

Supermarine „Spitfire” LF Mk.XVIE

Samolot myśliwski Supermarine „Spitfire” LF Mk.XVIE



Historia konstrukcji

Samolot myśliwski Supermarine „Spitfire” LF Mk.XVIE był przeznaczony do operowania na małych wysokościach. Samolot stanowił odmianę samolotu Supermarine „Spitfire” Mk.IXE z zainstalowanym silnikiem Packard „Merlin 266” produkowanym z licencji w zakładach Packard Motors w USA. Samolot był identyczny z wersją LF. Mk.IXE. Samolot „Spitfire” LFMk.XVIE, oznaczany fabrycznie identycznie jak „Spitfire” LF Mk.IX, to jest Supermarine No.361, był produkowany od 1944 roku do końca wojny. Łącznie w zakładach Castle Bromwich Aircraft Factory wyprodukowano 1055 egzemplarzy (według innych danych 1054 egzemplarzy). Wszystkie samoloty tej wersji miały płyty E. Spowodowało to, że zazwyczaj opuszczano literowy przyrostek

przy oznaczaniu wariantu. Większość maszyn była wykonana w roli Low altitude fighter i miała obcięte płaty oraz ster kierunku o dłuższej cięciwie i szpiczastym wierzchołku.

Pierwszy egzemplarz z dostarczonym z USA silnikiem Packard „Merlin 266” o mocy 1165 kW (1580 KM), samolot „Spitfire” LF Mk.XVIE został oblatany w grudniu 1943 roku. Wielkoseryjne instalowanie silników Packard rozpoczęto od września 1944 roku. Wczesne egzemplarze „Spitfire” Mk.XVI były wyposażone w skrzydła wersji C. jednak wkrótce wszystkie egzemplarze otrzymywały wyłącznie skrzydła wersji E. Produkowane od lutego 1945 roku maszyny miały bardziej wysmukły kadłub o obniżonej części grzbietowej oraz nową osłonę kropłową zapewniającą pełną widoczność z kabiny pilota. Wersję tą określano jako odmianę LF, spośród maszyn, napędzanych silnikiem „Merlin”. Samoloty „Spitfire” Mk.XVI wzięły czynny udział w dobieciu sił faszystowskich Niemiec na wiosnę 1945 roku

W okresie II Wojny Światowej w ramach RAF sformowano z pilotów cudzoziemskich (z krajów wchodzących w skład Imperium Brytyjskiego, państw okupowanych, a także z lotników amerykańskich przed przystąpieniem USA do wojny) wiele dywizjonów. Pozostawały one w strukturze i podległości operacyjnej lotnictwa brytyjskiego. Samoloty Supermarine „Spitfire” Mk.XVI znalazły się na wyposażeniu dywizjonów:



Samolot myśliwski Supermarine „Spitfire” Mk.XVI, z owiewką starszego typu, z 308. Dywizjonu Myśliwskiego Krakowskiego

- Australia: 451 Squadron RAAF (1945, Wyspy Brytyjskie).
- Belgia: 349 (Belgian) Squadron RAF (1945-1946, Europa

Zachodnia, okupacja Niemiec), 350 (Belgian) Squadron RAF (1946, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec).

- Francja: 329 (French) Squadron RAF (1945, Wyspy Brytyjskie, Europa Zachodnia), 340 (French) Squadron RAF (1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec), 341 (French) Squadron RAF (1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec), 345 (French) Squadron RAF (1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec). Na mocy brytyjsko-francuskiego porozumienia w listopadzie 1945 roku wszystkie francuskie dywizjony RAF weszły w skład Armée de l'Air.
- Holandia: 322 (Dutch) Squadron RAF (1944-1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec).
- Kanada: 401 Squadron RCAF City of Westmont; Ram (1945, okupacja Niemiec), 402 Squadron RCAF City of Winnipeg; Winnipeg Bear (1945, okupacja Niemiec), 403 Squadron RCAF Wolf (1944-1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec), 412 Squadron RCAF Falcon (1945, okupacja Niemiec, Wyspy Brytyjskie), 416 Squadron RCAF City of Oshawa (1944-1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec), 421 Squadron RCAF Red Indian (1944-1945, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec), 443 Squadron RCAF Hornet (1945-1946, Europa Zachodnia, okupacja Niemiec).

Samoloty „Spitfire” Mk.XVI używane były również przez lotnictwo wojskowe

- Belgii: po wojnie kupiła w Wielkiej Brytanii 134 „Spitfire” Mk.XIV. W związku z opóźnieniem ich dostawy, na okres przejściowy, wydzierżawiono z RAF 26 „Spitfire’ów” Mk.XVI. Po nadejściu odpowiedniej liczby samolotów w wersji Mk.XVI zostały one zwrócone Brytyjczykom.

- Holandii: w latach 1946-1947 zakupiono bądź wydzierżawiono kilkanaście niesprawnych „Spitfire’ów” różnych wersji (Mk.V, Mk.IX, Mk.XI, Mk.XIV, Mk.XVI, Mk.XIX i Mk.22) do szkolenia personelu technicznego.
- Związku Radzieckiego: niektóre opracowania rosyjskie podają, że wiosną 1945 roku dostarczono 9 egzemplarzy wersji Mk.XVI.

Samoloty używane przez Polaków

Od dnia 19. 01. 1945 roku rozpoczęto przezbrajanie 131. Skrzydła w samoloty „Spitfire” LF Mk.XVIE. W styczniu otrzymał je Dywizjon 302., w lutym 308., a w maju Dywizjon 317. W styczniu 1945 roku atakowano przeważnie cele kolejowe i eskortowano bombowce nad terytorium wroga. Wiosną 1945 roku 131. Skrzydło brało aktywny udział w finałowej ofensywie przy forsowaniu Renu, a następnie razem z polską dywizją pancerną przy opanowaniu ostatniego punktu oporu w północnych Niemczech: bazy Kriegsmarine w Wilhelmshaven. Ostatnią operacją wykonaną przez polskich myśliwców na „Spitfire” podczas wojny był lot bojowy Dywizjonu 302., wykonany w dniu kapitulacji sił niemieckich na froncie zachodnim, w dniu 07. 05. 1945 roku na patrolowanie obszaru powietrznego nad Bremen. Po zakończeniu wojny 131. Skrzydło zostało włączone w skład brytyjskich powietrznych sił okupacyjnych; BAFO (British Air Forces of Occupation). Zasadniczą bazę stanowiło lotnisko Alhorn, gdzie w dniu 18. 12. 1946 roku nastąpiło rozwiązanie polskich Dywizjonów Myśliwskich 302., 308. i 317.

Jesienią 1945 roku wysłano do Polski trzy samoloty „Spitfire” LF Mk.XVIE z PSP na wystawę RAF do Warszawy. Samoloty te pilotowali Brytyjczycy, gdyż wobec nie uznawania Rządu londyńskiego przez Stalina: było nie do pomyślenia aby na polskiej ziemi (kontrolowanej przez Rosjan) pojawili się polscy lotnicy w służbie PSP. Jeden z nich, którego pilot zabłądził w drodze do Warszawy, został odesłany z powrotem do

brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec. Pozostałe dwa dotarły do Warszawy w dniu 29. 10. 1945 roku. Były to samoloty JH-Q nr TB581 z 317. Dywizjonu Myśliwskiego i QH-Z nr TB292 z 302. Dywizjonu Myśliwskiego. Samolot z 302. Dywizjonu Myśliwskiego pozostał przez pewien czas na lotnisku Okęcie, a drugi trafił na wystawę do Muzeum Narodowego w centrum Warszawy. Pod koniec 1945 roku oba samoloty przekazano do Muzeum Wojska Polskiego jako dar dowództwa RAF. Na początku lat 50.-tych, w ramach usuwania wszelkich śladów polskiego czynu zbrojnego na Zachodzie, samoloty zostały zniszczone (co z dzisiejszego punktu widzenia było wielką szkodą).









Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Oprócz polskich dywizjonów myśliwskich piloci nasi lataли na „Spitfire” LFMk.XVIE również w jednostkach angielskich, m.in. w 66. Dywizjonie walczył kpt. pil. A. M. Kołubiński.

Samolot Supermarine Spitfire LF Mk.XVIE ze znakami AU-Y, znajdujący się w zbiorach Muzeum, został wyprodukowany w 1944 roku i przydzielony do 421. Dywizjonu Królewskich Kanadyjskich Sił Powietrznych (RCAF). W 1956 roku znalazł się w Muzeum RAF w Hendon. W 1967 roku brał udział w zdjęciach do filmu Bitwa o Anglię (Battle of Britain), a w roku 1977 został przekazany do Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Obecnie jest on prezentowany w barwach polskiego 308. Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego, jako egzemplarz TB995 ZF-0. Pierwowzór trafił do dywizjonu w dniu 15. 03. 1945 roku. „Zefiry”, wraz z całym 131. Polskim Skrzydłem Myśliwskim, stacjonowały w byłej bazie Luftwaffe na lotnisku Gilze-Rijen w Holandii. Maszyny tego dywizjonu wykonywały loty bojowe, atakując cele naziemne, wodne szlaki transportowe i stanowiska broni V-1 oraz V-2. Ostatnimi działaniami wojennymi 131. Skrzydła był udział w operacji Plunder. Po zakończeniu wojny dywizjon wszedł w skład Brytyjskich Powietrznych Sił Okupacyjnych.

Polscy piloci myśliwcy przechodzili szkolenie na różnych wersjach samolotu „Spitfire” m.in. w następujących ośrodkach szkolno-treningowych:

- 58 O.T.U. Grangemouth

- 61 O.T.U. Rednall
- 74 O.T.U. Pelatykwa k/Tel Aviv
- 1 M.E.T.S. (Course School) El Ballath, Egipt, 1942 roku
- Fighter Leaders School Millfield- m.in. szkolenie dowódców w prowadzeniu jednostek do bombardowania celów naziemnych i morskich, strzelanie npr, loty zapoznawcze
- Central School of Air Gunnery, szkolenie w strzelaniu w locie
- 17 APC- GSC Course (1944 roku), szkolenie w strzelaniu z użyciem celowników żyroskopowych nowego typu
- A.T.S. & A.F.S. (Advanced Training School) Balado Bridge

Samoloty Supermarine „Spitfire” we wszystkich wersjach były transportowane lotem przez polskich pilotów służących m.in. w jednostkach transportowych:

Wielka Brytania

- 1) Air Transport Auxiliary Unit- Ferry Pilots Pool ;N°4, N°6, N°8, N°9, N°10
- 2) Ground Service Unit- jednostki, które odbierały samoloty z wytwórni, przystosowywały do potrzeb poszczególnych jednostek i dostarczały lotem na lotniska frontowe na kontynencie 1944-1945 roku
- Afryka: N°1 Aircraft Delivery Unit Polish Detachment (loty Ferry: Takoradi-Kair)
- Bliski i Środkowy Wschód N°2 A.D.U. Middle East
- Daleki Wschód: N°8, N°9 i N°10 Ferry Unit India. Trasy w Indiach na Cejlon, do Syjamu, Singapuru i Hongkongu. Po wojnie dostarczano wersje przeważnie z silnikami

Griffon. Loty dostawcze kontynuowano do końca 1946 roku

Polscy piloci latali na „Spitfirach” również jako oblatywacze, m.in. w Air Fighting Development Unit w Duxford, przeprowadzając tam badania i próby w locie oraz testy porównawcze z maszynami innych typów, jak Messerschmitt Bf-109, Messerschmitt Bf-110, Focke-Wulf Fw-190, loty porównawcze z innymi samolotami stosowanymi w RAF. Polacy oblatywali również „Spitfire” po remontach, adaptacjach i przeróbkach, m.in. w następujących jednostkach remontowych:



- N°31 M.U. Shewsbury
- N°38 M.U. I/C Test Flight Llandow,
- N°71 M.U. Polish Repair and Salvage Unit, Slough

Konstrukcja samolotu

Jednomiejscowy dolnopłat o konstrukcji metalowej. Skrzydła trójdzielne, jednodźwigarowe o obrysie eliptycznym. Pod skrzydłem znajdowały się chłodnice cieczy silnika. Pokryte blachą, lotek-płótnem. Kadłub półskorupowy, pokryty blachą, składał się z trzech sekcji: centralnej, przedniej i ogonowej. Kabina zakryta.

Usterzenie wolnonośne. Pokrycie stateczników blachą duralową, pokrycie sterów płótnem lub blachą. Podwozie klasyczne chowane

w locie.

Uzbrojenie stałe samolotu: 2 działka szybkostrzelne Hispano-Suiza kalibru 20 mm i 2 najcięższe karabiny maszynowe Browning kalibru 12.7 mm. Udźwig bomb: do 452 kg

Zastosowany napęd do samolotu: silnik rzędowy w układzie V, Packard „Merlin 266” o mocy 1165 kW (1580 KM).

Dane techniczne samolotu myśliwskiego Supermarine „Spitfire” L.F. Mk.XVIE

- Rozpiętość skrzydeł – 9930 mm
- Długość samolotu – 9540 mm
- Wysokość samolotu – 3840 mm
- Powierzchnia nośna – 21,5 m²
- Masa własna samolotu – 2630 kg
- Masa użyteczna samolotu – 772 kg
- Masa całkowita samolotu – 3402 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – 651 km/h
- Prędkość przelotowa samolotu – 527 km/h
- Wznoszenie samolotu – maksymalnie 15,9 m/s
- Czas wznoszenia na wysokość 6000 m – 6' 24''
- Maksymalny pułap samolotu – 12 900 m
- Zasięg maksymalny samolotu – do 690 km
- Zasięg maksymalny samolotu z dodatkowymi zbiornikami

paliwa – do 1580 km

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego, Kraków
2. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2806/126/Supermarine-Spitfire-Mk-XVI>