

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



Kolekcja:	Lotnictwo
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 pewnie 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.