

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.