtona", czterech Kanadyjczyków i dwóch Brytyjczyków - zginęła.

Model w skali 1:72, zestaw "Airfix".

Samolot myśliwski Ła-5FN (model 1/72)**Kolekcja:** Lotnictwo (modele 1/72)**Muzeum:** MMM - Muzeum Militariów Misiaczka**Właściciel:** TeddyBear**Stan eksponatu:** Bardzo dobry

Opis: Radziecki samolot myśliwski, zaprojektowany przez zespół Siemiona Ławoczkiina w latach 1942-43, wywodzący się z wcześniejszych konstrukcji: ŁaGG-3 oraz Ła-5. Samolot Ła-5FN stanowił rzadki przykład przeobrażenia kompletnie nieudanej konstrukcji, jaką był ŁaGG-3 (którego nazwę radzieccy piloci rozwijali jako "Lakierowany Gwarantowany Grób") w świetnego, rasowego myśliwca. Nawet Niemcy, po przebadaniu w 1943 roku zdobytych egzemplarzy, uznali nowego Ła-5 za równorzędnego przeciwnika dla ich Me-109G oraz FW-190A-8. Owa cudowna przemiana była przede wszystkim zasługą nowego silnika M-82 / ASz-82. Mimo, że nadal pozostawiono ciężki drewniano-sklejkowy kadłub i skrzydła samolotu, nadmiar mocy nowego silnika nadał mu nowe życie i umożliwił także poważne wzmocnienie uzbrojenia. Z kolei, po wprowadzeniu jeszcze lepszej wersji napędu, mianowicie silnika ASz-82FN, maszynę przemianowano na Ła-5FN.

"Stalinowscy sokołowie" byli tak zachwyceni nowym myśliwcem, że wybaczały mu pewne uciążliwe wady, jakie oczywiście posiadał (jak np. przegrzewanie kabiny spowodowane zbyt słabym chłodzeniem silnika, czy nawet podtruwanie pilota spalinami). Z kolei myśliwcy Luftwaffe, przyzwyczajeni do łatwego doganiania i wymanewrowywania przeciwników, przeżyli nieprzyjemne zaskoczenie, tym bardziej, że w nowe Ławoczkiiny wyposażano przede wszystkim najbardziej doświadczone pułki, w tym gwardyjskie, a w ich rękach samoloty te były naprawdę groźną bronią. Na Ła-5FN latało wielu radzieckich asów, w tym najlepszy z nich - Iwan Kożedub, który właśnie na tym myśliwcu uzyskał większość ze swoich 62 zwycięstw. Warto przy okazji podkreślić, że wbrew pozorom zgłoszenia zestrzeleń radzieckich pilotów były skrupulatnie weryfikowane. Wiązało się to z faktem, że w Wojenno-Wozdusznych Siłach obowiązywał od sierpnia 1941 oficjalny "taryfikator" - zgodnie z Rozkazem Ludowego Komisarza Obrony nr 299, osiągnięcie odpowiednich sukcesów pociągało za sobą konkretne i wysokie nagrody oraz ordery, więc pilnowano, by nie stało się to polem do nadmiernych nadużyć. Oczywiście propaganda na potrzeby zewnętrzne hulała, aż miło, ale w jednostkach liniowych starano się jednak utrzymać porządek i jakieś poczucie realizmu.

A propos propagandy - podczas wojny dość popularnym zwyczajem w ZSRR było (mniej lub bardziej dobrowolne) "fundowanie" samolotów lub czołgów przez organizacje, przedsiębiorstwa, a nawet osoby prywatne, czemu nadawano ogromny rozgłos. Między innymi, dwa samoloty Ła-5FN zostały jesienią 1943 ufundowane przez bardzo wówczas popularny zespół muzyczny Leonida Utiesowa (znany także w Polsce z komedii filmowej "Świat się śmieje"). Oryginalny tytuł tego filmu to "Wiesiołyje Rebiata" (dosł. "Wesołe Dzieciaki", a właściwie "Wesołkowie") i takie napisy fundacyjne wymalowano na burtach obu samolotów. Wówczas zaczęły się problemy. Dowództwo radzieckiego lotnictwa uznało takie napisy za niepoważne i zażyczyło sobie ich zmiany. Utiesow nie ustępował i w końcu cała sprawa oparła się aż o Stalina, który osobiście wyraził zgodę. Swoją drogą był to modelowy przykład funkcjonowania scentralizowanej władzy totalitarnej, w której dyktator mający na głowie prowadzenie wojny, globalną politykę i kierowanie krajem (oraz terrorem w kraju), musiał

jeszcze sam podejmować decyzje w sprawie takiego drobiazgu...

Ostatecznie oba samoloty trafiły do 5 Pułku Lotniczego Gwardii. Jeden z nich otrzymał lejtnant Aleksander Mastierkow, as lotniczy, który do 20 marca 1945 (kiedy zginął zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą) uzyskał 18 zwycięstw powietrznych.

Oprócz lotnictwa radzieckiego, kilkadziesiąt egzemplarzy Ła-5FN służyło podczas wojny i kilka lat po niej w lotnictwie czechosłowackim.

W kolekcji: Ła-5FN z napisami "Wiesiołyje Rebiata" / "Ot dżaz-orkiestra L. Utiesowa". Numer boczny niepoprawny (powinien być "14", ale wykonałem ten model wiele lat temu i nie chce mi się już go korygować :-). Na propagandowym zdjęciu z epoki (wykonanym w listopadzie 1943 na moskiewskim lotnisku im. Frunzego) przedstawiono moment przekazania maszyny. Tłum cywilów, to członkowie zespołu, a oficer na pierwszym planie, objaśniający muzykom wnętrze kabiny, to wspomniany lejtnant Aleksander Mastierkow.

Samolot myśliwski P-51B "Mustang (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu:	Bardzo dobry
Opis:	<p>Amerykański samolot myśliwski, zaprojektowany na zamówienie brytyjskiego RAF przez zespół pod kierownictwem inż. Edgara Schmueda z zakładów North American. Jedną z "ikon" lotnictwa II wojny światowej, używany także długo po niej (ostatnie "Mustangi" lotnictwa Dominikany wycofano ze służby w roku 1984).</p> <p>Samolot powstał w rezultacie nieco hazardowej zagrywki Jamesa H. "Dutch" Kindelbergera, prezesa zakładów North American. Wiosną 1940, brytyjska misja zakupowa chciała zakontraktować w zakładach North American wyprodukowanie partii myśliwców Curtiss P-40 dla RAF (sama wytwórnia Curtiss nie miała w tym czasie wolnych mocy produkcyjnych). Kindelberger natomiast, zamiast produkcji Curtissów, zaproponował zbudowanie zupełnie nowej maszyny, o znacznie lepszych osiągnięciach niż P-40 (który tak naprawdę wcale Brytyjczyków nie zachwycał, ale nic lepszego wówczas "pod ręką" nie było). Co więcej, prezes North American zobowiązał się, że czas rozpoczęcia produkcji nowego myśliwca będzie krótszy, niż czas, jaki przewidywano na uruchomienie licencyjnej produkcji P-40.</p> <p>Brytyjczycy podjęli temat - uzgodnili wymagania i dorzucili jeszcze warunek, że cena seryjnego samolotu nie może przekroczyć 40 tysięcy dolarów. Amerykanie zaś wywiązali się z podjętego zobowiązania po mistrzowsku. Prototyp samolotu wytoczono z hangaru 102 dni po podpisaniu kontraktu, a miesiąc później oblatano go. Samolot rzeczywiście miał imponujące osiągi (zwłaszcza zasięg), które zawdzięczał niezwykle dopracowanej aerodynamice (m.in. zastosowano skrzydło o laminarnym profilu, który był wówczas nowością). Jedynym słabym punktem był silnik Allison V-1710, który gwałtownie tracił moc na większych wysokościach, ale ten problem rozwiązano, gdy firma Packard podjęła licencyjną produkcję brytyjskich silników Rolls-Royce "Merlin".</p> <p>Od stycznia 1942 "Mustangi" (tak nazwali je Brytyjczycy) zaczęły swą owocną służbę w RAF. Z kolei amerykańskie siły powietrzne początkowo nie były nimi specjalnie zainteresowane, ale rosnące straty wśród bombowców latających nad Niemcy, spowodowały potrzebę znalezienia odpowiedniego myśliwca eskortującego dalekiego zasięgu. Używane dotychczas "Lightningi" i "Thunderbolty" nie bardzo sobie w tej roli radziły, natomiast "Mustang" okazał się strzałem w dziesiątkę. Wyposażony w dodatkowe zbiorniki paliwa był w stanie eskortować bombowce aż do Berlina i z powrotem, a po drodze jeszcze skutecznie walczył z myśliwcami Luftwaffe...</p> <p>Później już "samo poszło" i P-51 stały się najpopularniejszymi myśliwcami USAAF.</p> <p>W kolekcji: P-51B-10-NA "Mustang" numer 42-106448, oznaczenie kodowe WR-Z z 354 Fighter Squadron "The Bulldogs" (355 Fighter Group), o nazwie własnej "The Hun Hunter Texas" ("Łowca Szkopów Teksas"), lotnisko Steeple Morden (Wlk. Brytania), kwiecień 1944. Pilotem tego samolotu był porucznik Henry William "Baby" Brown, który zniszczył łącznie 28 nieprzyjacielskich samolotów, z tego 14 w powietrzu i 14 na ziemi. Wiosną 1944, podczas jednego z lotów, pilot ten wykazał się wyjątkową odwagą i poświęceniem, kiedy ruszył samotnie na cztery Me-109, szykujące się do ataku na formację jego kolegów. Dzięki interwencji Browna, Messerschmitty przerwały swój atak i rozproszyły się, co ocaliło</p>

amerykańskich pilotów. Samo w sobie nie byłoby to może jakimś szczególnym osiągnięciem, ale Brown wchodząc do tej akcji doskonale wiedział, że... nie ma już amunicji i gdyby niemieccy piloci wykazali się nieco większym opanowaniem, mieliby go bezbronnego "na widelcu".

Kariera bojowa Browna podczas II wojny światowej trwała prawie równo rok i zakończyła się również w dość niezwykłych okolicznościach. Otóż w październiku 1944, podczas ataku na niemieckie lotnisko Giebestadt, został trafiony przez artylerię przeciwlotniczą i zmuszony do awaryjnego lądowania za liniami wroga. Widząc to, pilot sąsiedniego "Mustanga", major Chuck Lenfest bez wahania wylądował obok rozbitej maszyny Browna, próbując go uratować przed niewolą (zabrać "na drugiego" do kabiny i wystartować z nim). Na nieszczęście, samolot Lenfesta podczas kołowania zarył się w grząskiej ziemi i w rezultacie, do niewoli trafili obaj amerykańscy piloci...

Po wojnie, Brown pozostał w US Air Force i służył aż do roku 1972 (między innymi w Wietnamie), kiedy odszedł na emeryturę w stopniu pułkownika.

Samolot myśliwski Focke-Wulf FW-190A (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu:	Bardzo dobry
------------------------	--------------

Opis:	<p>Niemiecki samolot myśliwski, skonstruowany w zakładach Focke-Wulf w latach 1937-39 przez zespół pod kierownictwem profesora Kurta Tanka (konstruktor wiodący: Rudolf Blaser). Był to pierwszy niemiecki myśliwiec napędzany silnikiem gwiazdowym, chłodzonym powietrzem. Od 1941 roku, po pokonaniu wszystkich "problemów wieku dziecięcego" samolot wprowadzono na uzbrojenie. Jako pierwsza, nowe maszyny otrzymała jednostka II/JG26 "Schlageter", stacjonująca we Francji i walcząca z RAF.</p> <p>Samolot był świetnie zaprojektowany, niemal bez słabych punktów. Profesor Tank sam był czynnym pilotem, więc wiedział, czego potrzebują lotnicy, stąd oprócz znakomitych osiągnięć, maszyna była też bardzo "ergonomiczna". Co więcej, już na etapie projektowania wzięto pod uwagę dostosowanie produkcji do przewidywanych realiów wojny - wiele części i podzespołów mogło być wytwarzanych przez niewielkie przedsiębiorstwa, nawet nie mające dotąd związku z produkcją samolotów bojowych.</p> <p>FW-190A weszły do akcji późnym latem 1941 roku. 17 września oberleutnant Kurt Ebesberger utworzył długą listę zwycięstw tych maszyn, zestrzeliwując "Spitfire" Mk V. Z kolei już następnego dnia "Spitfire'y" straciły pierwszego FW-190 i to dość przypadkowo - brytyjscy piloci, nie znając ich sylwetek, uznali, że są to wykorzystywane przez Niemców amerykańskie Curtissy P-36 (pewną ich liczbę Niemcy zdobyli we Francji w 1940). Wiedząc o dość słabych osiągnięciach Curtissów, piloci RAF śmiało je zaatakowali, ale po pierwszym sukcesie zaskoczenia, bardzo szybko zrozumieli swój błąd...</p> <p>Rzeczywistości nie dawało się oszukać - w roku 1941 Focke-Wulfy 190 po prostu deklasowały swoich ówczesnych przeciwników, praktycznie pod każdym względem. W kolejnych miesiącach morale alianckich pilotów spadało, a brytyjscy inżynierowie starali się za wszelką cenę dojść, jakie rozwiązania techniczne dawały Focke-Wulfom aż taką przewagę. Planowano nawet rajd komandosów, którego celem miało być uprowadzenie któregoś z tych samolotów. Jak to często bywa, pomógł przypadek - 23 czerwca 1942 oberleutnant Armin Faber (z III/JG2 "Richthofen") na skutek pomyłki nawigacyjnej wylądował swoim FW-190A-3 na brytyjskim szkolnym lotnisku Pembrey w Walii. Będąc przekonany, że ląduje na jednym z lotnisk Luftwaffe we Francji, Faber wykręcił nad Pembrey beczkę zwycięstwa (podczas swojego lotu zestrzelił "Spitfire'a"), a po wylądowaniu został przez brytyjskich mechaników uprzejmie pokierowany na miejsce postojowe. Tam na skrzydło samolotu wskoczył sierżant Jeffreys i grożąc rakiemnicą (innej broni nie miał pod ręką) wziął osłupiałego Fabera do niewoli...</p> <p>Staranne przebadanie zdobytej maszyny umożliwiło znalezienie jej słabych punktów (okazało się np, że "Spitfire Mk V" jest w stanie w pewnych warunkach wymanewrować FW-190),</p>
--------------	--

opracowanie skutecznej taktyki walki oraz przyspieszyło wprowadzenie do RAF oraz USAAF nowych myśliwców, dzięki którym przywrócono równowagę jakościową.

Focke-Wulfów FW-190 w wersji "A" oraz pochodnych (z silnikami gwiazdowymi) używano do końca wojny, mimo, że w międzyczasie pojawiły się nowsze modele tego samolotu (np. FW-190D z silnikami rzędowymi). Używano ich jako klasycznych myśliwców, samolotów myśliwsko-bombowych, czy szturmowych. Większość z nich działała na froncie zachodnim. Na wschód trafiło ich stosunkowo niewiele, ale i tak latający na nich "Experten" hurtowo zestrzeliwali swoich przeciwników z czerwonymi gwiazdami.

W kolekcji: Focke-Wulf FW-190A-5 będący wiosną 1943 roku osobistym samolotem majora Hermanna Grafa, lotnisko Toulouse-Blagnac, południowa Francja. Major Hermann Graf był jednym z najwybitniejszych "Ekspertów" Luftwaffe i pierwszym niemieckim myśliwcem, który przekroczył liczbę 200 zwycięstw powietrznych. Co więcej, osiągnięcie tego zajęło mu zaledwie nieco ponad rok (pierwsze zwycięstwo odniósł 4 sierpnia 1941, a drugie - 2 października 1942). Wszystkie te sukcesy odniósł na froncie wschodnim latając w JG52 na Messerschmittach Bf-109. Jesienią 1942 wycofano go z frontu i skierowano do szkolenia - miał dzielić się swoim doświadczeniem i wiedzą z młodymi pilotami. W tym czasie przydzielono mu do osobistego użytku samolot Focke-Wulf FW-190A-5, na którym Graf kazał mechanikom wymalować osłonę silnika i ster kierunku w dość ekstrawaganckie czerwono-żółte motywy i nanieść oznaczenia nawiązujące do swoich sukcesów. Do latania bojowego wrócił w listopadzie 1943, tym razem na Zachodzie, gdzie do marca 1944 do swojej listy sukcesów dodał jeszcze kolejnych 10. Przeżył wojnę i niewolę w ZSRR (Rosjanom wydali go Amerykanie, którym się poddał). W niewoli tej początkowo usiłowano go oskarżyć o zbrodnie wojenne, ale w końcu dano mu spokój i zwolniono już w 1949, co nawiasem mówiąc, wzbudziło podejrzenia wielu weteranów Luftwaffe, którzy zarzucili Grafowi, że poszedł na kolaborację z radziecką bezpieką. Zmarł w 1988 w rodzinnym miasteczku Engen w Badenii (ówczesna Republika Federalna Niemiec).

Graf był jednym z zaledwie dwudziestu siedmiu niemieckich żołnierzy oznaczonych podczas wojny Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża z Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami.

Samolot myśliwski P-51D "Mustang" (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczk
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu:	Bardzo dobry
------------------------	--------------

Opis: Amerykański samolot myśliwski, będący wersją rozwojową wcześniejszych P-51B/C ([tu jest link do opisu historii powstania "Mustanga"](#)), wprowadzony na uzbrojenie w pierwszej połowie 1944 roku.

Samoloty P-51 (nazwany przez Brytyjczyków "Mustang"), których wczesne wersje były używane bojowo od 1942, okazały się znakomitymi i wszechstronnymi myśliwcami, które mocno dały się we znaki Luftwaffe. Oczywiście, nawet w najlepszym samolocie zawsze można coś jeszcze ulepszyć - i "Mustang" nie był tu wyjątkiem. W jego przypadku, alianccy piloci narzekali na trzy rzeczy - ograniczone pole widzenia do tyłu (co przekładało się na spore ryzyko zaskoczenia atakiem z tylnej półsfery), zacinanie się broni (spowodowane niewłaściwym rozwiązaniem podawania amunicji i usuwania łusek) oraz... na pewne podobieństwo jego sylwestki do Messerschmitta Bf-109. Z tym ostatnim problemem poradzono sobie w najprostszy możliwy sposób - malując na skrzydłach białe pasy, służące szybkiej identyfikacji (ten pomysł wykorzystano później w słynnej "zebrze" inwazyjnej - czyli malowaniu białoczarnych pasów na wszystkich alianckich samolotach biorących udział w inwazji w Normandii). Problem kiepskiej widzialności do tyłu usiłowali rozwiązać Brytyjczycy, wyposażając swoje "Mustangi" P-51C w "bulwiastą" odsuwaną osłonę kabiny (zwano ją "Malcolm Hood" od nazwy producenta - firmy R. Malcolm & Co.), ale nadal był to jedynie półśrodek.

Wytwórnia North American też trzymała rękę na pulsie i po zebraniu wszystkich uwag, podeszła do sprawy kompleksowo. Dzięki postępowi technologicznemu w przemyśle tworzyw sztucznych, możliwe stało się opracowanie nowej osłony kabiny, w kształcie łezki ("Teardrop canopy"), do której dostosowano także nowy, obniżony kształt tylnej części kadłuba. Zapewniło to świetne pole widzenia, a charakterystyczna sylwetka nowego "Mustanga" nie dawała się już odtąd pomylić z żadnym myśliwcem niemieckim. Przeprojektowano także skrzydła, w których zmieniono rozmieszczenie podajników amunicji do "półcalówek" (i przy okazji zwiększono ich liczbę do sześciu, z dotychczasowych czterech).

Nowy "Mustang", który oznaczono P-51D, okazał się być najlepszym amerykańskim myśliwcem końca II wojny światowej. Samoloty te potrafiły radzić sobie nawet z odrzutowymi Me-262. Te ostatnie "na papierze" nie dawały szans myśliwcom o napędzie tłokowym, ale alianccy piloci nauczyli się bezlitośnie wykorzystywać ich słaby punkt - niedopracowane, zawodne silniki. Tak między innymi na swoim Me-262 w listopadzie 1944 zginął, zestrzelony przez "Mustangi" P-51D, jeden z największych "ekspertów" Luftwaffe - major Walter Nowotny, mający na swoim koncie 258 zwycięstw powietrznych (w tym trzy na odrzutowcach).

Z kolei jeden z amerykańskich "asów" P-51D, major George "Ratsy" Preddy zapisał się w annałach USAAF, kiedy 6 sierpnia 1944 zestrzelił sześć niemieckich myśliwców w jednym locie, w dodatku będąc na ciężkim kacu po hucznej imprezie z poprzedniego wieczora (jego dowódca wręcz nie chciał dopuścić go do lotu w takim stanie). Wszystkie jego zwycięstwa

zostały potwierdzone przez świadków oraz udokumentowane na filmie z fotokarabinu, a po wylądowaniu w macierzystej bazie, wciąż szarozielony na twarzy Preddy powtarzał tylko: "po prostu strzelałem, a oni po prostu spadali"... Niestety dalsze losy tego pilota potoczyły się tragicznie - cztery miesiące później został omyłkowo zestrzelony przez własną artylerię przeciwlotniczą, kiedy wraz z dwoma kolegami gonił na niskim pułapie Focke-Wulfa FW-190. Amerykańscy kanonierzy z 430 Batalionu Przeciwlotniczego źle odłożyli poprawkę, w rezultacie czego udało im się trafić wszystkie trzy "Mustangi", zaś niemiecki samolot bezpiecznie uciekł.

Po II wojnie światowej, "Mustangi" wzięły jeszcze udział w konflikcie w Korei, który zakończył ich bojową karierę w siłach zbrojnych USA.

W kolekcji: P-51D-5-NA "Mustang" numer 44-13837, oznaczenie kodowe CY-M, 343rd Fighter Squadron, 55th Fighter Group USAAF, lotnisko Wormingford, Wlk. Brytania, jesień 1944. Pilotem tej maszyny był początkowo porucznik Howard Mahany, który specjalizował się w atakach na lotniska Luftwaffe (zniszczył na ziemi 7 i uszkodził 3 samoloty wroga). Samolot nosił wówczas nazwę "Jersey Bounce". Po Mahany'm maszynę przejął porucznik Richard Ozinga. Wówczas nazwa samolotu została zmieniona na "Miss Marylin II" (jako, że był to już drugi samolot Ozingi noszący imię jego narzeczonej, a następnie długoletniej małżonki). W dniu 24 grudnia 1944 podporucznik Kenneth J. Mix (młody pilot, który przybył do jednostki zaledwie kilkanaście dni wcześniej), pilotując wypożyczoną maszynę Ozingi zderzył się z innym "Mustangiem" i zginął w szczątkach swojego samolotu.

Samolot bombowy PZL.37B "Łoś"; (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Polski samolot bombowy zaprojektowany w latach 1934-1936 przez zespół konstruktorów Państwowych Zakładów Lotniczych kierowany przez inż. Jerzego Drzewieckiego. Samolot powstał z inicjatywy ówczesnego szefa Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych, generała Ludomiła Rayskiego. Nowy bombowiec miał spełniać dwa zadania - stanowić czynnik odstraszenia (zgodnie z modną ówczesznie teorią Douheta o decydującej roli bombowców w przyszłej wojnie) oraz realizować koncepcję, zwaną dzisiaj "izolacją pola walki" - czyli niszczyć linie komunikacyjne przeciwnika na zapleczu frontu. Podstawową produkowaną seryjnie od 1938 roku wersją "Łosia" była PZL.37B, różniąca się zewnętrznymi od wersji "A" (wyprodukowanej w niewielkiej serii) podwójnymi statecznikami pionowymi.

Mocną stroną "Łosia" była jego aerodynamika. Kadłub maszyny, z racji kształtu i przekrojów, uczestniczył w wytwarzaniu siły nośnej, co jest obecnie standardem w samolotach bojowych, a w ówczesznie było rzadkością (kadłub stanowił z reguły po prostu dodatkowy balast). Z kolei laminarny profil skrzydeł wpłynął na wzrost zasięgu oraz prędkości lotu, chociaż tak naprawdę konstruktorzy samolotu odkryli i zastosowali ten profil przypadkowo. Otóż wojsko postawiło wymóg, aby część ładunku bombowego przenosić w komorach skrzydłowych. Przy profilu płata, jaki początkowo wybrano dla "Łosia", było to niemożliwe z uwagi na wymiary studziesięciokilogramowych bomb. W ramach poszukiwań jakiegoś rozwiązania, wypróbowano także zmianę kształtu profilu, przesuwając jego "najgrubsze miejsce" bardziej ku tyłowi - i rezultat przeszedł najśmielsze oczekiwania. Nie dość, że rozwiązano problem uzbrojenia (bomby mieściły się teraz w komorze skrzydłowej bez problemu), to jeszcze wyraźnie poprawiły się charakterystyki aerodynamiczne samolotu. Warto dodać, że właśnie profil laminarny był jednym z kluczowych czynników sukcesu [amerykańskiego myśliwca P-51 "Mustang"](#), który pojawił się kilka lat później.

Kolejnym nowatorskim elementem konstrukcji "Łosia" było jego podwozie - chowane, jednogoleniowe, z niezależnie zawieszonymi bliźniaczymi kołami (rozwiązanie opatentowane), które miało ułatwić działanie samolotu z lotnisk nieutwardzonych. Niestety, zalety tego rozwiązania częściowo niweczyła zbyt mała średnica kół, powodująca duży nacisk jednostkowy na grunt podczas kołowania, czy startu. W rezultacie, podczas działania z lotnisk polowych (a tak wyglądały realia września 1939), "Łosie" mogły zabierać najwyżej połowę nominalnego ładunku bomb.

Do istotnych wad "Łosia" można było także zaliczyć ciasnotę kadłuba. Trudne było zwłaszcza opuszczanie maszyny w sytuacjach awaryjnych (np. podczas skoku ze spadochronem). Uzbrojenie obronne samolotu także było zbyt słabe (choć równocześnie typowe dla wielu ówczesnych bombowców, w przypadku których liczone, że najlepszą obroną będzie prędkość samolotu). Z kolei nowoczesna polskorupowa metalowa konstrukcja stwarzała problemy

podczas produkcji, czego konsekwencje bywały poważne (np. przyczyną kilku wypadków "Łosi" i śmierci ich załóg były błędy popełnione przy nitowaniu kesonu skrzydła). W przypadkach, gdy było to możliwe, wady samolotu korygowano na bieżąco, a te poważniejsze miały zostać usunięte w następcy "Łosia" - bombowcu P.49 "Miś", którego jednak nie zdołano ukończyć przed wybuchem wojny.

We wrześniu 1939 samoloty PZL.37B zgrupowano w Brygadzie Bombowej, będącej strategicznym odwozem Naczelnego Wodza. Niestety, użyto ich do zadań, do których kompletnie się nie nadawały i których dla nich nie przewidywano. Zamiast niszczyć węzły kolejowe (co nastąpiło bodaj tylko raz, kiedy 2 września zbombardowano stację Voßwalde, obecnie Fossowskie na Śląsku Opolskim), lub przeprowadzać naloty odwetowe na niemieckie miasta (co nie miało miejsca ani razu), samoloty te atakowały kolumny pancerne i to małymi grupami lub nawet pojedynczo. W takich działaniach stracono 26 maszyn (czyli blisko 60% wszystkich użytych bojowo). W rezultacie, mimo bohaterstwa załóg, w ciągu kilkunastu dni zmarnowano praktycznie cały potencjał Brygady, nie osiągając właściwie nic.

To oczywiście nie przeszkadzało ówczesnej polskiej prasie w pisaniu doniesień "ku pokrzepieniu serc", na przykład o bombardowaniu przez "Łosie" Berlina (zob. reprodukcję lwowskiego "Gońca Wieczornego"). Złośliwym chichotem historii było, że dokładnie w dniu tej publikacji, czyli 17 IX, siedem ostatnich samolotów X Dywizjonu przeleciało do Rumunii, a dzień później dołączyło do nich 12 maszyn XV Dywizjonu.

W kolekcji: PZL.37B "Łoś" numer 72.91, oznaczenie kodowe 864-N, z III Plutonu 12 (212) Eskadry Bombowej, X Dywizjonu Bombowego. Samolot ten, dowodzony przez ppor. obserwatora Mieczysława Bykowskiego wystartował w dniu 4 września 1939 z lotniska polowego Kuciny (koło Aleksandrowa Łódzkiego) jako jedna trzech maszyn, mających rozkaz ataku na niemiecką kolumnę pancerną w okolicach Wielunia. Niestety wkrótce po starcie, polskie bombowce zostały przechwycony przez osiem Messerschmittów Bf-109D z 1./ZG2 i wszystkie zostały zestrzelone po krótkiej choć ząartej walce (w której prawdopodobnie straciły także jednego z napastników). Z załogi ppor. Bykowskiego ocalał jedynie pilot kapral Kazimierz Kaczmarek, który ciężko ranny zdołał wyskoczyć ze spadochronem (przeżył wojnę). Pozostali członkowie załogi: dowódca, ppor. Bykowski, oraz dwaj strzelcy - kaprale Marian Gargol i Lucjan Zimmermann, zginęli we wraku samolotu.

Samolot bombowy Fairey "Battle" Mk I (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Brytyjski lekki bombowiec, zaprojektowany w latach 1933 - 36 w odpowiedzi na specyfikację Ministerstwa Lotnictwa P.27/32. Planowano, że nowy samolot (jedsilnikowy dwuosobowy dolnopłat o nowoczesnej konstrukcji) zastąpi dwupłatowe bombowce Hawker "Hart". Początek prac nad nową konstrukcją był mało obiecujący. Prezes wytwórni uznał bowiem specyfikację za nierealną (zawarte w niej parametry i osiągi były niemożliwe do uzyskania przez maszynę jednosilnikową, biorąc pod uwagę możliwości ówczesnych silników) i zaproponował opracowanie samolotu dwusilnikowego. Ponieważ jednak Ministerstwo Lotnictwa nie chciało słyszeć o jakiegokolwiek korekcie wymagań, przygotowano wstępny projekt samolotu i przedstawiono go trochę "na odczepnego".

Ku zaskoczeniu wytwórni Fairey, ich właśnie projekt został uznany za najlepszy i w czerwcu 1934 Ministerstwo zakontraktowało opracowanie samolotu. Zespół konstrukcyjny, kierowany przez pochodzącego z Belgii inżyniera Marcela Lobelle bardzo dobrze wywiązał się z tej "mission impossible", tworząc samolot o najlepszej możliwej aerodynamice (która miała w jakiś sposób skompensować brak mocy jednostki napędowej) i bardzo lekkiej, nowoczesnej konstrukcji. Szczęśliwie w tym czasie do dyspozycji konstruktorów pojawił się także nowy silnik, mianowicie Rolls-Royce PV-12 (który później okazał się być jednym z najlepszych lotniczych silników II wojny światowej i zyskał zasłużoną sławę pod nazwą "Merlin").

Połączenie przyszłego "Merlina" z płatowcem dało całkiem zadowalający rezultat i w marcu 1936 nowy bombowiec oblatano, a w dniu 2 kwietnia 1936 oficjalnie nazwano go "Battle", co wielu złośliwie wiązało z "bitwami", jakie wytwórnia Fairey stoczyła z Ministerstwem Lotnictwa, usiłując przekonać decydentów do swojej koncepcji samolotu dwusilnikowego (zresztą, jak się później zresztą okazało - słusznej).

Po wypowiedzeniu przez Wielką Brytanię wojny hitlerowski Niemcom, dziesięć dywizjonów "Battle" przebazowano do Francji w ramach lotniczego komponentu brytyjskich sił ekspedycyjnych (nazwanego AASF - Advanced Air Striking Force). W dniu 27 września 1939 na samolocie "Battle" K9271 ze 103 Dywizjonu odniesiono pierwsze alianckie zwycięstwo powietrzne - John E. Summers, strzelec pokładowy w załodze porucznika A. L. Vipan'a zestrzelił atakującego Bf-109D obergefreittra Josefa Scherma z JGr.152.

Po ataku niemieckim na Zachodzie, w maju 1940, bombowce Fairey "Battle" z AASF, podobnie, jak polskie bombowce we wrześniu 1939, rzucono przede wszystkim do ataków na kolumny wojsk, ale także na linie zaopatrzeniowe Wehrmachtu (zwłaszcza mosty). Skutki były podobnie opłakane, a dywizjony topniały w oczach. W końcu, 14 maja po nalocie na mosty pontonowe na Mozie pod Sedanem, w którym stracono 35 spośród 63 bombowców "Battle" (najcięższe straty poniósł 218 Dywizjon, tracąc 10 z 11 wysłanych maszyn), samoloty te przesunięto do działań nocnych, a do końca 1940 wycofano w ogóle z jednostek bombowych.

Niewiele brakowało, a Fairey "Battle" znalazłyby się także w składzie lotnictwa polskiego we wrześniu 1939, ale pierwszy transport zakupionych maszyn nie zdążył dotrzeć do miejsca przeznaczenia (miały być dostarczone przez Rumunię, ale statki "Lassell" i "Clan Menzies" zatrzymano 18 września w Turcji). W rezultacie, z bombowcami tymi zapoznały się dopiero załogi z dywizjonów bombowych 300, 301, 304 i 305, sformowanych w Wielkiej Brytanii. Pierwsze loty bojowe na tych samolotach wykonali lotnicy z dywizjonów 300 i 301 wieczorem 14 września 1940 roku (bombardowanie portu w Boulogne). "Battle" nie zagrzały długo miejsca w polskich jednostkach, jako że już miesiąc później rozpoczęło się ich wycofywanie i zastępowanie samolotami [Vickers "Wellington"](#).

W kolekcji: Fairey "Battle" Mk I, numer seryjny: P2332, kod identyfikacyjny: PH-F z 12 Dywizjonu RAF (pilot podporucznik Norman M. Thomas) Samolot ten brał udział w nalocie na most Vroenhoven na Kanale Alberta, 12 maja 1940, w którym to nalocie straty brytyjskie wyniosły 100% użytych maszyn. Ciężko uszkodzony samolot Thomasa rozbił się niedaleko Maastricht, a załoga dostała się do niewoli. Dwóch lotników z innej maszyny biorącej udział w tym samobójczym ataku - porucznik Donald E. Garland oraz sierżant Thomas Gray zostało pośmiertnie odznaczonych Victoria Cross, najwyższym brytyjskim orderem wojskowym za odwagę.

Samolot myśliwski Messerschmitt Bf-110G (mod 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu:	Bardzo dobry
------------------------	--------------

Opis: Niemiecki nocny samolot, będący wyspecjalizowanym wariantem ciężkiego myśliwca opracowanego w roku 1934, w ówczesnych zakładach Bayerische Flugzeugwerke (od 1938 roku - Messerschmitt AG). Konstruktorem samolotu był inżynier Walter Rethel (sam Willy Messerschmitt był w tym czasie zajęty projektowaniem i rozwojem myśliwca jednosilnikowego, przyszłego Bf-109).

Początkowym przeznaczeniem Bf-110 (tak oznaczono samolot Rethela, nazwa „Me-110” jest niepoprawna i nie była stosowana) miało być eskortowanie własnych bombowców i przełamywanie obrony myśliwców przeciwnika. Maszyna musiała zatem dysponować odpowiednio dużym zasięgiem (minimum 2 000 km), szybkością i silnym uzbrojeniem, co przy ówczesnym stanie techniki, oznaczało konstrukcję dwusilnikową. Nieunikniona w tym przypadku słaba zwrotność, miała być skompensowana właśnie szybkością, wyposażeniem samolotu w działka 20 mm (ówczesnym standardem dla myśliwca były dwa karabiny maszynowe) oraz dodaniem tylnego stanowiska strzeleckiego dla samoobrony.

Jak to wielokrotnie w historii bywało, teoretyczne założenia i oczekiwania mocno rozminęły się z realiami. Myśliwce Bf-110 kompletnie zawiodły w przewidzianej dla nich roli, za to sprawdziły się całkiem dobrze w zupełnie innych zastosowaniach - jako samoloty myśliwko-bombowe, rozpoznawcze oraz jako nocne myśliwce. Z tą ostatnią rolą (nocną) wiąże się pewne nieporozumienie - często spotykana jest informacja, że do tych działań przesunięto je po klęsce, jaką poniosły w Bitwie o Anglię. Nie jest to prawdą, gdyż pierwsza jednostka nocna - NJG1 wyposażona w Bf-110C, osiągnęła gotowość bojową i odniosła pierwsze sukcesy już w czerwcu 1940, a zatem jeszcze przed rozpoczęciem Bitwy.

Początkowo niemieckie myśliwce nocne nie były wyposażone w radary pokładowe. Naprowadzano je w rejon przechwycenia na podstawie wskazań stacjonarnych radarów naziemnych. Inną często stosowaną taktyką, było także atakowanie brytyjskich bombowców złapanych w światła reflektorów przeciwlotniczych.

Pierwsze wersje pokładowego radaru Telefunken FuG 202 „Lichtenstein” pojawiły się na wyposażeniu niemieckich samolotów dopiero w lipcu 1941. W lutym 1943 natomiast, do jednostek „Nachtjaegerów” zaczęły przybywać samoloty w wersji Bf-110G, silniej uzbrojone (działka 30 mm) i wyposażone w nowe radary, coraz bardziej precyzyjne i odporniejsze na zakłócenia (kolejno typów FuG 212, 220 oraz 227).

Messerschmitt Bf-110G produkowano aż do lutego 1945 (łącznie blisko 2 200 egzemplarzy), mimo, że w międzyczasie na uzbrojenie Luftwaffe wprowadzono nowocześniejsze i dużo lepsze typy nocnych myśliwców (jak chociażby Ju-88G, czy He-219). Co ciekawe, wersji Bf-110G w ogóle nie produkowano w macierzystych zakładach Messerschmitta, ale w Gotha Waggonfabrik (GWF) oraz w Luther-Werke Braunschweig (LWB).

Na Bf-110 latało wielu „Expertów” Luftwaffe, w tym najskuteczniejszy w historii pilot nocnego myśliwca - major Heinz Wolfgang Schnauffer (121 zwycięstw powietrznych).

W kolekcji: Messerschmitt Bf-110G-4 o numerze seryjnym „Werk 140655” i oznaczeniu „G9+AA”, należący do Stab./NJG 1, stacjonującego na lotnisku Husum (Niemcy) wiosną 1944. Pilotem tego samolotu był Obersteleutnant Hans-Joachim Jabs (50 zwycięstw powietrznych). Prezentowany model powinien mieć jeszcze na kadłubie oznakowanie w postaci potrójnego szewronu (zob. zdjęcie) - ale kiedy go robiłem, nie znałem jeszcze tej fotografii.

29 kwietnia 1944, podczas dziennego lotu testowego przed nocną służbą, samolot Jabsa został przechwycony przez „Spitfire’y” Mk IX ze 132 Squadronu RAF. W zamieszaniu, jakie nastąpiło, Jabs znalazł się nagle „twarzą w twarz” z myśliwcem kapitana Johna Caultona. Obaj piloci równocześnie otworzyli ogień i obaj nawzajem się trafili. „Messer” Jabsa wylądował przymusowo koło własnego lotniska, a „Spifire” odmówił posłuszeństwa nieco dalej, w okolicy Deelen, gdzie z kolei Caulton musiał „usiąść” i oczywiście został natychmiast wzięty do niewoli. Kiedy czekał pod strażą na transport do obozu jenieckiego, niespodziewanie odnalazł go i odwiedził Jabs wraz ze swoją załogą. Po zasalutowaniu, Jabs zapytał Caultona po angielsku: „Czy to pan był pilotem Spitfire’a?”. Kiedy Caulton potwierdził, Jabs powiedział z uśmiechem: „A ja jestem tym drugim pilotem”. Przeciwnicy ucieli sobie pogawędkę, co uwieczniono na zdjęciu (Caulton ma na głowie opatrunek, gdyż podczas lądowania uderzył czołem o celownik w kabinie), a nawet podjechali na chwilę samochodem Jabsa do wraku „Spitfire’a”.

Jabs i Caulton (który po wojnie powrócił do ojczystej Nowej Zelandii) spotkali się ponownie w 1972, a podczas kolejnego spotkania, w 1988 wspólnie odwiedzili miejsce swojej walki.

Samolot P-47D-15 "Thunderbolt" (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Amerykański samolot myśliwski, skonstruowany w latach 1940 - 41 i wprowadzony do linii w roku 1942. Największy, najcięższy i najliczniej produkowany amerykański jednosilnikowy myśliwiec II wojny światowej, obecnie nieco zapomniany i pozostający w cieniu dużo bardziej słynnego [P-51 „Mustang”](#).
Powstanie tego samolotu nierozdzielnie związane jest z dwoma emigrantami z porewolucyjnej Rosji. Jednym z nich był szlachetnie urodzony Alieksandr Nikołajewicz Prokofjew-Siewierski, który w roku 1923, już jako Alexander de Seversky założył w USA wytwórnię lotniczą (w 1939 przemianowana na Republic Aviation), a drugim - Gruzin z pochodzenia, Alexander Kartveli (Aleksander Kartweliszwili), główny konstruktor firmy.
Wiosną 1940 Kartveli przedstawił projekt nowego myśliwca, zbudowanego „wokół” najpotężniejszego dostępnego ówczesnie silnika (gwiazdowy Pratt & Whitney R-2800 o mocy 2000 KM) i dodatkowej tłokowej sprężarki, która zajmowała cały tył kadłuba za kabiną pilota. W porównaniu z ówczesnymi myśliwcami, maszyna wyglądała wręcz monstrualnie, ale jej osiągi zapowiadały się imponująco. Podpisano więc kontrakty i od lata 1942 nowe samoloty, oznaczone P-47, zaczęły trafiać do jednostek.
Kiedy pierwsze „Thunderbolty” (taką oficjalną nazwę własną otrzymały P-47) pojawiły się w roku 1943 w składzie amerykańskich dywizjonów bazujących w Wielkiej Brytanii, piloci brytyjscy nie mogli uwierzyć własnym oczom i ponuro prorokowali, że ich amerykańscy koledzy staną się „pokarmem” dla myśliwców niemieckich. Faktycznie, P-47 miały słabą zwrotność i niezbyt dużą prędkość wznoszenia - czyli w walce manewrowej wydawały się być bez szans.
Tyle, że P-47 nie były przeznaczone do eleganckiej, „rycerskiej” walki manewrowej. Ich taktyką było działanie na wysokim pułapie, skąd z ogromną prędkością spadały na przeciwnika, rozstrzelując go ogniem swoich ośmiu "półcalówek". Po ataku, mając znaczny zapas energii uzyskany w nurkowaniu, wyrwały do góry i czatowały na kolejną okazję. Pionierem i orędownikiem tej taktyki był płk Hubert Zemke, dowodzący 56th Fighter Group (nieoficjalnie zwanej „Watahą Zemkego” / "Zemke's Wolfpack"), drugą w kolejności najskuteczniejszą amerykańską jednostką myśliwską II wojny światowej.
12 maja 1944 doszło do nieczęsto spotykanej bitwy powietrznej z udziałem asów obu stron, kiedy 56th FG, eskortująca bombowce, została zaatakowana przez Messerschmitty Bf-109 z JG11, którymi dowodził major Günther Rall (trzeci na liście "ekspertów" Luftwaffe, mający wówczas 273 zwycięstwa powietrzne na swoim koncie). W zaciętej walce Rall zestrzelił obu skrzydłowych Zemkego, po czym sam został trafiony, ranny (jeden z pocisków „Thunderbolta” odstrzelił mu kciuk) i zmuszony do skoku ze spadochronem. W sumie piloci „Zemke’s Wolfpack” zestrzelili tego dnia 11 Bf-109 za cenę trzech własnych samolotów. Warto przy

okazji zauważyć, że Rall odniósł owe wcześniejsze 273 zwycięstwa na froncie wschodnim, a jego debiut na Zachodzie przyniósł mu, poza wspomnianymi dwoma kolejnymi sukcesami, także zestrzelenie i inwalidztwo w pierwszej poważnej walce...

Z kolei Zemkego, świetnego taktyka i zaprzysięgłego fana „Thunderboltów”, ironia losu dosięgła niespełna pół roku później, kiedy objął dowództwo 479th Fighter Group, wyposażonej w „Mustangi”. Podczas lotu bojowego w dniu 30 października 1944, jego samolot wpadł w niespodziewaną silną turbulencję burzową, w której stracił skrzydło. Zemke zdołał wyskoczyć ze spadochronem nad wrogim terytorium i oczywiście trafił do niewoli. Tam z kolei, podczas przewożenia go pod strażą pociągiem na jedno z przesłuchań, znalazł się pod ogniem alianckich samolotów, polujących nad Niemcami na wszystko co tylko jeździło po torach i drogach. W powstałym zamieszaniu nie skorzystał jednak (jak można by oczekiwać) z okazji do ucieczki, ale kiedy wszyscy wokół szukali schronienia, wrócił do wciąż ostrzeliwanego wagonu, z którego wyniósł dwie Niemki, ratując im życie. Niewiele brakowało, aby w rezultacie tego czynu stał się jedynym chyba Amerykaninem, który podczas wojny otrzymałby... niemieckie odznaczenie za odwagę, o co zawnioskował do władz jego „oficer przesłuchujący” Hanns Scharf.

W tym czasie, wobec braku przeciwnika w powietrzu, coraz więcej „Thunderboltów” kierowano do zadań myśliwsko-szturmowych (być może to któreś z nich ostrzeliwały pociąg Zemkego). Silnie uzbrojone, potrafiące przenieść większy ładunek bomb, niż przeciętny bombowiec z początków wojny, siały zniszczenie, a same potrafiły bezpiecznie wracać do bazy z uszkodzeniami, które w przypadku innych samolotów byłyby „śmiertelne” (np. z przestrzelonymi cylindrami silnika).

W kolekcji: Republic P-47D-15 “Thunderbolt” o numerze seryjnym 225845, oznaczony R3-G z 410th Fighter Squadron, Dziewiąta Armia Powietrzna USAAF, sierpień 1944. W tym czasie dywizjon ten zajmował się zwalczaniem celów naziemnych w zachodniej Francji. Na wojennym zdjęciu samolot przelatuje nad wyspą Mont St Michel.

Samolot myśliwski F8F-1B "Bearcat" (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu:	Bardzo dobry
------------------------	--------------

Opis:	<p>Amerykański samolot myśliwski morski (operujący z lotniskowców), skonstruowany w latach 1943-44 w wytwórni Grumman (główny konstruktor Bill Schwendler). Historia opracowania samolotu zaczęła się 23 czerwca 1942, kiedy wiceprezes Grummana - Jake Swirbul spotkał się w Pearl Harbor z pilotami myśliwców, którzy walczyli na samolotach F4F „Wildcat” w bitwie o Midway, aby zebrać ich opinie i uwagi. Dowódca dywizjonu VF-3, komandor podporucznik John Thach podsumowując wypowiedzi swoje i kolegów, położył szczególny nacisk na maksymalną prędkość wznoszenia, jako kluczową oczekiwaną cechę przyszłych amerykańskich myśliwców. Doświadczenie pierwszych walk z Japończykami wyraźnie wskazywało, że myśliwce morskie, zwłaszcza działające w obronie własnych lotniskowców, rzadko będą miały komfort wyczekiwania na przeciwnika na wysokim pułapie - realia wskazywały raczej, że będą podrywane „na ostatnią chwilę” i będą musiały jak najszybciej znaleźć się na wysokości zbliżającego się wroga..</p> <p>W tym czasie Grumman koncentrował się na wprowadzeniu do produkcji myśliwca F6F „Hellcat”, który w latach 1943 - 44 miał wymieść japońskie „Zera” z nieba nad Pacyfikiem. Zarząd firmy zdawał sobie jednak sprawę, że i Japończycy także szykują maszyny nowej generacji, z którymi „Hellcaty” będą mogły mieć poważne kłopoty.</p> <p>Prawie równo rok później, kiedy „Hellcat” wszedł już do produkcji seryjnej, piloci doświadczalni Grummana udali się do Wielkiej Brytanii, aby zapoznać się z najnowszymi niemieckimi myśliwcami zdobytymi przez Brytyjczyków i podpatrzeć ich rozwiązania. Ogromne wrażenie na Amerykanach wywarł zwłaszcza Focke-Wulf FW-190A. Po powrocie do Stanów, opracowano specjalny raport „Design 58”, na podstawie którego zaczęto projektować nowy myśliwiec. Wbrew rozpowszechnianym do dzisiaj opiniom, nowa maszyna nie miała wprost kopiować rozwiązań zastosowanych w FW-190 (co nie miałoby sensu, chociażby z powodu specyficznych wymagań dla myśliwca morskiego), ale miała odzwierciedlać jego „filozofię konstrukcji”. W praktyce polegało to na obudowaniu jak najpotężniejszego silnika jak najłżejszą konstrukcją oraz zapewnieniu pilotowi jak najlepszych warunków „pracy”, w tym oczywiście prowadzenia walki.</p> <p>Nowy samolot Grummana oblatano w sierpniu 1944. Chociaż był on wyraźnie mniejszy i lżejszy od „Hellcata”, napędzał go taki sam silnik Pratt & Whitney R-2800. Co ważne, konstruktorzy, starając się zmniejszyć masę maszyny, nie próbowali oszczędzać na solidności konstrukcji, czy też bezpieczeństwie pilota (którego chroniły płyty pancerne). Kluczem do sukcesu były natomiast wyjątkowo staranne obliczenia (uwzględniające najnowsze osiągnięcia aerodynamiki i wytrzymałości) oraz nowe materiały i technologie produkcji. W rezultacie powstał najszybszy chyba jednosilnikowy tłokowy samolot myśliwski II wojny światowej (a na pewno o największej prędkości wznoszenia po starcie - ponad 2 kilometry na minutę). Praktycznie jedyną wadą F8F (taki indeks nadała samolotowi Marynarka) był dość niewielki</p>
--------------	---

zasięg, przez co samolot stał się wyspecjalizowanym myśliwcem przechwytyjącym. W realiach wojny na Pacyfiku i wzrastającego zagrożenia ze strony Kamikaze, US Navy planowała więc skierować F8F do obrony przeciwko samobójczym atakom japońskich samolotów, natomiast rolę myśliwców eskortujących dalekiego zasięgu, nadal miały pełnić zasłużone „Hellcaty”. Samolotowi F8F nadano nazwę własną „Bearcat”, zgodnie z tradycją Grummana (nazwy myśliwców tego producenta, poczynając od F4F kończyły się na „-cat”). Nazwa ta nie oznacza (jak można czasami tu i ówdzie przeczytać) jakiegoś „Niedźwiedziego kota”, ale azjatyckiego małego drapieżnego ssaka - binturonga, będącego dalekim krewnym mangusty.

Pierwszy dywizjon „Bearcatów” - VF-19 z lotniskowca USS „Langley” osiągnął gotowość operacyjną latem 1945, ale nie zdążył wziąć udziału w walce przed kapitulacją Japonii.

Po wojnie w „Bearcaty” wyposażono łącznie 24 dywizjony US Navy i kilka dywizjonów US Marines. Produkcję tych samolotów zakończono w 1949, a dopiero w roku 1954 pierwszy raz wzięły udział w walce (w Indochinach) jako maszyny szturmowe i to w barwach francuskich (ok. 200 samolotów przekazano Francji w 1951). Nigdy żaden F8F nie wystąpił w roli do jakiej go projektowano - czyli w bezpośrednim starciu z samolotem wroga..

„Bearcaty” były bardzo lubiane przez pilotów. Nic dziwnego zatem, że pewien lotnik morski, mający doświadczenie z różnymi typami samolotów - zarówno tłokowych, jak i odrzutowych - zapytany o swój ulubiony typ maszyny, bez wahania wskazał na F8F „Bearcat”. Lotnik ten nazywał się Neil Armstrong. Po odejściu z wojska i przejściu do NASA, w roku 1969 został pierwszym człowiekiem, który postawił stopę na Księżycu.

Opinia Armstronga o tym samolocie nie była zresztą odosobniona - inny pilot porównując tłokowe myśliwce US Navy z drugiej połowy lat czterdziestych użył barwnego porównania z dziedziny motoryzacji - według niego „Hellcat” był jak Buick, „Corsair” jak Cadillac, a „Bearcat” jak Maserati.

Jak na maszyny tej klasy przystało, „Bearcaty” zakupione z demobilu przez użytkowników prywatnych, przez wiele lat uczestniczyły w wyścigach lotniczych w USA. Jeden z tych samolotów ustanowił absolutny rekord świata prędkości dla samolotów tłokowych - 850,26 km/h na dystansie pomiarowym 3 km.

W kolekcji: Grumman F8F-2 „Bearcat” numer seryjny: 95318, oznaczenie kodowe „201-B”, lotniskowiec USS „Boxer” czerwiec 1947. Pilotem samolotu był komandor podporucznik D. C. „Whiff” Caldwell, dowódca dywizjonu myśliwskiego VF-20A. Cały samolot pomalowano na błyszczący kolor „Sea Blue”, a jako indywidualną ozdobę, na osłonie silnika naniesiono baretki wszystkich odznaczeń, jakie posiadał Caldwell.

Samolot P-47D-30 "Thunderbolt" (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu:	Bardzo dobry
------------------------	--------------

Opis:	<p>Wariant rozwojowy amerykańskiego ciężkiego myśliwca P-47, opracowany w roku 1943 i używany bojowo od 1944.</p> <p>Podobnie, jak w przypadku samolotu P-51 „Mustang”, również „Thunderbolty” nieustannie modernizowano i ulepszano. Dwie najpoważniejsze zmiany wprowadzono w roku 1943. Pierwsza z nich niezbyt rzucała się w oczy. Piętą achillesową wczesnych modeli P-47 była słaba zwrotność i relatywnie niewielka prędkość wznoszenia. Co prawda w znacznym stopniu kompensowano to ich taktyką działania, wyjątkowo „nieprzyjemną” dla przeciwnika (atak z nurkowania i wyrwanie do góry dzięki zapasowi energii), ale nie zawsze realia pozwalały na walkę na takich warunkach.</p> <p>Lekarstwem okazała się zmiana śmigieł. Zastosowanie nowych szerokołopatowych śmigieł firmy Curtiss, o imponującej średnicy czterech metrów, umożliwiło pełniejsze wykorzystanie ogromnej mocy silnika „Thuda” (jak samolot ten nazywali piloci) i dało maszynie zupełnie nowe możliwości. Z kolei dla pilotów Luftwaffe okazało się to być śmiertelnie groźną niespodzianką. Przyzwyczajeni do pewnej ociążałości P-47 na niskim pułapie, z zaskoczeniem przekonywali się, że amerykańskie „latające dzbanki” („Flying Jugs” - inne przezwisko nadane P-47) potrafią teraz całkiem ochoczo i sprawnie podejmować manewrową walkę w pionie, a co więcej, bez problemu wchodzą w niej swoim przeciwnikom na ogony...</p> <p>Drugą zmianą, wprowadzoną pod koniec 1943 roku było (podobnie jak w przypadku „Mustanga” P-51) obniżenie tyłu kadłuba i zastosowanie kropłowej osłony kabiny pilota. Radykalnie poprawiło to pole widzenia i zostało natychmiast docenione przez amerykańskich lotników.</p> <p>Do końca wojny myśliwce P-47 budziły ogromny szacunek wśród niemieckich pilotów i uważane były przez wielu z nich za groźniejszego przeciwnika niż „Mustangi”. Nawet sceptyczni Brytyjczycy przekonali się w końcu do tych maszyn, ale wprowadzili je nie w Europie, lecz na froncie birmańskim, gdzie ich odporność na uszkodzenia i ogólna solidność zaskarbiły sobie wdzięczność użytkowników. Nawet poważnie uszkodzone „Thunderbolty” z reguły dowoziły swoich pilotów na lotnisko, oszczędzając im niezbyt przyjemnych perspektyw skoku nad dżunglą...</p> <p>Wracając do Europy, warto wspomnieć o latającym na tych maszynach najsukuteczniejszym amerykańskim myśliwcu na tym froncie, a trzecim w ogóle na liście amerykańskich asów (dwaj pierwsi latali nad Pacyfikiem). Pilot ten nosił swojsko brzmiące nazwisko: Francis Gabreski (urodzony jako Franciszek Gabryszewski). Z racji pochodzenia i znajomości języka, Gabreski odbył na przełomie 1942-43 staż bojowy w polskim 315 Dywizjonie, a latając w 61st Fighter Squadron (w 56 Fighter Group pułkownika Zemkego), w ciągu jednego roku zestrzelił 28 niemieckich samolotów i zniszczył 3 kolejne na ziemi. Kiedy zaliczył przepisową turę 300 godzin lotów bojowych, dowództwo zdecydowało o wycofaniu go z walki i powrocie do USA.</p>
--------------	--

Gabreski przekazał dowodzenie 61 Dywizjonem swojemu następcy, a dzień 20 lipca 1944 miał być jego ostatnim w jednostce.

Pilot takiej klasy postanowił jednak odpowiednio uczcić i przypieczętować swoje odejście jeszcze jednym lotem. Ku wielkiemu rozczarowaniu „Gabby’ego” tego dnia Luftwaffe jakoś jednak nie kwapiła się do zaatakowania bombowców, w których osłonie poleciał. Postanowił więc samemu poszukać okazji. Ta zaś trafiła się niebawem gdy dostrzegł w okolicach niemieckiego miasteczka Bassenheim, niedbale zamaskowanego na polowym lotnisku Heinkla He-111. Niewiele myśląc zanurkował i poczęstował wrogi bombowiec serią z ośmiu „półcalówek”. Nie do końca zadowolony z rezultatu wykonał nawrót i podszedł do ponownego ataku, tym razem w niskim locie koszującym, ale w jego trakcie... zahaczył o ziemię ogromnym śmigłem swojego samolotu. Na oczach oniemiałego personelu Luftwaffe, potężny „Thunderbolt” bezradnie zarył kadłubem pośrodku ich lotniska, a Gabreski, zamiast powrotu do Pensylwanii i ślubu (na który odłożył już niebagatelną wówczas kwotę 2 tysięcy dolarów) trafił na resztę wojny do obozu jenieckiego.

„Gabby” był także jednym z nielicznych pilotów, którzy zostali asami w więcej niż jednym konflikcie. Po powrocie z niewoli i powrocie do służby, zdążył jeszcze wziąć udział w wojnie w Korei (latając na odrzutowym North American F-86 „Sabre”), gdzie do listy sukcesów dołożył kolejne 6 zestrzeleń i jedno współdzielone z innym pilotem.

W kolekcji: P-47D-30 o numerze seryjnym 433087, oznaczeniu O7-R i mało zachęcającej nazwie własnej „Bloom’s Tomb” („Grób Blooma”) z 514 Fighter Squadron, Dziewiąta Armia Powietrzna USAAC, lotnisko Handorf (Niemcy) kwiecień 1945. Pilotem samolotu był kapitan Jay C. van Bloom. Ciekawostką stanowi fakt, że Bloom podczas wojny latał łącznie na dziewięciu „Thunderboltach”, z których każdy miał identyczną nazwę (choć malunki nieco się różniły). Osiem pierwszych maszyn zostało utraconych (uszkodzenia od ognia przeciwnika, wypadki), co spowodowało, że oficer operacyjny dywizjonu delikatnie zasugerował Bloomowi zmianę nazwy, jako najwyraźniej prowokującą los. Bloom odmówił, dowodząc, nie bez racji, że ani on, ani żaden inny pilot używający jego maszyny, nie zginął, ani nie został ranny (choć 22 listopada 1944 porucznik Donald O. Dorman trafiło niewoli). Tytułem kompromisu, uzgodniono zmianę oznakowania indywidualnego - z litery „R” na „R” (podkreślone), co jednak nastąpiło dopiero po zakończeniu działań wojennych.

Samolot Hawker „Hurricane” II D (model 1/72)

Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Wyspecjalizowany wariant brytyjskiego samolotu myśliwskiego, przeznaczony do zwalczania naziemnych celów ruchomych, zwłaszcza pojazdów opancerzonych.

"Hurricane" był dziełem Sydney Camm'a, uważanego za jednego z najwybitniejszych brytyjskich konstruktorów lotniczych XX wieku. Camm, który rozpoczął swoją karierę zawodową w roku 1912 jako pomocnik cieśli, został w roku 1923 zatrudniony przez firmę Hawker na stanowisku kreślarza. Mimo braku formalnego wykształcenia miał wyjątkowy talent inżynierski, co natychmiast doceniono - po zaledwie dwóch latach został głównym konstruktorem firmy. Na tym stanowisku pozostał przez kolejne 40 lat, a uwieńczeniem jego wspaniałej kariery był projekt myśliwca pionowego startu i lądowania, znanego do dzisiaj jako „Harrier”.

W pierwszej połowie lat trzydziestych, w skład wyposażenia RAF wchodziły wyłącznie myśliwskie dwupłatowce, a wśród nich oczywiście również konstrukcje Camma, zwłaszcza myśliwiec Hawker „Fury”, który uważano za maszynę niemal idealną w swojej klasie. W tym czasie pojawiły się jednak nowe kwestie. Z jednej strony RAF zaczął coraz poważniej zastanawiać się nad zagrożeniem, jakie niesły ze sobą nieprzyjacielskie bombowce. Uważano (zgodnie z modną wówczas teorią Douheta), że zmasowane naloty bombowe na ośrodki cywilne, w tym z użyciem broni chemicznej, mogą spowodować panikę wśród ludności, rozruchy, upadek rządu i w konsekwencji - przegranie wojny, bez względu na rezultaty starć sił zbrojnych. Działania zapobiegawcze poszły w dwóch kierunkach - budowa własnych bombowych „sił odstraszania i rewanżu” oraz opracowanie myśliwców, które byłyby w stanie skutecznie powstrzymać wrogie naloty.

Założono, że nowe myśliwce powinny być szybkie, tak, aby poderwane w trybie alarmowym potrafiły przechwycić wroga jak najdalej od własnych miast. Uznano również, że dotychczasowe typowe uzbrojenie myśliwca - dwa karabiny maszynowe - może nie wystarczyć do zestrzelenia bombowca w jednym ataku (zakładano, że w realiach walki powietrznej nie uda się oddać celnej serii trwającej dłużej niż dwie sekundy). Postanowiono więc zwiększyć siłę ognia nowego myśliwca aż czterokrotnie - do ośmiu karabinów maszynowych.

Dokładnie w tym samym czasie rozwijała się druga ze wspomnianych kwestii - inżynier Camm przemyślał nad dalszym rozwojem i udoskonaleniem myśliwca „Fury”. Konstrukcja ewoluowała w postać jednopłata ze skrzydłem o grubym profilu, ale z wykorzystaniem konstrukcji kadłuba i technologii wykonania sprawdzonych na poprzedniku. Camm nawet nazwał roboczo swój nowy projekt „Fury Monoplane”.

Nowy samolot oblatano w 1935. Okazał się konstrukcją udaną - spełniał wszystkie wymagania RAF, był przyjemny w pilotażu, solidnie skonstruowany, odporny na uszkodzenia i łatwy do naprawy. W rezultacie, do roku 1940 samolot ten, nazwany „Hurricane”, stał się podstawowym wyposażeniem RAF Fighter Command. I chociaż brytyjskim symbolem Bitwy o Anglię jest dzisiaj Supermarine „Spitfire”, to właśnie „Hurricane” był rzeczywistym zwycięzcą. Myśliwce te zestrzeliły w okresie Bitwy więcej samolotów Luftwaffe niż wszystkie inne środki obrony (artyleria przeciwlotnicza, inne myśliwce - w tym „Spitfire’y”) razem wzięte.

Począwszy od 1941 „Hurricane’y” zaczęto wycofywać z pierwszoliniowych jednostek myśliwskich w Europie i skierowano je na drugorzędne fronty oraz do zadań rozpoznawczych i szturmowych. W tej ostatniej roli, z racji swej stabilności i solidności, „Hurricane” okazały się idealnym nośnikiem cięższego uzbrojenia. Wersję II B wyposażono w cztery działka 20 mm, a kolejną wersję (oznaczoną II D) w jeszcze cięższe „argumenty”, mianowicie dwa działka przeciwpancerne 40 mm.

Tak uzbrojone „Hurricane’y” przysporzyły solidnych kłopotów wojskom niemieckim i włoskim w Afryce Północnej. Jeden z najskuteczniejszych brytyjskich „niszczycieli czołgów”, major Philip Hillier zniszczył w czerwcu 1942 kilkanaście Panzerów „Afrika Korps” (potwierdzono trzynaście), zanim sam zginął i to nie na polu walki, ale w wypadku podczas pokazu dla alianckiej generalicji.

„Hurricane’ów” uzbrojonych w działka 20 lub 40 mm oraz bomby i rakiety używano aż do końca wojny, przy czym od 1944 kierowano je głównie na front azjatycki.

W kolekcji: „Hurricane” II D Trop (wersja tropikalna, wyposażona w powiększony filtr powietrza firmy Vokes z przodu kadłuba), numer BP188, oznaczenie kodowe JV-Z, w barwach 6 Squadronu RAF, Afryka Północna, bitwa pod El-Alamein, listopad 1942. Dywizjon ten zyskał wśród wojsk 8 Armii generała Montgomery’ego wdzięczność i sławę swoją skutecznością.

Dorobił się także nieoficjalnej nazwy „Latające otwieracze puszek” („Flying Tin Openers”).

Piloci z dumą przyjęli rysunek uskrzydłonego otwieracza do konserw jako nieoficjalny symbol jednostki, a dowództwo RAF po pewnym czasie nie miało innego wyjścia, jak go zatwierdzić (choć aby „zachować twarz”, cokolwiek pokrętnie zinterpretowano go jako... uproszczoną sylwetkę orła atakującego węża, co nawiązywało do oficjalnego godła dywizjonu). I tak czerwony otwieracz na niebieskim tle przyozdabia do dzisiaj ogony supernowoczesnych Eurofighterów dywizjonu.

Zdjęcie drugowojenne pochodzi ze zbiorów Imperial War Museum.

Samolot myśliwski MiG-29 (model 1/72)**Kolekcja:** Lotnictwo (modele 1/72)**Muzeum:** MMM - Muzeum Militariów Misiaczka**Właściciel:** TeddyBear**Stan eksponatu:** Bardzo dobry

Opis: Radziecki (nast. rosyjski) samolot myśliwski IV generacji, zaprojektowany w Biurze Konstrukcyjnym OKB Mikojana pod kryptonimem „Wyrób 9” (główny konstruktor - Rostisław Bieliakow, następnie Michaił Waldenberg, konstruktor wiodący - Aleksander A. Czumaczenko). Wraz z myśliwcem Su-27 miał stanowić odpowiednik amerykańskiego „tandemu” F-15 „Eagle” i F-16 „Fighting Falcon”. Projektując „Wyrób 9”, wykorzystano najnowsze osiągnięcia aerodynamiki, przy czym szczególnie nacisk położono na zwrotność, szybkość wznoszenia i bezpieczeństwo (to ostatnie zapewniał między innymi napęd dwusilnikowy). W roku 1972 wojsko zaakceptowało projekt, nadając mu oficjalne oznaczenie „MiG-29” Dla nowego myśliwca przewidziano rolę następcy powszechnie używanych MiG-21 oraz MiG-23 (w związku z czym prawie od początku planowano wprowadzenia go jako nowego standardu w krajach Układu Warszawskiego).

MiG-29 został oblatany w roku 1983, a rok później w moskiewskich zakładach GAZ-30 (obecnie „Znamia Truda”) rozpoczęto jego produkcję. Trwała ona do roku 1994 i zamknęła się liczbą 1300 samolotów jednomiejscowych oraz 200 dwumiejscowych (te z kolei produkowano w zakładach „Sokoł” w Niżnym Nowgorodzie).

Nowe myśliwce ujawniono po raz pierwszy w roku 1986, kiedy zespół sześciu MiG-29 złożył wizytę w bazie lotniczej Rissala w Finlandii. Wbrew dotychczasowym radzieckim zwyczajom („tajne przez poufne”) w ciągu czterodniowej wizyty samoloty te chętnie demonstrowano - zarówno na ziemi, jak i w lotach nad bazą.

W kolejnych latach zdumiewająca „ofensywa marketingowa MiG-29” trwała nadal. W roku 1988 dwa MiGi-29 przyleciały do Wielkiej Brytanii na pokazy lotnicze Farnborough Air Show. Nie dość, że było to pierwsze w ogóle w historii pojawienie się nowoczesnych radzieckich samolotów bojowych na tej imprezie, to jeszcze wzmocniła je obecność obu konstruktorów - Bielakowa i Waldenberga. W dodatku jeden z samolotów, pilotowany przez Anatolija Kwoczura „ukradł show” wszystkim innym wystawcom, a kręczone przez niego figury wydawały się zaprzeczać prawom fizyki.

Rok później nastąpiła katastrofa. Podczas pokazu na paryskim Salonie Lotniczym w Le Bourget, kiedy Kwoczur na minimalnej wysokości ponownie popisował się możliwościami maszyny i swoimi umiejętnościami, samolot wleciał w stado ptaków, które zostały zassane do silników. Kwoczur w ostatniej chwili skierował samolot na pusty fragment lotniska, ratując tym samym tłumnie zgromadzonych widzów, chociaż równocześnie sam pozbawił się szans na uratowanie (był wówczas na wysokości 70 metrów, a pochylenie samolotu oznaczało, że nawet przy użyciu katapulty wysokość będzie zbyt mała na otwarcie spadochronu).

Wówczas zdarzył się cud - pilot wystrzelił się z samolotu zaledwie półtorej sekundy przed jego uderzeniem w ziemię i przeżył, mimo, że spadochron nie zdążył się w pełni rozwinąć. W takich okolicznościach świat po raz pierwszy zobaczył wówczas w działaniu fotel

katapultowy K-36, który niebawem uznano za jeden z najbezpieczniejszych na świecie. Niestety, fotel ten nie zdołał uratować polskiego pilota, kpt. Krzysztofa Sobańskiego, który w roku 2018 po awarii swojego MiG-29 poprawnie katapultował się pod Pasłękiem. Choć oficjalnych ustaleń dotychczas nie opublikowano, najprawdopodobniej zawinił domorosły „remont” fotela w jednym z polskich zakładów, podczas którego zastosowano części o niewłaściwej wytrzymałości.

Nasze Wojska Lotnicze eksploatowały łącznie 44 samoloty MiG-29. Pierwszą dwunastkę zakupiono w roku 1989. W roku 1994 pozyskano 10 samolotów z Czech, a w roku 2003 – 22 z Niemiec (choć niektóre z tych maszyn służyły jedynie jako źródło części zamiennych). Warto odnotować, że przez 25 lat eksploatacji MiGów-29 w polskim lotnictwie nie utracono w wypadkach ani jednej maszyny. Za to w latach 2017-2019 aż cztery...

W kolekcji: MiG-29 o numerze seryjnym 2960526370 i bocznym „70” z ówczesnego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, stacjonującego w Mińsku Mazowieckim. Samolot pochodzi z pierwszej serii zakupionej przez Polskę i został dostarczony pod koniec 1989. Kamuflaż radziecki (szaroniebieski-szarozielony), obecnie eksploatowane maszyny przemalowano na kamuflaż NATO (dwa odcienie koloru szarego) i ozdobiono portretami wybitnych polskich lotników z lat II wojny światowej.

Samolot Bristol „Beaufighter” Mk X (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Torpedowo-szturmowy wariant brytyjskiego samolotu wielozadaniowego Bristol 156 „Beaufighter” z okresu II wojny światowej.

W drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku, siły lotnicze Wielkiej Brytanii, zaczęły dość nerwowo uświadamiać sobie narastające zagrożenie ze strony błyskawicznie rozwijającej się Luftwaffe. Obowiązująca dotychczas i aktualizowana corocznie zasada „Ten Years Rule” zakładała, że przez kolejne 10 lat od kolejnego roku jej aktualizacji, nie powinno dojść do wojny. Niestety dla Imperium, polityka nowego kanclerza Niemiec, Adolfa Hitlera i związane z nią tempo rewitalizacji niemieckich sił zbrojnych, nie zechciały wziąć pod uwagę brytyjskich założeń, co spowodowało, że RAF „obudził się z ręką w nocniku” mając przed sobą perspektywę wojny dużo szybciej niż przewidywano.

W roku 1938 nastąpił kryzys monachijski. Kosztem haniebnej decyzji, oddającej de facto Hitlerowi Czechosłowację, Wielka Brytania i Francja usiłowały kupić sobie czas. W tym czasie brytyjskie wytwórnie lotnicze, nie czekając na oficjalne specyfikacje, starały się na własną rękę przewidzieć potrzeby sprzętowe RAF i odpowiednio wcześniej opracować projekty nowych samolotów. W kategorii samolotów myśliwskich, projekty szły w dwóch kierunkach. Jednym były szybkie, zwrotne i silnie uzbrojone myśliwce jednosilnikowe (z nich powstały takie projekty, jak [Hawker „Hurricane”](#) i Supermarine „Spitfire”), a drugim - ciężkie i bardzo silnie uzbrojone dwusilnikowe maszyny dalekiego zasięgu, które miały patrolować i atakować nadciągające bombowce jak najdalej od własnego terytorium.

Wytwórnia Bristol, która właśnie przygotowywała do produkcji dwusilnikowy samolot torpedowy „Beaufort”, uznała, że jego konstrukcja może stanowić podstawę do opracowania takiego właśnie ciężkiego myśliwca. Inżynier Leslie Frise, kierujący zespołem projektowym zaproponował maszynę dwuosobową i napędzaną dwoma najnowszymi silnikami Bristol Hercules (o mocy półtorakrotnie większej niż silniki Taurus, napędzające „Beauforta”). Prędkość samolotu była nieco mniejsza niż „Hurricane’a”, za to zasięg - trzykrotnie większy.

W tym czasie Ministerstwo Lotnictwa, które wiązało duże nadzieje z nowo projektowanym dwusilnikowym myśliwcem Westland „Whirlwind”, zaczęło się poważnie obawiać narastających w jego projekcie opóźnień. W tej sytuacji, wydano oficjalną specyfikację F11/37 na szybkie opracowanie samolotu „tymczasowego”, który wszedłby na wyposażenie RAF zanim „Whirlwind” zostanie dopracowany i zaakceptowany. Projekt wytwórni Bristol wpasował się w te wymagania idealnie, a linie produkcyjne „Beaufortów” mogły bardzo szybko zostać przedstawione na produkcję nowej maszyny, która nazwano „Beaufighter”.

Myśliwiec firmy Bristol okazał się konstrukcją bardzo udaną. Był solidnie skonstruowany, zapewniał załodze świetne warunki pracy (zwłaszcza imponująca była widoczność z kabiny pilota do przodu i na boki), a jego uzbrojenie nie miało sobie w tym czasie równych na świecie. Cztery działka 20 mm i sześć karabinów maszynowych były w stanie jedną krótką serią rozstrzelać każdy istniejący wówczas bombowiec (dla porównania, ówczesne wersje

Messerschmitta Bf-110 niosły dwa działka 20 mm i cztery karabiny maszynowe plus karabin strzelający do tyłu).

Z uwagi na znaczny udźwig oraz obszerny kadłub, „Beaufightery” (szybko przewane przez załogi „Beau”, czyli „Piękniś”) okazały się także idealnymi myśliwcami nocnymi (bez problemu dźwigały ówczesne ciężkie radary). W tej roli wykorzystywano je także w polskim Dywizjonie 307 „Lwowskich Puchaczy”.

W sumie z taśm produkcyjnych zeszło blisko sześć tysięcy „Beaufighterów”. Z kolei „Whirlwindów”, które miały być tym docelowym, idealnym typem, wyprodukowano zaledwie 116 egzemplarzy i szybko pozbyto się ich z tych nielicznych jednostek, do których trafiły. „Piękniś” były koniami roboczymi RAF przez całą wojnę, na wszystkich frontach. Jedną z najbardziej niezwykłych akcji, jakie przeprowadzono na tym typie samolotu, miała miejsce 12 czerwca 1942. Pojedynczy „Beaufighter” Mk Ic z 236 Squadronu, z załogą: kapitan A. K. Gatward i sierżant G. Fern (obaj zgłosili się do tego zadania na ochotnika) poleciał nad okupowany Paryż z misją zrzuć trójkolorową flagę narodową Francji nad planowaną na ten dzień niemiecką paradą wojskową. Niestety, ku wielkiemu rozczarowaniu lotników, po dotarciu nad miasto okazało się, że parada najwyraźniej została odwołana. Załoga powetowała to sobie, zrzucając flagę nad Łukiem Triumfalnym, a następnie ostrzeliwując główną kwaterę paryskiego Gestapo na Placu Concorde.

W roku 1943 do produkcji weszła wersja Mk X, przeznaczona do zwalczania nieprzyjacielskiej żeglugi. Do dotychczasowego uzbrojenia strzeleckiego samolotu dołożono osiem rakiet i torpedę, a dzięki tej ostatniej, samoloty tej wersji zyskały nieoficjalną nazwę własną „Torbeau”. Dywizjony RAF Coastal Command, uzbrojone w te samoloty toczyły własną, dzisiaj już kompletnie zapomnianą wojnę nad Morzem Północnym. Jej efektem było zarówno zatopienie imponującej liczby 215 niemieckich statków i okrętów (nie licząc uszkodzonych), ale także własne straty rzędu 65%.

W kolekcji: „Beaufighter” Mk X, numer RD439, oznaczenie kodowe QM-M, w barwach 254 Squadronu RAF, North Coates Strike Wing, Coastal Command, lato 1944. Na czarno-białej fotografii (pochodzącej z zasobów Public Record Office) wykonanej 18 kwietnia 1943 koło wyspy Texel, uchwyciono przeprowadzony na minimalnej wysokości atak „Beaufightera” z tego właśnie Squadronu na niemiecki konwój przybrzeżny.

Samolot myśliwski F4U-4 "Corsair"; (model 1/72)



Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Amerykański samolot myśliwski morski (operujący z lotniskowców), skonstruowany w latach 1943-44 w wytwórni Chance Vought (główny konstruktor Rex B. Beisel). Osiągi samolotu, jego sukcesy oraz charakterystyczny „drapieżny” wygląd spowodowały, że stał się jedną z lotniczych legend II wojny światowej na Pacyfiku.

Na początku 1938 roku, Biuro Aeronautyki US Navy zaczęło przymierzać się do zastąpienia dotychczas używanych dwupłatowców myśliwskich, maszynami zupełnie nowej generacji. Zespół Beisela postanowił wykorzystać najpotężniejszy dostępny wówczas silnik - Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp o mocy 1 800 KM i obudować go kadłubem o najmniejszym możliwym przekroju. Rezultatem był samolot o świetnej aerodynamice, ale równocześnie taki projekt stał się źródłem kilku poważnych problemów. Potężny silnik wymagał wielkiego śmigła, a to z kolei wymuszało bardzo wysokie podwozie, potencjalnie niebezpieczne (niestabilne) dla samolotu operującego z chwiejnych pokładów lotniskowców.

Beisel zaproponował zatem zastosowanie wygiętych skrzydeł o kształcie „odwrócona mewa”, przypominającym w widoku z przodu te znane z Ju-87 „Stuka”. Teraz skrzydła amerykańskiego myśliwca umożliwiły zastosowanie podwozia krótszego i bardziej wytrzymałego, a przy okazji polepszyła się widoczność z kabiny pilota - przynajmniej na boki i w dół.

Widoczność ta była kolejnym i bodaj jeszcze poważniejszym problemem samolotu. Lokalizacja kabiny powodowała, że w krytycznej fazie lądowania widok na wprost był zasłonięty wyjątkowo długim przodem kadłuba. W rezultacie, mimo imponujących osiągnięć (prędkość maksymalna 640 km/h, a w nurkowaniu blisko 900 km/h, potężne uzbrojenie, dobry zasięg), cicha obstrukcja ze strony dowództwa sił lotniczych Floty Pacyfiku spowodowała, że nowe samoloty, oznaczone F4U „Corsair”, zamiast na pokłady lotniskowców, trafiły do jednostek Piechoty Morskiej stacjonujących i walczących na wyspach.

Marines, dotychczas używający samolotów Grumman F4F „Wildcat”, powitali nowe myśliwce z zachwytem. Co prawda ich debiut bojowy 14 lutego 1943 nad Guadalcanal wypadł słabo, ale wynikało to jedynie z niedostatecznego opanowania nowych maszyn przez pilotów. W miarę nabierania doświadczeń, karta odwróciła się zupełnie, a „Corsairy” stały się postrachem Japończyków.

W międzyczasie sporą partię samolotów zakupili Brytyjczycy. Royal Navy najwyraźniej nie przejęła się trudnymi charakterystykami startu i lądowania tych maszyn i najspokojniej wprowadziła je do kilkunastu eskadr Fleet Air Arm operujących z lotniskowców. Brytyjskie F4U pierwszy raz wystartowały do boju 3 kwietnia 1944 z pokładu lotniskowca HMS „Victorious”, osłaniając nalot na niemiecki pancernik „Tirpitz” na wodach Norwegii (operacja „Tungsten”).

US Navy także wreszcie przekonała się na dobre do tych maszyn, zwłaszcza, kiedy Brytyjczycy opracowali dla nich skuteczną, choć specyficzną technikę lądowania na lotniskowcach

(przyjętą szybko również przez Amerykanów). Podejście następowało nie po linii prostej w osi pokładu okrętu, ale po łuku - dzięki czemu pilot przez cały czas miał pokład w polu widzenia. „Corsairy”, chociaż mało przyjazne dla nowicjuszy, okazały się samolotami niezwykle skutecznymi. Piloci US Navy oraz US Marine Corps zestrzelili na nich łącznie 2 140 nieprzyjacielskich samolotów, tracąc w walkach zaledwie 189 własnych maszyn. Gwoli sprawiedliwości należy jednak odnotować, że kolejne 350 „Corsairów” strąciła japońska artyleria przeciwlotnicza (często używano ich do ataków na cele naziemne i morskie), a jeszcze ponad tysiąc sto utracono na skutek wypadków. Najskuteczniejszy pilot USMC, dowódca dywizjonu VMF-214 „Black Sheep” major Gregory „Pappy” Boyington, na tym typie samolotu uzyskał 22 ze swoich 28 zwycięstw powietrznych.

Spośród wspomnianych ponad dwóch tysięcy zwycięstw „Corsairów”, najdziwniejsze chyba odniósł porucznik R. R. Klingman z dywizjonu VMF-312 (Marines) nad Okinawą. Podczas walki na dużej wysokości z japońskim dwusilnikowym ciężkim myśliwcem Kawasaki Ki-45 „Toryu” w samolocie Klingmana zamarzła i zacięła się broń. Zdesperowany i rozwścieczony tą sytuacją, Amerykanin wymanewrował przeciwnika i po prostu odrąbał mu usterzenie swoim potężnym śmigłem. Japońska maszyna runęła bezwładnie w dół, a Klingman, mimo, że sam stracił po kilkanaście centymetrów z każdej łopaty, zdołał powrócić na lotnisko i bezpiecznie wylądować. Po potwierdzeniu sukcesu, został odznaczony Navy Cross.

„Corsairy” latały bojowo w barwach kilkunastu krajów, uczestniczyły w kilku wojnach (ostatnią z nich była „wojna futbolowa” pomiędzy Hondurasem i Salwadorem w 1969). Do czasów obecnych zachowało się 45 maszyn w stanie zdatnym do lotu (będących własnością różnych fundacji lub właścicieli prywatnych).

W kolekcji: F4U-4 „Corsair” w barwach dywizjonu szkolnego US Marine Corps VMFT-20, baza Marine Corps Air Station „Cherry Point” (Karolina Płn.), 1952. Ten model zajmuje w mojej kolekcji specjalne miejsce - jest to najstarszy zachowany z wykonanych przeze mnie i liczy sobie ponad 40 lat.

Samolot BAE „Sea Harrier” FRS 1 (model 1/72)

Kolekcja:	Lotnictwo (modele 1/72)
Muzeum:	MMM - Muzeum Militariów Misiaczka
Właściciel:	TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Brytyjski morski samolot myśliwsko-szturmowo-rozpoznawczy, będący wersją maszyny pionowego / skróconego startu i lądowania „Harrier”.

Pod koniec lat pięćdziesiątych, wobec realnej groźby wojny z Układem Warszawskim, państwa NATO poszukiwały nowych rozwiązań, które przeciwstawiłyby ilości – jakości. Bardzo intensywnie rozwijano wówczas między innymi techniki współpracy wojsk lądowych z lotnictwem szturmowym. Równocześnie jednak liczone się z faktem, że wiele własnych lotnisk zostanie zniszczonych (co poważnie utrudniłoby działanie własnego lotnictwa wsparcia, które powinno operować z miejsc położonych w miarę blisko pola walki).

Rozwiązaniem wydawały się samoloty uniezależnione od klasycznych lotnisk – czyli maszyny pionowego startu i lądowania (śmigłowce bojowe, takie jak obecnie AH-1 „Cobra”, czy AH-64 „Apache” były wówczas jeszcze „pieśnią przyszłości”) – i w kilku krajach rozpoczęto prace nad takimi maszynami.

W wytwórni Hawker (która później weszła w skład koncernu BAE), pod kierownictwem Sydney Camm’a (najwybitniejszego brytyjskiego konstruktora myśliwców XX wieku, twórcy m. in. takich maszyn, jak „Hurricane”, „Typhoon”, czy „Tempest”) skonstruowano eksperymentalny samolot P.1127 „Kestrel”. Kiedy Camm w roku 1965 przeszedł na emeryturę, projekt rozwinął i dokończył John Fozard.

Nowy samolot, nazwany „Harrier” okazał się sukcesem i szybko znalazł się na wyposażeniu RAF, a także US Marine Corps (później jeszcze kilku innych krajów). W roku 1980, wobec decyzji o wycofaniu ze służby ciężkich lotniskowców Royal Navy, opracowano wersję morską, nazwaną „Sea Harrier”, która miała zapewnić jakie-takie wsparcie lotnicze flocie i mogła operować z pokładów lotniczych małych lotniskowców typu „Invincible” (w trybie skróconego startu i pionowego lądowania).

Dość nieoczekiwanie, już w roku 1982, „Sea Harriery” miały przejść swój bojowy chrzest, kiedy rządzona przez wojskową juntę Argentyna w ramach polityki „odbierania tego, co jej się słuszenie należy” zajęła zbrojnie położony niedaleko swoich wybrzeży archipelag Wysp Falklandzkich, należący do Wielkiej Brytanii. Ta z kolei zareagowała ostro, wysyłając flotę oraz siły ekspedycyjne z zadaniem odbicia wysp. Kwestia lotnictwa stanowiła duży problem dla brytyjskich dowódców – Argentyna dysponowała lotniskami na zajętych Falklandach i nieodległym kontynencie (a także lotniskowcem), zaś Royal Navy musiała oprzeć swój lotniczy komponent obrony powietrznej na kilkunastu „Sea Harrierach” stacjonujących na lekkich lotniskowcach HMS „Invincible” oraz HMS „Hermes”. Ten drugi miał na pokładzie także kilka „Harrierów” RAF, ale przystosowanych jedynie do zadań szturmowych.

Wielu ekspertów prorokowało spektakularną brytyjską klęskę. Na papierze „Sea Harriery” miały kiepskie szanse przeciw dwukrotnie szybszym argentyńskim myśliwcom „Mirage III” oraz „Dagger”. W dodatku argentyńscy myśliwcy nie byli żółtodziobami – byli dobrze wyszkoleni i silnie zmotywowani.

1 maja samoloty obu stron ruszyły do boju. Gdy dzień się zakończył, Brytyjczycy świętowali pięć zwycięstw powietrznych (w tym trzy nad myśliwcami naddźwiękowymi) bez strat własnych.

Kolejne dni i rezultaty kolejnych walk powtarzały się z w sposób wręcz monotony.

Argentyńczycy, pomimo niezaprzecznego męstwa i umiejętności, najzwyczajniej nie potrafili znaleźć sposobu na brytyjskie maszyny, które manewrowały i walczyły w sposób zaprzeczający „klasycznym” regułom, za to z morderczą skutecznością. W rezultacie, cenne „Mirage” i „Daggery” bardzo szybko zostały wycofane z Falklandów i przesunięte „do obrony kontynentu” (kiedyś to się nazywało „wycofaniem na z góry upatrzone pozycje”), a szturmowe „Etendardy” i „Skyhawki” otrzymały polecenia atakowania brytyjskich okrętów z niskiego pułapu (co utrudniało wykrycie) i unikania walk powietrznych za wszelką cenę. Ciemnoszary „Sea Harriery” (nazwane przez przeciwników „La Muerta Negra”, czyli „Czarna Śmierć”) zostały królami przestrzeni powietrznej wokół Falklandów, a ich bilans sukcesów zamknął się liczbą 21 strąconych maszyn wroga. Żaden „Sea Harrier” nie został zestrzelony w walce powietrznej (dwie maszyny strąciła obrona przeciwlotnicza na wyspach podczas ataków na cele naziemne, a cztery utracono w wypadkach, w tym jeden, który został zmyty w sztormie z pokładu HMS „Invincible”).

Samoloty te wycofano ze służby w roku 2006. Decyzja ta była przedmiotem powszechnej krytyki, jak się okazało słusznej, gdyż program ich następców - samolotów F-35C zaliczył wieloletnie opóźnienie.

W kolekcji: „Sea Harrier” FRS1 numer XZ493 w barwach 801 Naval Air Squadron (dowódca komandor ppor. Nigel D. „Sharky” Ward) z lotniskowca HMS „Invincible”, rok 1981. Samolot brał udział w wojnie falklandzkiej (przemalowano go wówczas na jednolity kolor ciemnoszary). W roku 1994 podczas podejścia do lądowania na macierzystym lotniskowcu (działającym w tym czasie na Adriatyku), maszyna wpadła do morza i zatonała na głębokości 720 metrów (pilot, porucznik David Kistruck zdołał się katapultować). W roku 2000 samolot wydobyto i po odrestaurowaniu przekazano do Fleet Air Arm Museum w Yeovilton.