

B-25 Mitchell

Samolot bombowy North American B-25 „Mitchell”



Samolot bombowy North American B-25 "Mitchell" nad lotniskiem
Góraszka. 2007 rok

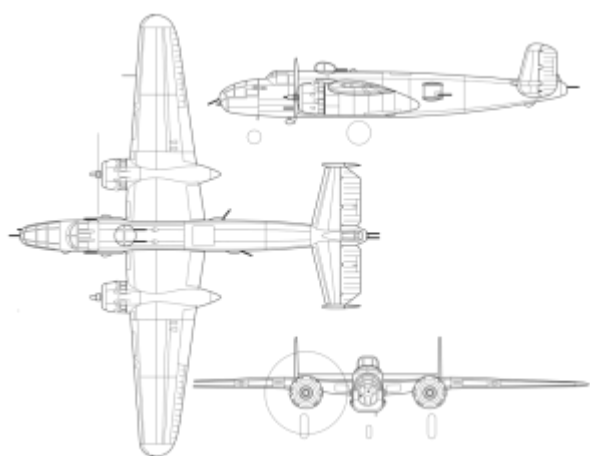
Historia konstrukcji

W 1939 roku ogłoszony został konkurs na dwusilnikowy samolot szturmowo-bombowy dla US Army Air Corps. Propozycją firmy North American był projekt samolotu NA-40. Był to dwusilnikowy górnopłat z kółkiem przednim, nowością w tych czasach. Załogę stanowiło trzech ludzi, a samolot był uzbrojony w 7 karabinów maszynowych i 500 kg bomb. Napędem samolotu były silniki Pratt & Whitney R-1830 „Twin Wasp”.

W wyniku prób postanowiono całkowicie przeprojektować samolot i tak powstał NA-62. Samolot otrzymał nowy kadłub, zmieniono usterzenie i gondole silnikowe. Napęd samolotu stanowiły silniki o większej mocy Wright R-2600-9 „Cyclone”. Liczbę członków załogi zwiększono do 5, z czego jeden z nich obsługiwał dodany w ogonie samolotu karabin maszynowy kalibru 12,7 mm. Pierwszy samolot seryjny, teraz już pod oznaczeniem B-25 „Mitchell”, oblatano w dniu 19. 08. 1940 roku. Po

wyprodukowaniu 24 egzemplarzy zmodyfikowano samolot dodając między innymi samozasklepiające się zbiorniki paliwa. Zbudowano 40 egzemplarzy tej wersji oznaczonej B-25A.

Od sierpnia 1941 roku dostarczano samoloty B-25B ze wzmocnionym uzbrojeniem obejmującym dwie wieżyczki (górna i dolną) każda z dwoma karabinami maszynowymi kalibru 12,7 mm zamiast karabinów maszynowych montowanych po jednym z każdej strony w oknach kadłuba. Zbudowano 119 samolotów tej wersji. Na samolotach tych dokonano pierwszego nalotu na Tokio, samoloty startowały z pokładu lotniskowca.



Kolejnych 1619 samolotów wyprodukowano w wersjach B-25C. Samolot otrzymał nowy napęd silnikami R-2600-13 „Cyclone” (1250 kW), zmieniono instalację elektryczną, zabudowano pilota automatycznego. Kolejne pododmiany tej wersji miały zabudowywane wyrzutniki torpedowe, zmieniano uzbrojenie (zamiast karabinów 7,62 mm montowano karabiny 12,7 mm), modyfikowano wyposażenie nawigacyjne, wprowadzono możliwość montażu dodatkowego zbiornika paliwa w komorze bombowej.

Niewielkie modyfikacje wprowadzono do samolotów serii B-25D, których zbudowano 2290 egzemplarzy, nowy wiatrochron, zmieniona instalacja paliwowa, ostatnie egzemplarze otrzymały podwójny karabin maszynowy 12,7 mm na tylnym stanowisku ogniowym. Wariantem samolotów B-25D były F-10, nieuzbrojone samoloty fotorozpoznawcze. Zastosowano je tylko do treningu.

Prototypy dwóch kolejnych wersji B-25E i B-25F nie zostały wprowadzone do produkcji seryjnej. Dużą zmianę w wyglądzie i zastosowaniu samolotu przyniosła wersja B-25G. Wywodzące się z B-25C samoloty miały zmieniony przód kadłuba na nieoszlony, za to z zabudowanym tam działem kalibru 75 mm ładowanym ręcznie przez nawigatora. Dodano dodatkowe płyty pancerne chroniące załogę. W przedzie zabudowano dodatkowe dwa karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm. W trakcie produkcji zrezygnowano z dolnej wieży strzeleckiej. Wyprodukowano 405 samolotów tej wersji, przeznaczono je głównie do zwalczania żeglugi i niszczenia punktów oporu w czasie walk na Pacyfiku.

Od 1943 roku dostarczana była wersja B-25H, wyprodukowano 1000 egzemplarzy, miała przeniesioną do przodu wieżyczkę grzbietową, zmieniony typ działu 75 mm, wzmocnione uzbrojenie w nosie do 4 karabinów maszynowych, dodano po 1 karabinie maszynowym z każdej strony kadłuba (razem samolot był uzbrojony w 1 działu 75 mm i 14 kaemów kalibru 12,7 mm, oraz mógł zabrać ładunek bomb 1450 kg lub jedną torpedę lotniczą.

Najwięcej, ponieważ w liczbie 4318 egzemplarzy, wyprodukowano samolotów w wersji B-25J. Powrócono w niej do podstawowej roli samolotu jako bombowca. Przywrócono oszlony przód kadłuba z miejscem bombardiera, dodano w nosie dwa zabudowane na stałe kaemy 12,7 mm i jeden ruchomy, pozostałe uzbrojenie, oprócz działu, takie samo jak w wersji B-25H. Załogę zwiększono do 6 osób. W wyniku wykruszenia się samolotów szturmowych wersji B-25G i B-25H część samolotów wersji B-25J przerobiono na szturmowe (odmiany B-25J-27 i B-25J-32) przez wymianę przodu samolotu na zwykły, wprowadzeniu w nim uzbrojenia 8 kaemów kalibru 12,7 (razem samolot miał ich 18), zamontowaniu podskrzydłowych wyrzutni pocisków rakietowych kalibru 127 mm, po 4 pod każdym skrzydłem. Samoloty ostatnich serii produkcyjnych otrzymały nowsze silniki R-2600-29 o mocy po 1251 kW. Wersje szkolno-treningowe samolotów „Mitchell” nosiły oznaczenia AT-24A, AT-24B, AT-24C, AT-24D, TB-25C, TB-25D, TB-25G, TB-25J. Nie były to samoloty produkowane seryjnie,

wykonywano je przez przeróbki bardziej zużytych samolotów wersji bojowych.

Na potrzeby marynarki wojennej i korpusu marines powstały specjalne wersje samolotu „Mitchell”. Większość z nich posiadała radar zabudowany w miejscu dolnego stanowiska strzeleckiego, czasami uzupełniony o dodatkowe o antenach zabudowywanych w opływowych gondolach na skrzydło lub z antenami prętowymi. Samoloty służyły głównie do patrolowania i zwalczania okrętów podwodnych. Dostarczono 50 samolotów PBJ-1 (odpowiednik B-25B), 150 samolotów PBJ-1C i PBJ-1D (odpowiednik B-25C i B-25D), 1 sztuk PBJ-1G (odpowiednik B-25G), 248 maszyn PBJ-1H (odpowiednik B-25H), 225 samolotów PBJ-1J (odpowiednik B-25J).



W sumie wyprodukowano 9816 samolotów „Mitchell” wszystkich wersji, inne dane, jednak niezweryfikowane mówią, że wyprodukowano ponad 11000 egzemplarzy, z tego 9816 sztuk dla USAAF, a resztę dla US Navy, RAF i sił powietrznych innych państw. Stosowany był na wszystkich frontach walki z Niemcami, Japończykami i Włochami.

Samoloty dostarczane do Wielkiej Brytanii miały oznaczenie zmienione według angielskiego zwyczaju, i tak: „Mitchell” Mk. I to B-25B (dostarczono 23 egzemplarzy), „Mitchell” Mk. II to B-25C i B-25D (dostarczono 533 egzemplarzy), „Mitchell” Mk. III to B-25J (dostarczono 314 egzemplarzy). Od września 1942 roku „Mitchelle” zaczęły napływać do dywizjonów RAF, gdzie wykorzystano je w lotnictwie taktycznym, biorącym udział w przedinwazyjnych atakach na obiekty w północnej Francji.

Odznaczyły się również podczas inwazji i walk poinwazyjnych, a później we Francji i w Niemczech. B-25 po raz pierwszy bombardowały terytorium niemieckie we wrześniu 1942 roku, a ostatni raz na dzień przed kapitulacją obiekty kolejowe w środkowych Niemczech. Ostatni „Mitchell” był używany przez RAF jeszcze na początku lat 50.-tych jako maszyna doświadczalna w ośrodku badawczym.

Samoloty „Mitchell” różnych wersji służyły również w siłach lotniczych Brazylii (29 egzemplarzy), Kanady, Francji, Holandii (ok 210 egzemplarzy), ZSRR (862 egzemplarzy), Chin (131 egzemplarzy).

W służbie Polskich Sił Zbrojnych

W dniu 05. 09.1 943 roku 305. Dywizjon Bombowy został przeniesiony z Bomber Command i włączony w skład 2 Tactical Air Force, które były przeznaczone do zwalczania celów naziemnych. Jednostka otrzymała bombowce North American „Mitchell” Mk. II. Pierwsze maszyny przejęto w końcu sierpnia 1943 roku i w tym czasie rozpoczęto szkolenie załóg na samolocie treningowym De Havilland DH-98 „Mosquito” T Mk. III. Dla dywizjonu przydzielono początkowo 8 maszyn, a potem jeszcze dwie nie pokrywając etatowych potrzeb oby dwóch eskadr. Pierwszej wyprawy bojowej dokonano w dniu 05. 11 .1943 roku. Na samolotach „Mitchell” wykonano tylko osiem operacji bombowych, ostatnią w dniu 21. 12. 1943 roku. Maszyny te pozostawały jeszcze do dnia 15. 01. 1944 roku na stanie jednostki. Od dnia 4 grudnia rozpoczęto przebrojenie na samoloty myśliwsko-bombowe De Havilland DH-98 „Mosquito” FB Mk. VI.



B-25J na lotnisku

Bombowce North American „Mitchell” były transportowane lotem przez Polaków na trasach wiodących z Kanady przez Atlantyk do Wielkiej Brytanii lub do Afryki. Byli oni zaangażowani w 45. Transport Group podległej Transport Command. Np. kapitan pilot Bolesław Klecha w latach 1943-45 latał w 43. Grupie Transportowej w Dorval (Kanada). W 22 lotach przeprowadził nad Atlantykiem maszyny różnych typów, jak North American B-25 „Mitchell”, Douglas A-20 „Boston”, transportowy Douglas DC-3. Wykonywał również przeloty na Boeing B-17 „Flying Fortress”, Consolidated B-24 „Liberator”, Martin „Baltimore” i Lockheed „Hudson”. W Afryce maszyny przekazywano do N°1 Aircraft Delivery Unit Middle East, gdzie istniał osobny Polski Oddział dokonujący transportu lotem nad Czarnym Kontynentem do Kairu, skąd rozprawiano samoloty do Afryki Północnej i na Bliski Wschód.

W grudniu 1944 roku pilot Polskich Sił Powietrznych; ppłk. Franciszek Ratajczyk został wysłany przez Wydział Wyszkożenia Dowództwa Polskich Sił Powietrznych do USA, w celu zapoznania się z metodami szkolenia pilotów amerykańskich. W czasie 10-tygodniowego pobytu w bazach Randolph Field, w celach doświadczałych jako uczeń odbył kurs szkolenia początkowego na samolocie Boeing PT-17 „Kaydet”. Ogółem w USA wylatał ponad 60 h na samolotach North American AT-6 „Texan”, Beech AT-7 „Navigator”, North American B-25 „Mitchell” i Martin B-26 „Marauder”.

Szczątki samolotu B-25

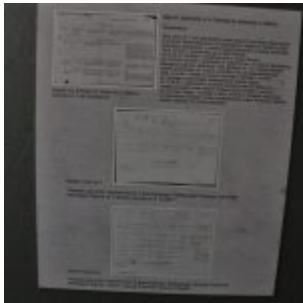
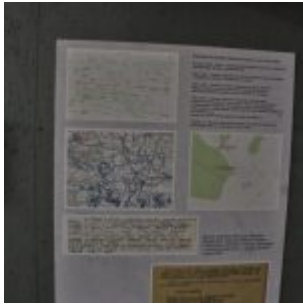
19 stycznia 1945 roku około godziny 18.00 bombowiec B-25 wystartował z lotniska w rejonie Winnicy na Ukrainie. Wraz z prawie setką innych maszyn miało do pokonania 850 km. Tego dnia celem bombardowania był węzeł kolejowy w Morawskiej Ostrawie. Zmasowane naloty na obiekty militarne i przemysłowe miały sparaliżować niemieckie tyły.

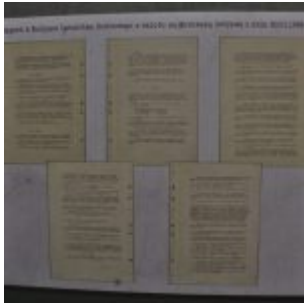
O godzinie 18.03 Porucznik Boczin zameldował do bazy o osiągnięciu pułapu wysokości lotu i dołączeniu do szyku. O godzinie 19.00 kapitan Czepurko, dowódca całej lotniczej formacji rozmawiał przez swoje radio z Boczinem. Ostatnia odpowiedź porucznika brzmiała: „Słyszę dobrze. Wszystko w porządku”.

O godzinie 20.30 pierwsze samoloty dotarły nad cel. Podczas trwania bombardowania Morawskiej Ostrawy, które trwało łącznie do ok. 21.20, popsuła się pogoda. Niektóre maszyny zawróciły więc i wybrały cel zapasowy – Katowice.

Co dokładnie działo się wtedy z samolotem bombowym B-25 Boczina, nie wiadomo. Świadkowie z którymi udało się porozmawiać przez Romana Gołusa, podawali, że pomiędzy godziną 21.00, a 22.00 samolot przelatywał na Oświęcimiu. Potem w okolicy Chełmku skierował się na Ściernie, a następnie poleciał w kierunku Bierunia, gdzie zrobił pętlę, przeleciał nad Wzgórzem Chełmeczki i zaczął tracić wysokość nad lasem Gołys, w rejonie zabudowań bieruńskiej Kolonii. Po upadku początkowo było słychać wybuchające liczne taśmy nabojoye do karabinów maszynowych, następnie eksplodował sam samolot.

Z pomocą rosyjskiego archiwum wojskowego bierunianinowi udało się ustalić, że 19 stycznia 1945 roku nad Bieruniem Niemcy zestrzelić samolot bombowy North American B-25 Mitchell – jedna z wielu setek maszyn, które w ramach programu Lend-Lease zostały dostarczone do Związku Radzieckiego przez Stany Zjednoczone.







Autor – zdjęcia: Dawid Kalka
Muzeum Śląskiego Września 1939 w Tychach

Przedstawianym bombowcem dowodził wówczas 23-letni lejtnant (porucznik) Aleksiej Boczin. Załoga samolotu bombowego składała się z kolejnych czterech lotników: byli to – Nikołaj Fiodorowicz Korolew – drugi pilot, młodszy lejtnant, wiek 21 lat; Georgij Iwanowicz Bander – nawigator, młodszy lejtnant, wiek 21 lat; Michaił Fiodorowicz Szackij – strzelec-radiotelegrafista, sierżant, wiek 19 lat; Władimir Andriejewicz Pułkow – strzelec pokładowy, młodszy sierżant, wiek 18 lat. Ich maszyna należała do 4. Gwardyjskiego Korpusu Bombowego 18. Armii Lotniczej Związku Radzieckiego.

Nad samym Bieruniem świadkowie wspominali, że usłyszeli głośny hałas, zobaczyli światła reflektorów i ciągnący się za maszyną warkocz ognia – prawdopodobnie z samolotu uciekało paliwo. B-25 ostro pikował, spadł na las Gołys. Płonące paliwo spowodowało bardzo gwałtowny pożar w lesie. Kiedy samolot był jeszcze w powietrzu zauważono dwie czasy otwartych spadochronów. Jeden ze skoczków zahaczył o wysoki Dąb, który rosnący obok kapliczki słupowej przy ul. Bojszowskiej. Próbował szarpać linki aby się uwolnić i najprawdopodobniej zabij go wybuch samolotu lub został rozstrzelany przez niemieckich wartowników z znajdującego się niedaleko magazynu amunicyjnego. Z Samolotu uratował się wyłącznie jego dowódca. Zdołał on wyskoczyć ze płonącego samolotu wcześniej, wylądował cały, ale od razu trafił do niemieckiej niewoli. Pomaszerował wraz z całą kolumną niemiecką wycofującą się w stronę Mikołowa od strony Oświęcimia. Pozostałe ofiary katastrofy zostały według radzieckich dokumentów zostały ekshumowane w dniu 23

marca 1952 roku i trafiły na radziecki cmentarz w Pszczynie.

Szukając dalszych śladów szczątków maszyny w sobotę dnia 18 stycznia 2020 roku rozpoczęły się prace archeologiczne. Eksploracje miejsca prowadził Olaf Popkiewicz oraz towarzyszący mu Sebastian Witkowski – prowadzący program w Polsat Play – „Poszukiwacze Historii”. Wszystkie znaleziska z tych poszukiwać można zobaczyć w samej placówce oraz na moich zdjęciach. Dokładna historia została przekazana w Dwutygodniku Nowe Info (Tychy: powiaty: Bieruńsko-Lędziński, Mikołowski, Pszczyński) Nr. 2 (173) z 19 stycznia 2021 roku.

Konstrukcja maszyn

Średniopłat o konstrukcji metalowej. Załoga w wersji NA-40: 3 osoby, w B-25 do B-25H: 5 osób, w B-25J: 6 osób. Kabiny zakryte. Podwozie trójkołowe, z kołem przednim, chowane w locie.



B-25 należący do 13 Dywizjonu, 3 Grupy Bombowej podczas bombardowania Skip bombing w czasie misji na Nowej Gwinei

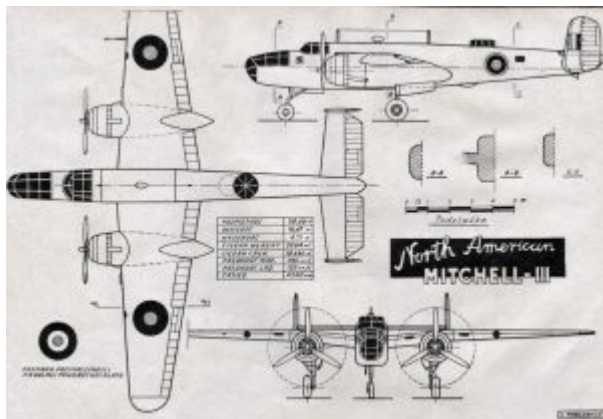
Uzbrojenie poszczególnych wersji:

- NA-40: 7 karabinów maszynowych. Udźwig bomb: do 500 kg
- NA-62/B-25: 8 karabinów maszynowych. Udźwig bomb: ? kg,

- B-25H: 1 działo kalibru 75 mm i 14 karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm. Udźwig bomb: do 1450 kg lub jedna torpeda lotnicza
- B-25J: udźwig bomb: do 1814 kg
- Mk. II: 6 najcięższych karabinów maszynowych Colt Browning kalibru 12,7 mm, z tego 2 pojedyncze z przodu oraz zdwojone w górnej i dolnej wieży. Wieża dolna, kierowana peryskopowe, wysuwana była tylko w czasie akcji. Podczas lotu i na ziemi wieża chowana była w spodzie kadłuba. Udźwig bomb: do 2720 kg

Napęd samolotu: 2 silniki

- NA-40: Pratt & Whitney R-1830 „Twin Wasp” o mocy 810 kW (1102 KM) każdy
- NA-62/B-25: Wright R-2600-9 „Cyclone” o mocy 1250 kW (1700 KM) każdy
- B-25C: Wright R-2600-13 „Cyclone” o mocy 1250 kW (1700 KM) każdy
- B-25C: później Wright R-2600-29 „Cyclone” o mocy 1251 kW (1702 KM) każdy



Dane techniczne B-25J

- Rozpiętość skrzydeł: 20 590 mm
- Długość konstrukcji: 16 130 mm
- Wysokość samolotu: 4800 mm
- Powierzchnia nośna: 56,67 m²
- Masa własna samolotu: 9061 kg
- Masa całkowita samolotu: 15 876 kg
- Prędkość maksymalna samolotu: do 444 km/h
- Prędkość przelotowa: 370 km/h
- Czas wznoszenia na 4500 m: 19'
- Pułap praktyczny: do 7600 m
- Zasięg maksymalny: do 2050 km



Egzemplarz muzealny – widoczny na zdjęciach silnik, pochodzi z zestrzelonego nad Morzem Bałtyckim samolotu B-25 z Floty Bałtyckiej Związku Radzieckiego.

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Gdynia, Muzeum Marynarki Wojennej

Dane techniczne Mk. II

- Rozpiętość skrzydeł: 20 600 mm
- Długość konstrukcji: 16 480 mm
- Wysokość samolotu: 4820 mm
- Powierzchnia nośna: 56,70 m²
- Masa własna samolotu: 7250 kg
- Masa całkowita samolotu: 10 900 kg

- Prędkość maksymalna samolotu: do 470 km/h
- Prędkość przelotowa: 380 km/h
- Czas wznoszenia na 4500 m: 17,5'
- Pułap praktyczny: do 6100 m
- Zasięg maksymalny: do 2623 km

Bibliografia

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1969/126/North-American-B-25-Mitchell2>
2. <https://www.samoloty.pl/encyklopedia-samolotobby-309/zagraniczne-hobby-257/bombowe-hobby-296/usa-hobby-580/north-american-b-25-mitchell-hobby-597>
3. https://pl.wikipedia.org/wiki/North_American_B-25_Mitchell