

157

de Havilland Mosquito vol. I



Wydawnictwo
Militaria

S. FLEISCHER
V. 2009



„Mosquito” N.F. II „Special” oznaczony „YP-S” i DD670 z 23. Dywizjonu załoga W/C B.R. „Sammy” Hoare & W/O J.F. Potter, Ford, lipiec 1942 roku. *“Mosquito” N.F. II “Special” coded “YP-S” and serialled DD670 of 23rd Squadron, crew W/C B.R. “Sammy” Hoare & W/O J.F. Potter, Ford, UK, July 1942.*



„Mosquito” N.F. II „Special” oznaczony „YP-R” i DD712 z 23. Dywizjonu, lotnisko Manston, Wielka Brytania, sierpień 1942 roku. *“Mosquito” N.F. II “Special” coded “YP-R” and serialled DD712 of 23rd Squadron, Manston, UK, August 1942.*



„Mosquito” N.F. II „Special” „Smiling Cat” oznaczony „YP-P” i DZ706 z 23. Dywizjonu, załoga F/S Rudd & F/S Messingham, lotnisko Luqa, Malta, lipiec 1943 roku. *“Mosquito” N.F. II “Special” coded “YP-P” crewed by F/S Rudd & F/S Messingham, serialled DD706, belonging to 23rd Squadron, Luqa, Malta, July 1943.*

**Paweł Przymusiła
Dariusz Karnas**

**de Havilland 98
„Mosquito”
vol. I**

Warszawa 2002

Okładka – Seweryn Fleischer

Plansze barwne – Paweł Przymusiła

Tabele, zestawienia – Paweł Przymusiła

Rysunki i plany – Dariusz Karnas

Zdjęcia/Photo Credits: Robert Pęczkowski (kolorowe zdjęcia prototypu E0234/W4050)

Georges de Wailly, Bruksela, Belgia (kolorowe zdjęcia N.F. 30)

de Havilland,

RAF Museum, Hendon, Wielka Brytania

The Aeroplane,

Flight International,

Australian War Memorial, Point Cook, Australia

MAP,

IWM, London, Wielka Brytania

NTM, Praha, Republika Czeska

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Układ graficzny strony tytułowej i liternictwo prawnie zastrzeżone. Znak wydawnictwa i nazwa prawnie zastrzeżona.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written permission from copyright owner.

© Copyright by Wydawnictwo „MILITARIA”™, Warszawa 2002

All rights reserved

Wydawnictwo „MILITARIA”™ – 00-961 Warszawa 42 skr. pocz. 106

tel 845 14 27, 0 601 21 79 99

e mail: militaria@supermedia.pl

Actual Militaria offer www.militaria.net.pl

ISBN 83-7219-137-9



Piękna fotografia prototypu samolotu DH. 98 „Mosquito” F.B. XVIII oznaczonego HJ 732/G, widoczne działko Molins QF kalibru 57 mm pod kadłubem samolotu, 1943 rok. *This DH. 98 “Mosquito” F.B. Mk. XVIII coded HJ732/G prototype was armed with 57mm Molins QF cannon under the nose, 1943. [IWM MS/562]*

„Panowie, powinniście się dobrze przyjrzeć temu samolotowi – może się czegoś nauczyć. Prymitywizm tej konstrukcji jest zdumiewający. Zatem powtórzę: po co tracić czas na poszukiwania. Powinniśmy kopiować „Mosquito”. Oto najprostsza rzecz do zrobienia!”

Hermann Göring podczas spotkania u marszałka Milcha w marcu 1943 roku.

Na początku lat trzydziestych firma de Havilland nie należała do zamożnych. Do budowy samolotów posługiwano się materiałami sprawdzonymi, choć tanimi, droższe technologie pozostawiając rekinom brytyjskiego przemysłu lotniczego. W ten sposób, stosując rozwinięte metody projektowania i budowy płatowców z okresu pierwszej wojny światowej, powstała rodzina znanych dwupłatów, której początek dał DH 60 „Moth”. W 1934 roku, w wielkiej tajemnicy, zbudowano trzy samoloty wyścigowe DH. 88 „Comet”. Drewniany płatowiec z dwoma silnikami DH „Gipsy Six” R był niezbyt drogi, ale i powstał bardzo szybko. Samolot o nazwie „Grosvenor Square” wygrał w 1934 roku wyścig na trasie Londyn-Melbourne, co zwróciło uwagę lotniczego świata na firmę Geoffrey’a de Havillanda. W następnym roku powstały jeszcze dwa „Comety”, a technologia i doświadczenia uzyskane przy ich konstruowaniu wykorzystano przy projektowaniu czterosilnikowego samolotu pasażerskiego DH. 91 „Albatross”. Jego prototyp oblatano 20 maja 1937 roku w Hatfield, zaś potem wyprodukowano siedem samolotów tego typu. Podstawowym materiałem do ich budowy była tradycyjnie sklejka, choć w tym czasie światowy przemysł lotniczy budował samoloty z metalu, zarówno pasażerskie, jak i wojskowe.

We wrześniu 1937 roku de Havilland zainteresował się zamówieniem Ministerstwa Lotnictwa P.13/36 określającej wymagania stawiane dwusilnikowemu średniemu bombowcowi ogólnosiłowego zastosowania. Założenia były następnie uzupełniane o nowe wymagania, jak na przykład duża prędkość przelotowa, wszechstronność konstrukcji pozwalająca między innymi na odbywanie misji rozpoznawczych i wykonywanie wielu innych zadań, jak na przykład przenoszenie dwóch 18-calowych (457 mm) torped. Uzbrojenie strzeleckie miały stanowić dwa karabiny maszynowe *Browning Mk I* kalibru 7,69 mm (7,7mm) strzelające do przodu i dwa do tyłu (ewentualnie umieszczone w zdalnie sterowanej wieżyczce), a ładunek bomb miał być przenoszony w pozycji poziomej. Według założeń samolot skonstruowany według specyfikacji P.13/36 miał dysponować prędkością maksymalną nie mniejszą niż 443 km/h na wysokości 4500 metrów, a przy wykorzystaniu dwóch-trzecich mocy silników zasięg powinien wynosić 4282 km z ładunkiem 1800 kg bomb.



Samolot pasażerski de Havilland DH. 91 „Albatross”. *De Havilland DH. 91 “Albatross” airliner. [The Aeroplane]*

Właśnie parametr szybkości był tym, co szczególnie zainteresowało Geoffrey'a de Havillanda. Zaproponował on mianowicie zbudowanie miniatURY „Albatrossa”, który przecież był w stanie wykonać lot do Berlina i z powrotem z ładunkiem 2721 kg na pułapie 3500 metrów. Idea ta napotkała jednak opór ze strony skrzydła pacyfistycznego w Parlamencie i oficjalnie została zarzucona. W tym jednak czasie (w kwietniu 1938 roku) w firmie de Havilland rozważano możliwość zainstalowania w „Albatrosie” silników Rolls-Royce „Merlin”. Jako że i ta koncepcja nie zyskała akceptacji ze strony Ministerstwa Lotnictwa, 7 lipca 1938 roku Sir Geoffrey wysłał list omawiający część założeń konstrukcyjnych P.13/36 do marszałka lotnictwa Sir Wilfreda Freemana, członka komitetu w sekcji Rozwoju i Badań Lotniczych prosząc o spotkanie. De Havillandowi do uzyskania zgody na realizację planów brakowało tylko rozmowy z osobą o otwartym, twórczym umyśle. Tak się jednak złożyło, że pomysł nie zyskał akceptacji: w konkursie zwyciężyły samoloty napędzane silnikami Rolls-Royce „Vulture” bombowce Handley Page HP. 56 i Avro „Manchester”; z których pierwszy nie został nawet zbudowany nawet w postaci prototypu, a drugi zasłynął później jako samolot z permanentnym brakiem „mocy” i odzyskał pełnię sławy jako...czterosilnikowy (silniki „Merlin”) bombowiec Avro „Lancaster”.

Utrata szansy na intratny kontrakt stała się – wbrew pozorom – błogosławieństwem dla de Havillanda, który zaproponował Ministerstwu Lotnictwa projekt bombowca całkowicie pozbawionego uzbrojenia defensywnego, z załogą składającą się tylko z nawigatora i pilota. W zamyśle projektantów miało to zmniejszyć masę samolotu aż o jedną szóstą, zatem jego jedyną bronią miała pozostać szybkość. Kolejnymi zaletami miała być szybka, nieskomplikowana produkcja i błyskawiczne dostawy, jednak i tym razem pomysł nie został przyję-

ty przychylnie. W okresie kryzysu monachijskiego Ministerstwo Lotnictwa zgłaszało zapotrzebowanie na samoloty o konstrukcji metalowej i ciężkim uzbrojeniu obronnym. Tym czasem de Havilland ani myślał rewidować swoją koncepcję.

W rezultacie, głównie za sprawą wstawiennictwa Sir Freemana, projekt uzyskał zgodę na realizację. 1 stycznia 1940 roku zamówiono prototyp DH. 98, a 1 marca 1940 roku 50 samolotów seryjnych noszących od grudnia 1939 roku nazwę „Mosquito” (numery ewidencyjne W4050–4099).

Kłeska we Francji i ewakuacja wojsk sprzymierzonych z Dunkierki w maju i w czerwcu 1940 roku nieomal pogrzebały zamierzenia, jako że Ministerstwo Lotnictwa wyciągając wnioski z dotychczasowych działań lotnictwa właściwie nie widziało miejsca w swoich zamierzeniach dla takiego samolotu. Zakłady de Havilland były wówczas zasypywane zamówieniami na zaczepy bombowe od samolotów DH. 82 „Tiger Moth”, które miały bombardować niemiecką flotę inwazyjną na plażach Wielkiej Brytanii. Sytuację pogarszał fakt, iż niekorzystna (dla projektu samolotu) opinia była kreowana przez nowo utworzone Ministerstwo Produkcji Samolotów, którym kierował Lord Beaverbrook. Za wskazane uważał on rozwijanie konstrukcji już istniejących i sprawdzonych, jak „Hurricane”, „Spitfire”, „Wellington”, „Whitley” i „Blenheim”, przy całkowitym wstrzymaniu prac nad nowymi projektami samolotów. Doszło nawet do tego, że Lord Beaverbrook trzykrotnie przekazywał polecenie zaprzestania prac nad „Mosquito” Sir Freemanowi, jednak nie wydał w tej sprawie żadnej oficjalnej dyspozycji. Zatem niewielki zespół konstrukcyjny, wykorzystujący w niewielkim tylko stopniu materiały strategiczne, nadal pracował w zaciszu Salisbury Hall. Oficjalne negatywne nastawienie do „Mosquito” zmieniła deklaracja de Havillanda, że upora się z realizacją zamówienia do grudnia 1941 roku.



Pierwszy prototyp „Mosquito” oznaczony numerem ewidencyjnym W4050 startuje z Hatfield w grudniu 1940 roku. The first prototype „Mosquito” coded W4050 taking off at Hatfield to the test flight in December 1940. [RAF Museum]



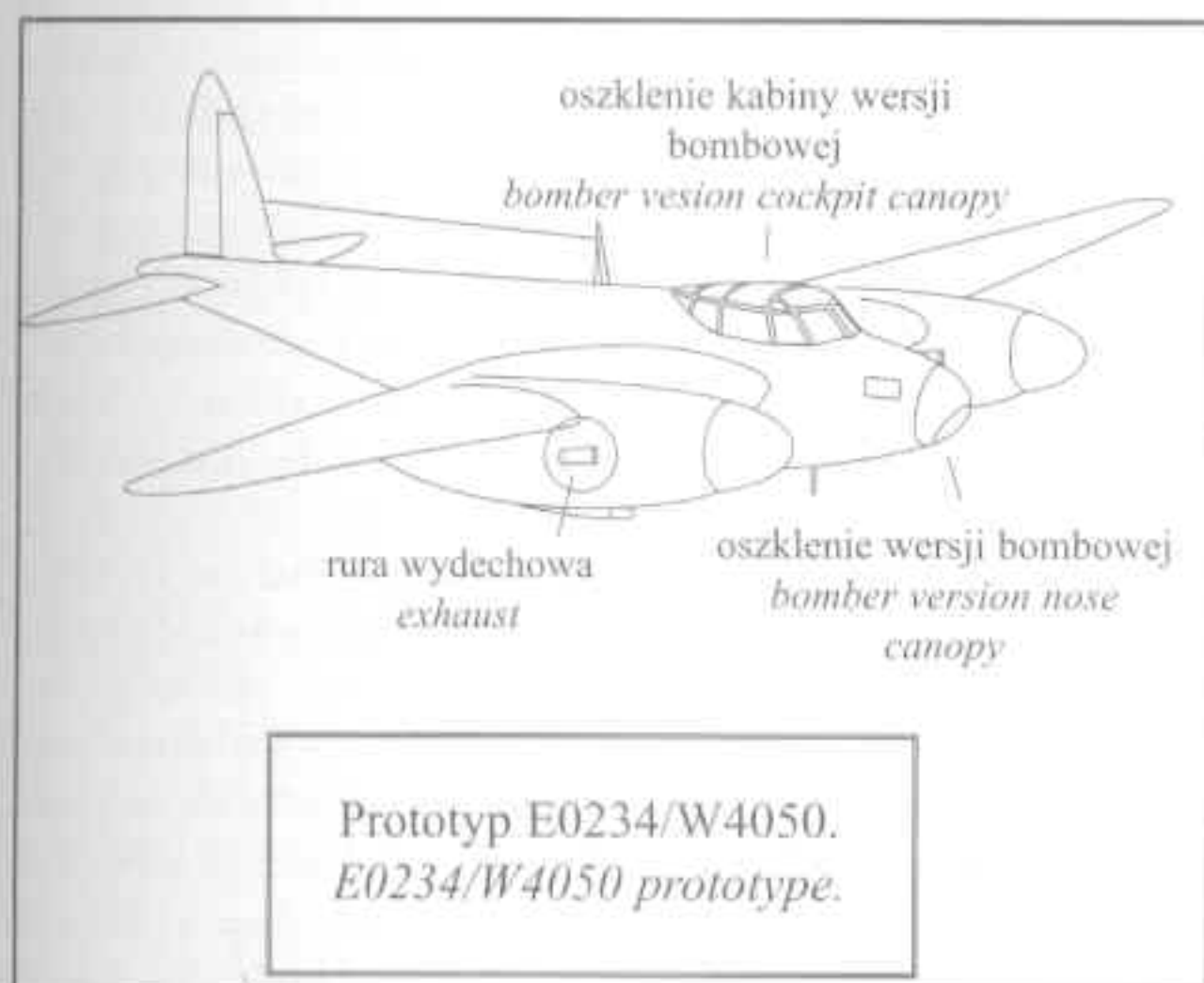
Pierwszy prototyp „Mosquito” E0234 wytaczany z hangaru w Hatfield w listopadzie 1940 roku. Widoczne żółte malowanie prototypu i oznaczenia typu „B”. The first “Mosquito” prototype coded E0234 taxiing from a hangar at Hatfield in November 1940. Note overall yellow camouflage pattern and Type “B” markings. [de Havilland]

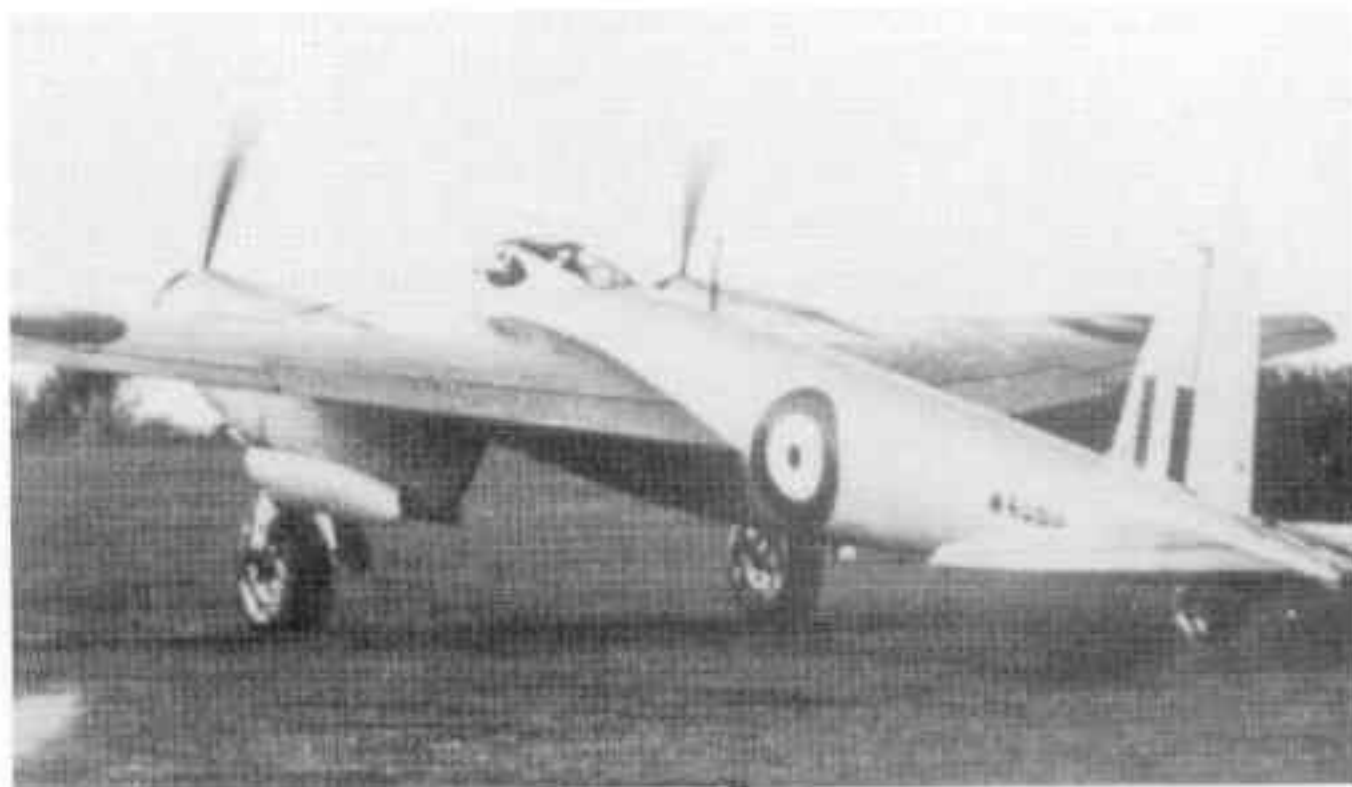
Na początku sierpnia drugi kadłub „Mosquita” był niemal ukończony. Oczekiwano na różne części metalowe produkowane w Hatfield, oraz na skrzydła, których poszycie miały wykonać zakłady Vanden Plas w Hendon koło Londynu. 3 października 1940 roku o 11.40 Hatfield zostało zbombardowane przez pojedynczego Ju 88A-1 (3Z+BB dowódca Oblt. S. Flebing) ze Stab I/KG 77. Bomby zniszczyły większość urządzeń do produkcji kadłubów „Mosquito” i zabiły dwadzieścia jeden, a raniły siedemdziesiąt osób. Straty materialne nie były wielkie, ale utrata znacznej liczby wykwalifikowanych pracowników była poważnym ciosem dla tempa produkcji. W celu zapobieżenia podobnym przypadkom w przyszłości postanowiono rozproszyć miejsca wytwarzania różnych komponentów samolotu i personel. Chwilowo jednak nalot przyniósł odwrotny skutek – tempo prac wzrosło, gdyż za wszelką cenę chciano wyprodukować samoloty zdolne do zadania podobnego ciosu co **Junkers Luftwaffe**. 3 listopada prototyp E0234 przetransportowano z Salisbury Hall do odpornego

na bombardowania hangaru w Hatfield i złożono. Cały samolot pomalowano na żółto w celu uniknięcia pomyłkowego ostrzału przez własnych artylerzystów, zresztą taki był regulaminowy kolor samolotów prototypowych.

Próby kołowania samolotu odbyły się 24 listopada 1940 roku, a nazajutrz o 15.45, Geoffrey de Havilland Jr. (w locie brał udział też John E. Walker), syn konstruktora, poderwał samolot do udanego dziewiczego lotu. Oznaczenie ewidencyjne W4050 pojawiło się po raz pierwszy 5 grudnia – konstruktorzy borykali się wówczas z problemami okresu „raczkowania” samolotu polegającymi między innymi na nie domykaniu się i braku pełnego otwarcia drzwi komór podwozia. Poważny kłopot stanowiło nie zatraskowanie się kółka ogonowego w zamku w pozycji zamkniętej, a także samoistne blokowanie się kółka podczas kołowania (zwłaszcza dobiegu) po koleinach, co doprowadzało do przedziurawienia kadłuba w wyniku wyrwania podwozia z mocowań. Ta ostatnia usterka została rozwiązana po przerobieniu zespołu kółka ogonowego firmy Dowty na przełomie czerwca i lipca 1941 roku. Stwierdzono ponadto, że W4050 ma skłonność do przepadania na lewe skrzydło w lotach z prędkością bliską przeciągnięcia. W trzecim locie prototypu pojawił się kłopot z wypuszczeniem podwozia głównego, w związku z czym należało użyć ręcznej instalacji awaryjnej. Po czasie uznano, że tego typu kłopoty są typowe dla prototypów samolotów, dlatego nie ma się czym przejmować.

W locie próbnym wspomnianego 5 grudnia wykryto: *flutter* usterzenia ogonowego pojawiające się w zakresie prędkości 386–410 km/h. Wykryto, to niezbyt właściwe słowo, bowiem silne drgania dały się pilotowi aż nadto wyraźnie odczuć na drążku. W wyniku skomplikowanych badań wykryto, że strefa zaburzonego powietrza powstaje gdzieś w okolicach końcówek gondoli silników i na spodnich powierzchniach skrzydeł, po czym dostaje się w rejon ogona powodując *flutter*. Problem starano się usunąć stosując sloty, jednak bez powodzenia. Kolejne próby w locie nie ujawniły tendencji samolotu do przepadania na skrzydło, dlatego sloty





Pierwszy prototyp „Mosquito” oznaczony numerem ewidencyjnym W4050 kołuje w Hatfield w styczniu 1941 roku, na kilka tygodni przed awarią kółka ogonowego – także w czasie kołowania. *The first prototype of „Mosquito” coded W4050 taxiing at Hatfield in January 1941, a few weeks before it's tail wheel being damaged. [The Aeroplane]*

Handley-Page zamontowane w prototypie miały nie być instalowane w samolotach seryjnych. Jak dotąd, i tak pozostawały one zablokowane w pozycji zamkniętej i dla bezpieczeństwa oklejone taśmą uszczelniającą. Jednak dopiero w lutym 1941 roku, po zmianie ukształtowania osłon silników i wydłużeniu strefy spływu powietrza, drgania całkowicie zanikły.

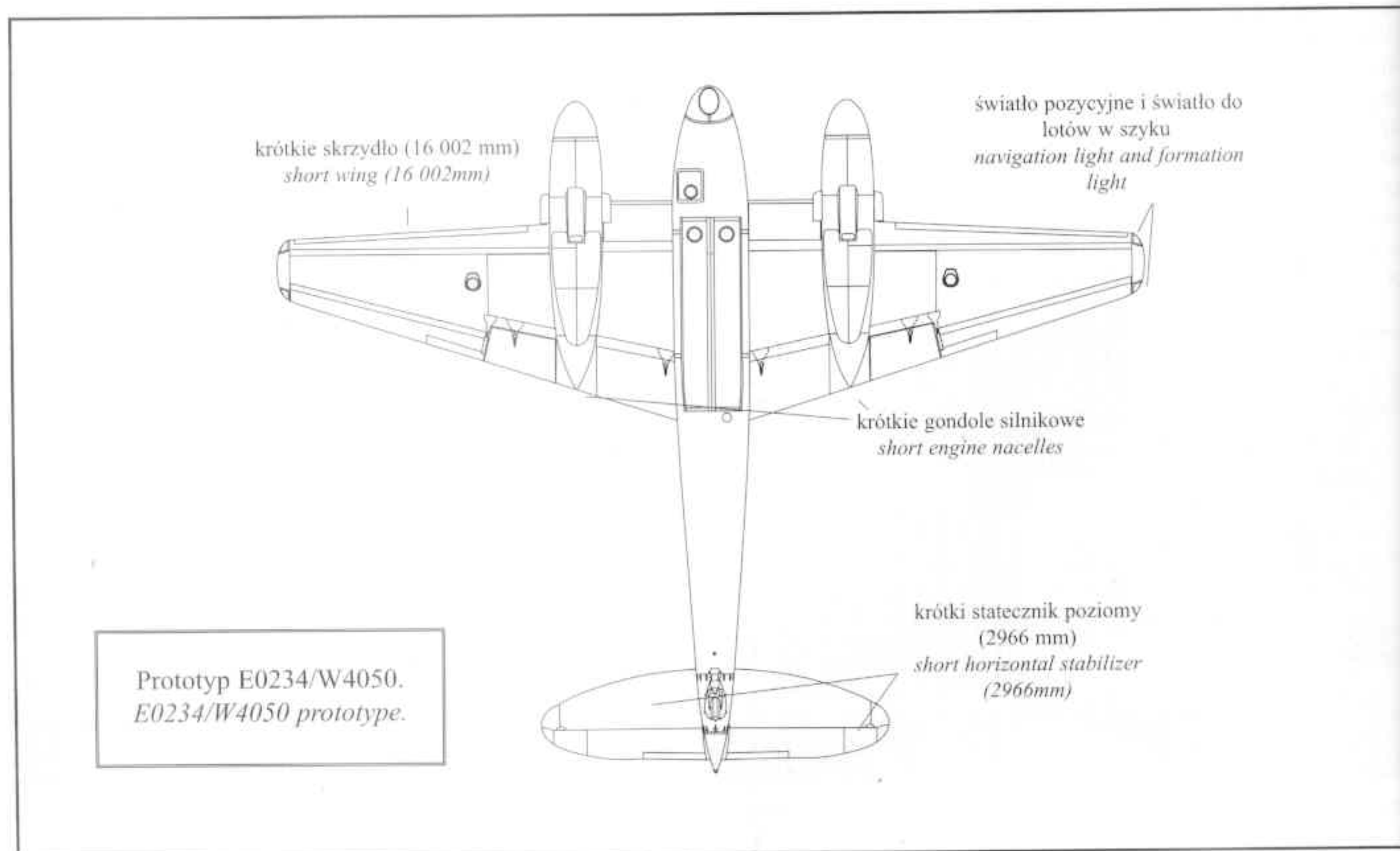
Na początku 1941 roku wykonano blisko dwadzieścia kadłubów i kilkanaście kompletów skrzydeł. W tym samym czasie de Havillanda poinformowano, że drugi prototyp powinien być przygotowany jako samolot rozpoznania fotograficznego na zamówienie *Coastal Command*. Zatem, maszyna zaprojektowana jako szybki bombowiec została przekształcona w myśliwiec jeszcze przed oblotem prototypu, a niebawem w samolot rozpoznawczy! W konsekwencji zamówienie uzyskało nieco inną postać: zamiast pięćdziesięciu bombowców, po trzecim prototypie miała następować seria

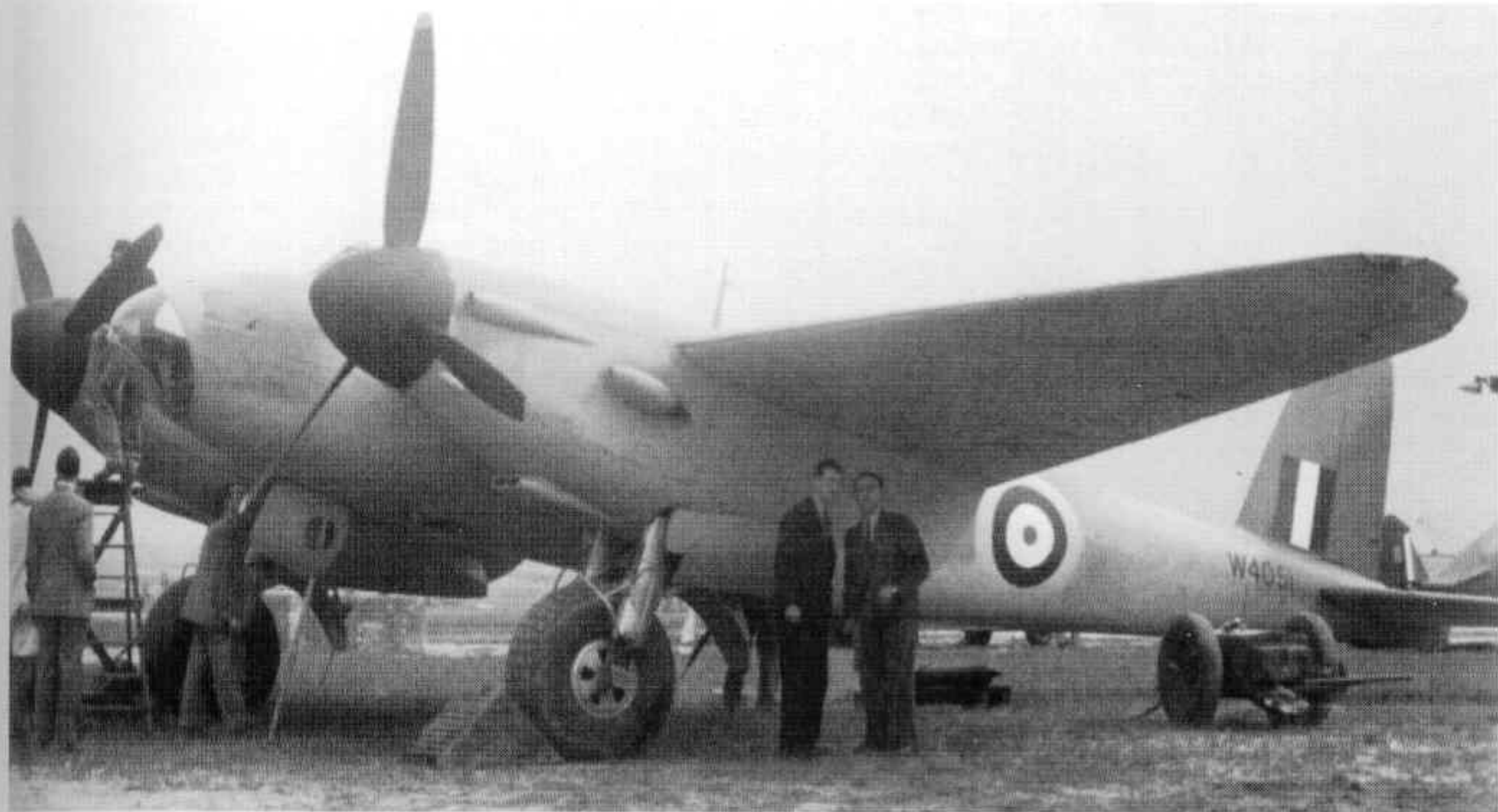
dziewiętnastu samolotów w odmianie fotograficznej **P.R. I**, a pozostałe należało ukończyć w wersji myśliwskiej. Ministerstwo Lotnictwa poinformowało de Havillanda, iż przygotowywane jest kolejne zamówienie, tym razem na sto pięćdziesiąt „Mosquito”, które mają być wykonane jako bombowce.

W ostatnich dniach stycznia 1941 roku prototyp W4050 otrzymał malowanie ochronne i został przekazany do oficjalnych testów w *Aircraft & Armament Experimental Establishment* (A&AEE) w Bombscombe Down, niedaleko Salisbury. Wyniki prób w locie były więcej niż zadowalające, jednak podczas kołowania 24 lutego kółko ogonowe utknęło w koleinie, spowodowało naprężenie zawieszenia i w rezultacie zdeformowało tylną część kadłuba. Uszkodzenie to nastąpiło, gdy kółko ogonowe było zablokowane w pozycji startowej. Zakłady de Havillanda błyskawicznie dostarczyły do Bombscombe Down kadłub W4051, aby próby można było kontynuować. Obawiano się, że po takim wypadku cały projekt zostanie zatrzymany, jednak tak się nie stało, szczególnie, że W4051 ujawnił jeszcze wyższe osiągi! W późniejszych latach także dochodziło do podobnych usterek „Mosquito”, jednak łatwość ich usuwania wypada policzyć konstrukcji na plus.

W4050 został poddany w tym czasie badaniom aerodynamicznym, które wykazały niełańciwe charakterystyki opływu powietrza w tylnej części gondoli silników. Ostatecznym rozwiązaniem problemu stało się przedłużenie gondol poza krawędź spływu skrzydła zastosowane w późniejszych odmianach bombowych. Kolejną usterką było przegrzewanie się elementów układu wydechowego i wnętrza przedziałów silników, czemu zaradzono przekonstruowując układ wydechowy i dodając chwyty powietrza na osłonach zespołów napędowych. Warto dodać, że zastosowanie układu wydechowego typu odrzutowego nieznacznie zwiększyło prędkość maksymalną samolotu.

Pod koniec 1940 roku pojawiło się zagrożenie ze strony samolotów **Fw 200 „Condor”**, na co *Air Ministry* zareagowało wydając specyfikację *F.21/40* określając założenia stawiane





Drugi prototyp „Mosquito” W4051 ukończony jako P.R. I, wykonał 14 lotów bojowych w 1. Dywizjonie PRU, później w 521. Dywizjonie (Met). *The second „Mosquito” serialled W4051, served as the P.R. I flew 14 combat sorties with 1st Squadron P.R.U. before joining 521st Squadron (Met).* [de Havilland]

nocnemu myśliwcowi dalekiego zasięgu i myśliwcowi eskorty. de Havilland zaproponował swojego „Mosquito” w takiej roli, z uzbrojeniem jak dla wersji F. II, jednak Ministerstwo nalegało, by samolot taki miał obrotową wieżyczkę typu Bristol B Mk IX. Dla próby zainstalowano ją w prototypie W4050, jednak odnotowano spadek prędkości maksymalnej o ponad 20 węzłów (36 km/h) i kilka innych niekorzystnych zjawisk, w tym spadek długotrwałości lotu poniżej pięciu godzin. Próby z makietą wieżyczki prowadzono wykorzystując samoloty W4053 i W4057, jednak mimo stosowania różnych wariantów uzbrojenia (2–4 karabiny maszynowe w wieżyczce, sześć karabinów maszynowych strzelających do góry) „Mosquito” nie stał się myśliwcem eskortowym.

15 maja 1941 dokonano oblotu prototypu odmiany myśliwskiej nocnej. Samolot miał kilka znaczących zmian konstrukcyjnych, z których część została przyjęta do dalszego programu rozwoju „Mosquito”. Z uwagi na miękkie podłoże w samolocie wyjątkowo zastosowano większe opony pochodzące od DH. 91 „Flamingo”. Ponadto powiększono usterzenie poziome, zwiększono rozpiętość do 16,25 m, zainstalowano opancerzone przetłoczenie w nosowej części kadłuba, wzmocniono dźwigary skrzydeł, w wiatrochronie pojawiła się płaska szyba pancerna, zmieniono położenie wlotu dla załogi, a drążek zastąpiono wolantem. Od tego czasu rozwój konstrukcji charakteryzowały dwa nurty: prototyp F. II po zainstalowaniu radaru A.I. w lipcu stał się N.F. II, po czym trafił do RAF-u. Tymczasem F. II stał się zbędny i ostatecznie wysłano go do filii de Havilland’a do Australii jako samolot wzorcowy przed rozpoczęciem tam produkcji licencyjnej.

Zastosowany wstępnie w myśliwcu nocnym radar A.I. Mk IV (A.I. oznaczało *Air Interceptor*) został niebawem zastąpiony przez wersję Mk V z typowymi antenami nadajnika przypominającymi rybi szkielet w nosie kadłuba i podwójnymi dipolami odbiornika na i pod skrzydłami. Wytwarzane seryjnie N.F. II charakteryzowały się ponadto osłoniętym kolektorem spalin zamiast zastosowanego pierwotnie kolektora typu „saksofon”.

Na pewnej liczbie wczesnych samolotów zastąpiono radar urządzeniem nawigacyjnym typu „Gee” – służyły one m.in. w 23. Dywizjonie operującym z Malty nosząc oznaczenie N.F. II („Mosquito” Special „Intruder”).

Tak jak przechwycenie szybkiego „Mosquito” stanowiło nie lada problem, tak zredukowanie jego prędkości podczas ataku również nie było łatwe. Próbowano stosować hamulce aerodynamiczne Youngmana w postaci płyt ułożonych niczym kołnierz wokół środkowej części kadłuba. Próbowano używać płyt z różnej długości wycięciami, bez wycięć, a także z usuniętą częścią grzbietową, jednak czas redukcji prędkości z ustalonej początkowej do docelowej w locie poziomym pozostawał stale nadto długi. Ostatecznie przyjętym w praktyce rozwiązaniem stało się wypuszczanie podwozia podczas przechwytywania.

Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią, 21 czerwca 1941 roku Air Ministry zweryfikowało zamówienie na „Mosquito”, które opiewało na pięć prototypów. Teraz miało to być wyprodukowanych pięć prototypów (bombowca, samolotu rozpoznawczego, trzech myśliwców), dziewiętnastu samolotów rozpoznawczych i stu siedemdziesięciu sześciu myśliwców.

W tym czasie prace z wariantem rozpoznawczym P.R. I były poważnie zaawansowane i mimo początkowych problemów z rośnięciem obiektywów aparatów, ich nadmiernym ogrzewaniem się i wibracjami w prototypie W4051, produkcja wariantu została uruchomiona. Pierwszy wolny od usterek P.R. I W4055 rozpoczął loty rozpoznawcze w składzie 1. Dywizjonu P.R.U. w Benson w drugiej połowie września 1941 roku.

„Mosquito” szybko dał się poznać jako samolot wszechstronny. Latem 1942 roku latały cztery zasadnicze odmiany: rozpoznawcza, bombowa, nocna myśliwska i przechwytyjąca. Rozważano także przygotowanie wersji „wsparcia bombowców”, czyli nocnego myśliwca eskortowego. Ponadto w niewielkich ilościach pojawiały się hybrydy istniejących już odmian o specjalnym przeznaczeniu. Jedną z nich powstała w wyniku braku odpowiedniego typu samolotu.

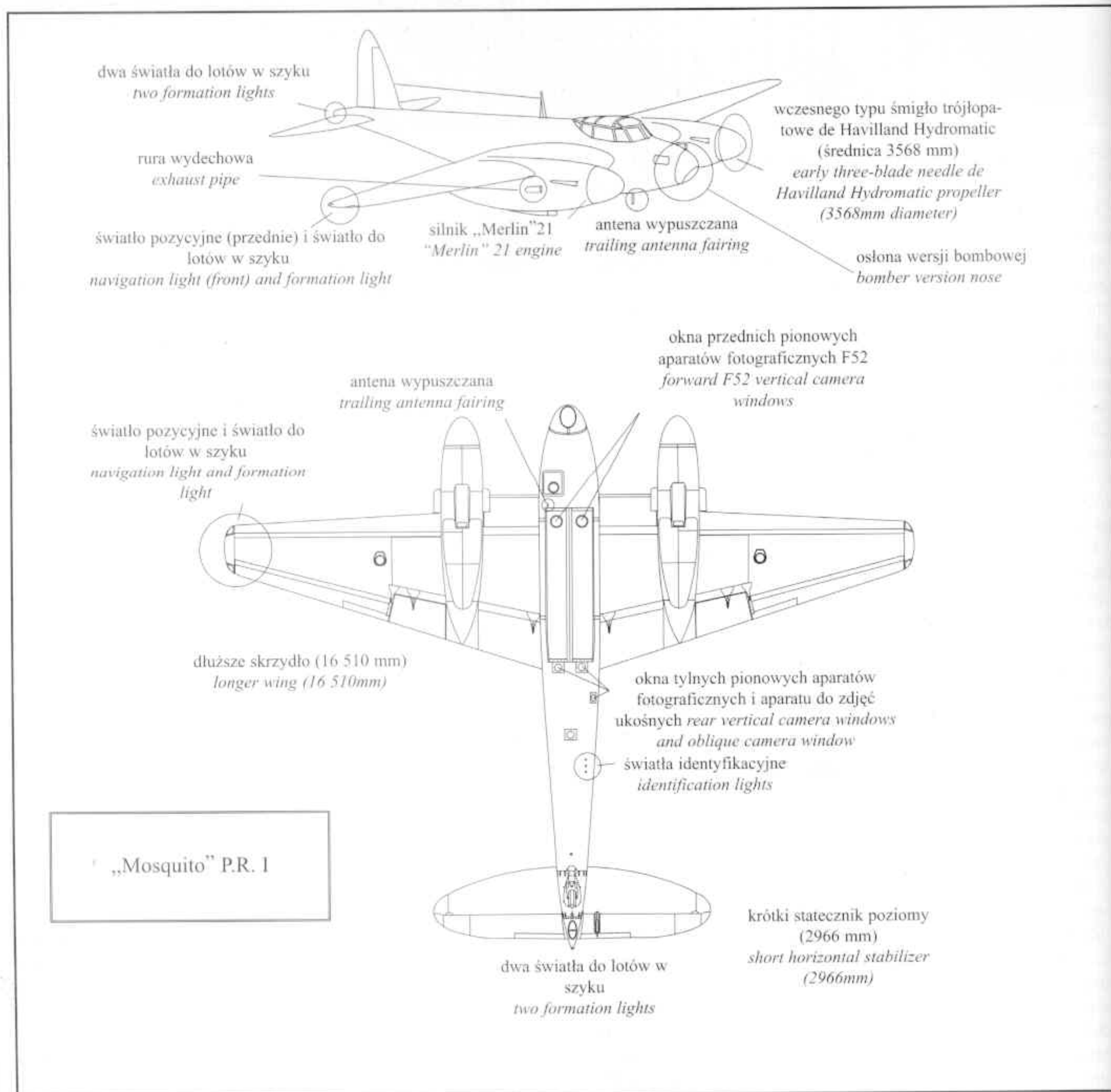
We wrześniu Geoffrey de Havilland przygotowywał prototyp samolotu z kabiną ciśnieniową (MP469). Tym czasem wysoko nad Hatfield pojawił się rozpoznawczy Ju 86P i kilka brytyjskich myśliwców bezskutecznie starających się go przechwycić. Bezkarność samolotu rozpoznawczego zirytowała de Havilland'a do tego stopnia, że „na poczekaniu” opracował bardzo specjalną odmianę „Mosquito”. W ciągu tygodnia na MP469 zainstalowano uzbrojenie myśliwskie, zwiększono rozpiętość skrzydeł, wykorzystano mniejsze koła podwozia głównego i generalnie odciążono konstrukcję. Oblotu, podczas którego osiągnięto 43500 stóp, dokonał syn konstruktora. Wkładem RAF-u w to małe przedsięwzięcie było oddelegowanie do Hatfield filigranowego F/O Sparrowa ze 151. Dywizjonu, który miał stale pilotować nowy samolot. Myśliwiec wysokościowy nie wszedł do jednak produkcji, może dlatego, że dzięki samej obecności MP469 wizyty Ju 86P nad Hatfield stały się coraz rzadsze, aż w końcu całkiem ustały.

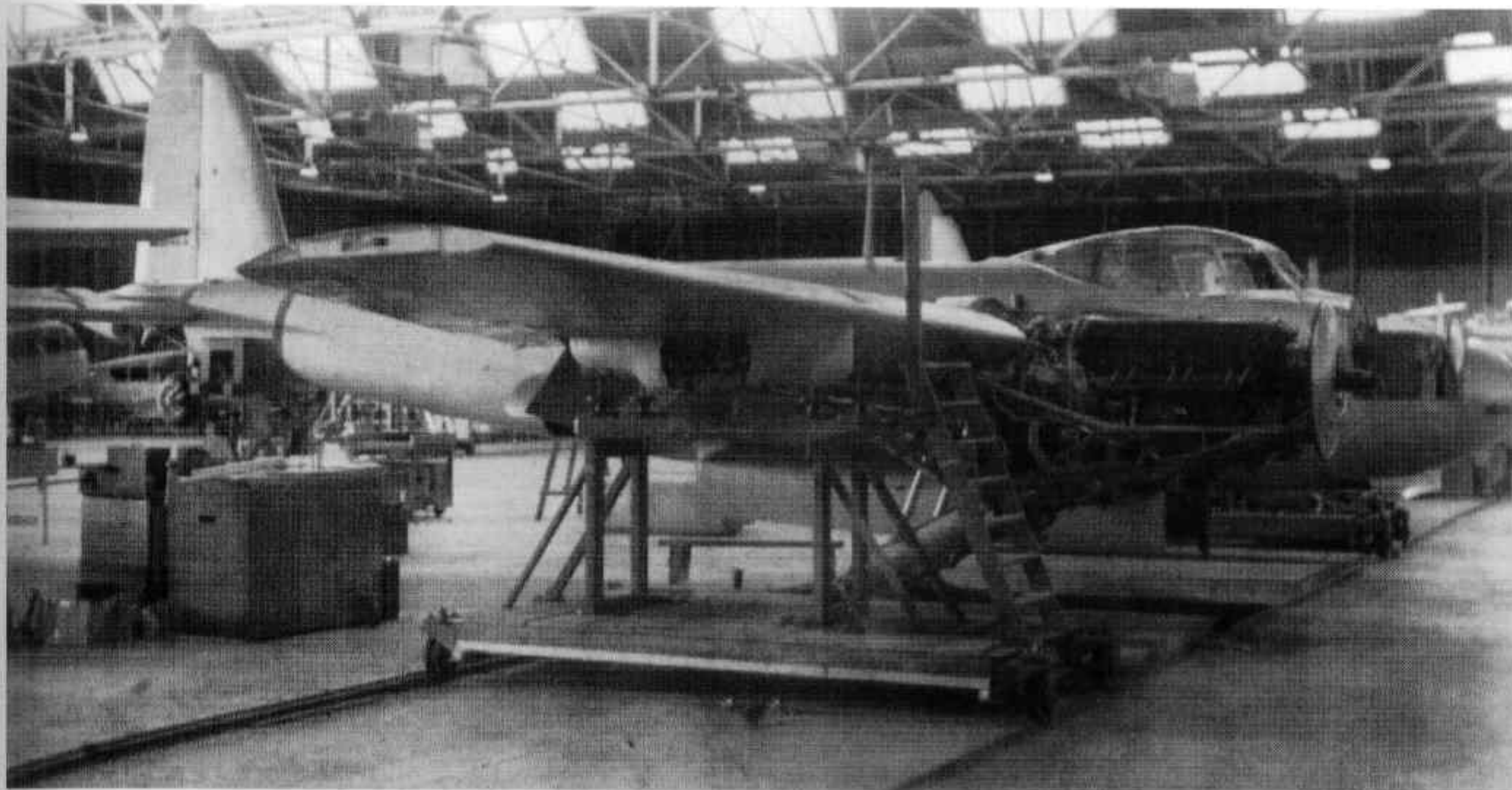
Zapewne zaledwie w kilku egzemplarzach zbudowano nieuzbrojoną odmianę rozpoznania meteorologicznego.

Wczesną jesienią dwa takie samoloty miał na stanie No. 1401 *Meteorological Flight*. Ich misje polegały na zbieraniu danych pogodowych daleko w głębi nieprzyjacielskiej przestrzeni powietrznej.

Mniej więcej w tym samym czasie „Mosquito” wykonał pierwszy kurierski lot z pocztą dyplomatyczną do Sztokholmu. W kabinie samolotu pozbawionego znaków rozpoznawczych zasiedli ubrani po cywilnemu F/L Parry i P/O Robson ze 105. Dywizjonu. Misja ta zainicjowała utworzenie rok później stałej linii kurierskiej łączącej Wielką Brytanię z neutralną Szwecją obsługiwanej przez samoloty w barwach BOAC.

Pod koniec 1942 roku „Mosquito” stał się pożądanym w RAF-ie do tego stopnia, że o zwiększenie tempa jego produkcji zaczęli zabiegać nawet ci, którzy wykazali największy sceptycyzm w czasie, gdy powstawał prototyp. Wytwarzanie tych samolotów rozpoczęto niebawem w zakładach de Havilland w Leavesden, a przygotowywano się do uruchomienia produkcji w kanadyjskiej filii firmy w Toronto (jednak dostawy mogły się rozpocząć dopiero w 1943 roku), oraz w Australii.





Montaż samolotu DH. 98 „Mosquito” F.B. VI na linii produkcyjnej w zakładach w Hatfield, widoczne zamontowane silniki „Merlin”, 23 uzbrojenie i podskrzydłowe wyrzutniki bombowe. *The production line at Hatfield, final assembly of the DH. 98 “Mosquito” F.B. VI with weapons, underwing bomb rack and “Merlin” 23 engines. [de Havilland]*

„Mosquito” był rozwijany nadal w miarę rozwoju techniki i pojawiania się nowych urządzeń do skuteczniejszego prowadzenia walki. Potrzeby użytkowników i uniwersalność „Mosquito” spowodowały, że powstało wiele wersji tego samolotu.

WERSJE SAMOLOTU „MOSQUITO”

P.R. I

Prototyp (W4051) i kilka wczesnych samolotów rozpoznania fotograficznego z krótkimi gondolami silników. Standardowo napędzane przez dwa silniki *Rolls-Royce „Merlin” 21* z dwubiegową jednostopniową sprężarką i śmigłami *de Havilland* o mocy 1460 KM. Samolot miał możliwość przenoszenia czterech bomb po 113,4 kilogramów w kadłubie. Dostawy do RAF-u od lipca 1941 roku, pierwszy lot bojowy (W4055) 18 września 1941 roku.

Wyposażenie fotograficzne stanowiły dwa aparaty *F52* do zdjęć pionowych, *F24* do zdjęć skośnych oraz aparaty *F24* lub *K17* umieszczone z przodu komory bombowej. Zamontowane aparaty fotograficzne pozwalały na jednoczesne sfotografowanie obszaru o wymiarach ok. 5x4 km.

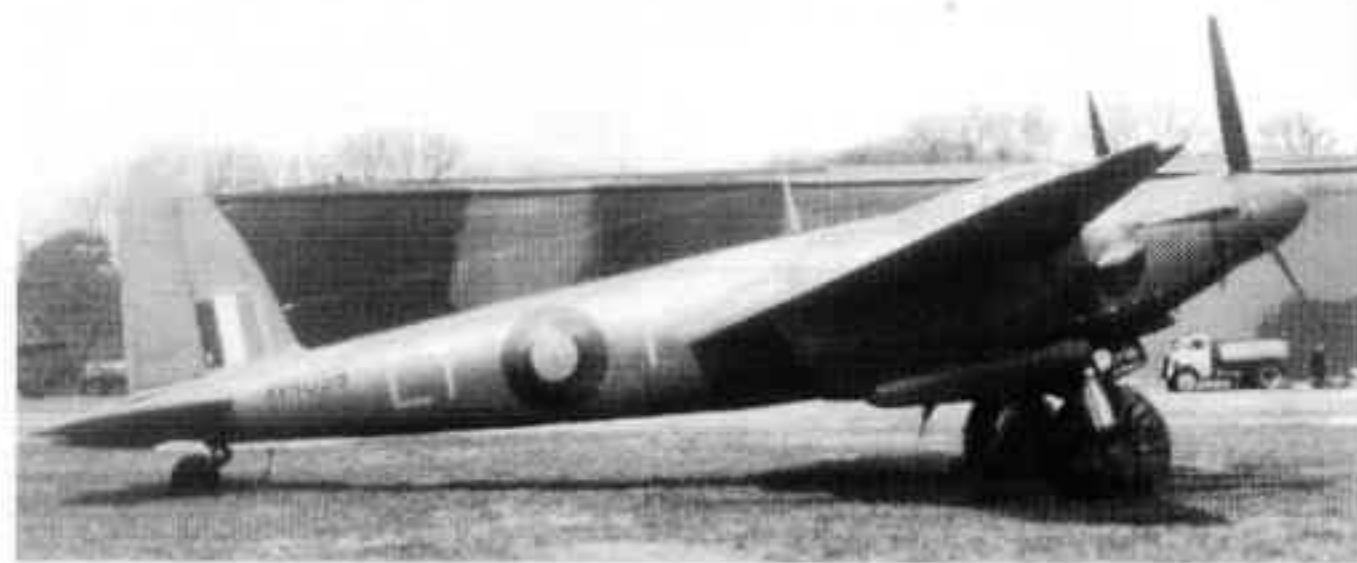
F./N.F./P.R. II

Samolot myśliwski uzbrojony w cztery działka 20 mm *Hispano Mk II* i cztery karabiny maszynowe .303 *Browning Mk II* kalibru 7,69 mm (7,7 mm). Prototyp (W4052). Napęd stanowiły silniki „Merlin” 21 i 23. Dwa samoloty eksperymentalnie wyposażone w obrotowe wieżyczki z czterema karabinami maszynowymi *Browning*, później przebudowane do standardu *T. III*, wyposażone w radar *A.I. Mk IV* zastąpiony później przez *A.I. Mk V*. Dzienna i nocna adaptacja myśliwska bez radaru *A.I.* trafiła do służby w 1942 roku. W grudniu 1942 roku pierwszy dywizjon „Mosquito” (23.) został wysłany na Maltę. Jeden samolot został wysłany jako wzorcowy do

Australii, gdzie został oblatany pod koniec 1942 roku, zaewidencjonowany w RAAF-ie jako *A52-1001*. Samoloty bez radaru, ale z urządzeniem typu „Gee” to „Mosquito” „*Intruder*” (*Special*). Dokonano także modyfikacji kilku samolotów wersji *Mk II* na samoloty rozpoznawcze *P.R. II*. Modyfikacja polegała na redukcji uzbrojenia (wymontowane działka) i zamontowaniu w komorze bombowej trzech aparatów fotograficznych do zdjęć pionowych.

T. III

Samolot szkolno-treningowy z silnikami „Merlin” 21 i 23, wyposażony podobnie jak *Mk II*, jednak wykonany jako nieuzbrojony dwuster. Jedenaście samolotów dostarczono do Australii, z czego osiem zmontowała miejscowa filia *de Havilland*, a trzy warsztaty RAAF-u. Zastosowano w nich silniki *Packard „Merlin” 31* i *33*. Samoloty sprzedane Turcji zostały przebudowane na bombowce z możliwością przenoszenia po jednej bombie o masie 226,8 kg pod każdym skrzydłem.



„Mosquito” P.R. I, W4059 oznaczony LY-Y z 1. Dywizjonu P.R.U. w Benson, widoczne krótkie gondole silnikowe. *A “Mosquito” P.R. I serials W4059 coded LY-Y of the 1st P.R.U. Squadron at Benson. Note the short engine nacelles. [MAP]*

dwa światła do lotów w
szyku two formation
lights

maszt antenowy
antenna mast

śmigło trójłopatowe de Havilland
Hydromatic wczesnego typu
(średnica 3568 mm)
early three-blade de Havilland Hydromatic
propeller (3568mm diameter)

światło pozycyjne
navigation light

antena
wypuszczana
trailing antenna
fairing

antena wypuszczana
trailing antenna fairing

4 karabiny maszynowe
4 machine guns

zdemontowane działka
removed guns

4 x karabiny maszynowe
Browning Mk II
kalibru 7,69 mm

okna pionowych aparatów
fotograficznych
vertical camera windows

„Mosquito” P.R. II

antena wypuszczana
trailing antenna fairing

światło pozycyjne
i światło do lotów w szyku
navigation light and
formation light

okno ukośnego aparatu
fotograficznego
oblique camera
window

okna pionowych
aparatów
fotograficznych
vertical camera
windows

„Mosquito” P.R. IV



DH. 98 „Mosquito” B. IV series II DZ353 i „GB-E” ze 105. Dywizjonu pilotowany przez W/C Roy’a Ralston’a. *An excellent in flight photo of DH. 98 „Mosquito” B. IV Series II serialled DZ353 and coded „GB-E” of the 105th Squadron with W/C Roy Ralston at the controls.*

B. IV

Nieuzbrojony bombowiec wywodzący się z P.R. I, z krótkimi (series I) lub dłuższymi gondolami silników „Merlin” 21 lub 23. W komorze bombowej mógł przenosić cztery bomby po 226,8 kilogramów ze skróconymi statecznikami, zamiast czterech po 113,4 kilogramów o normalnych rozmiarach, później przystosowany do przenoszenia bomby 4000 funtów (1816 kg) tzw. *Cookies* lub 2 bomb *Highball* przeznaczonych do atakowania okrętów. Mógł również być wyposażony w zestaw aparatów fotograficznych w komorze bombowej. Samoloty series II miały zmodyfikowany wylot spalin (początkowo dwie rury „saksofonowe”, później pięć pojedynczych rur osłoniętych wspólną osłoną), powiększony wlot

powietrza do gaźnika i drzwi komory podwozia. Zbudowano 263 samoloty tej wersji. Wyprodukowano także samoloty „Pathfinder”, do naprowadzania bombowców na cel.

P.R. IV

Nieuzbrojony samolot rozpoznawczy z zestawem aparatów fotograficznych i dodatkowymi zbiornikami z paliwem umieszczonymi w komorze bombowej. Jeden P.R. IV został przekazany liniom lotniczym BOAC jako prototyp samolotu kurierskiego przewożącego dwóch pasażerów, leżących na plecach w odpowiednio zaadaptowanej komorze bombowej.

B. V

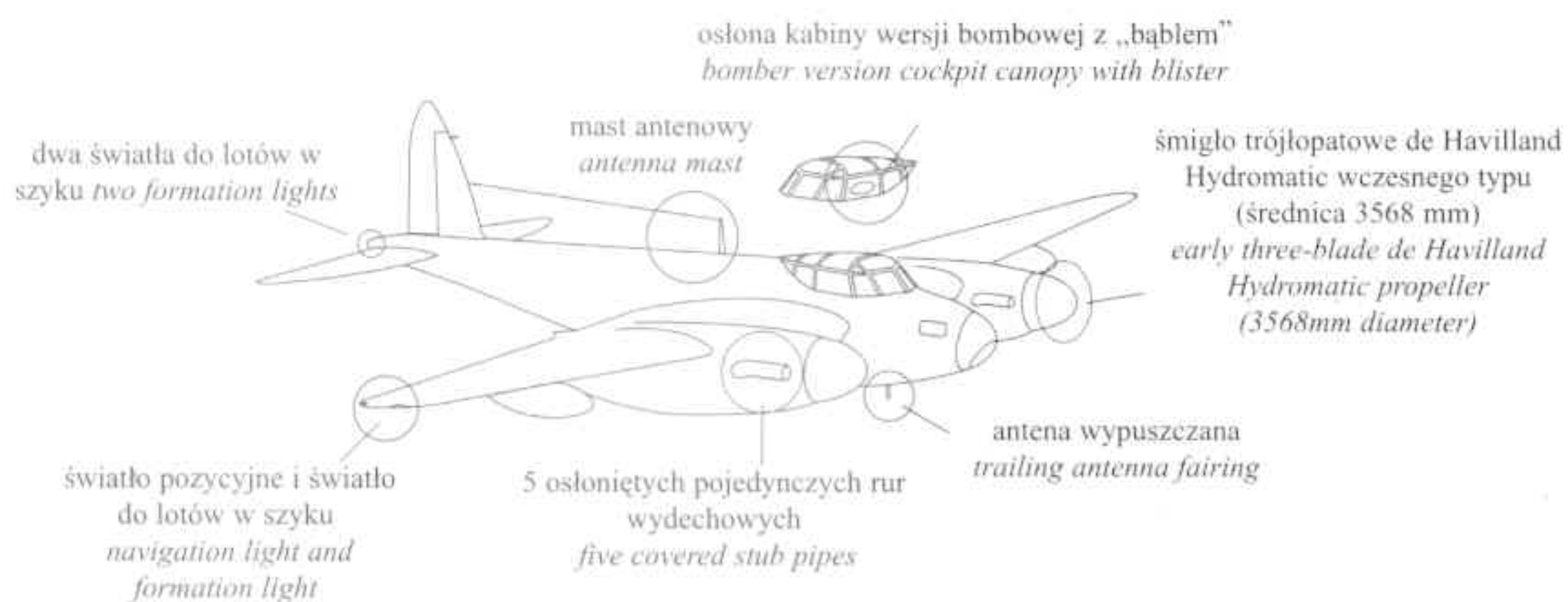
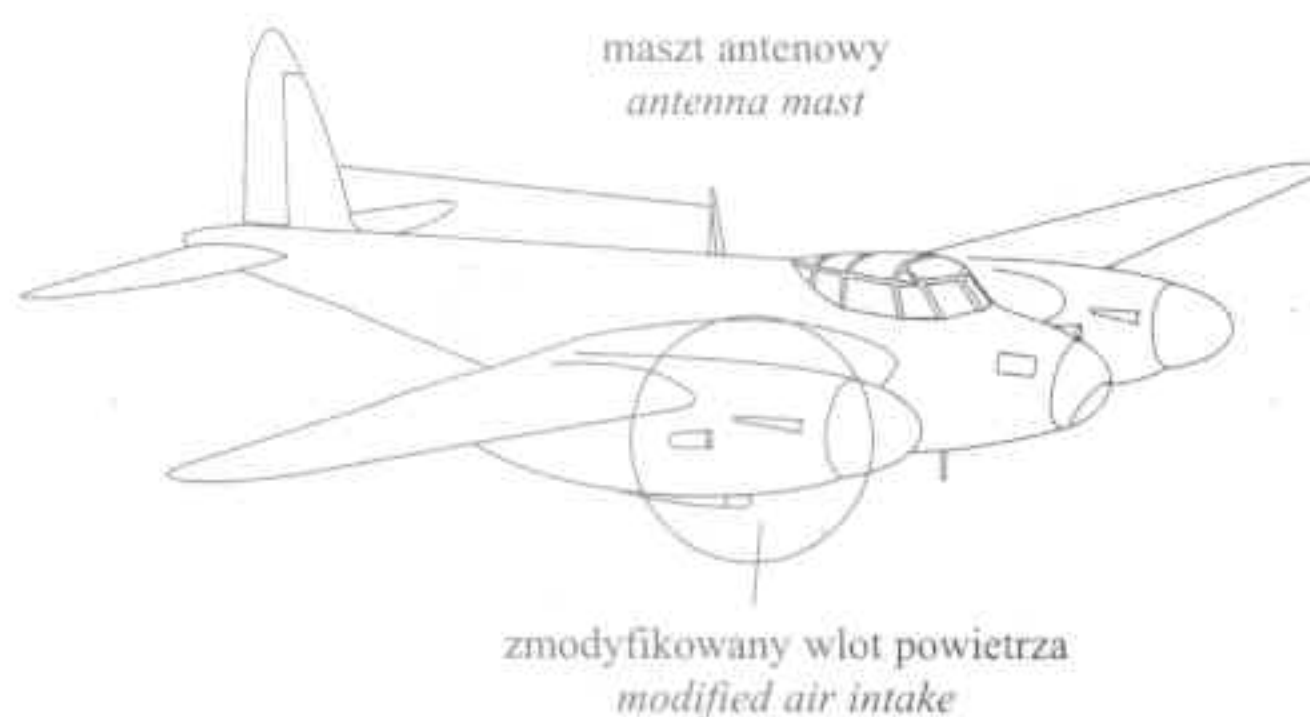
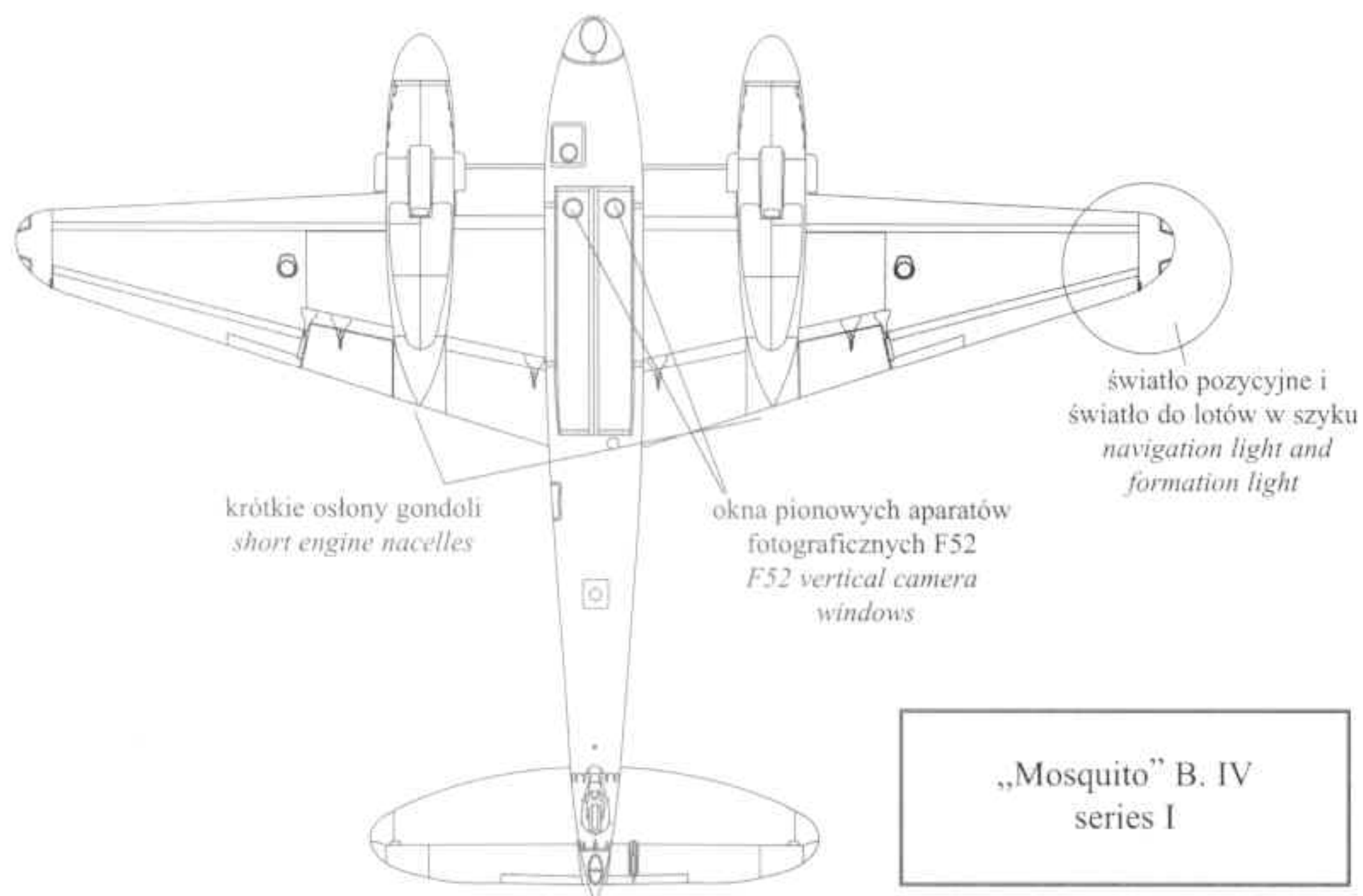
Prototyp tej wersji (W4057) wywodził się od B. IV i różnił się wzmocnionym skrzydłem, przystosowanym do przenoszenia dwóch zewnętrznych zbiorników paliwa po 50 galonów każdy, lub bomb 226,8 kg. Jego napęd stanowiły silniki „Merlin” 23. Stanowił on podstawę do opracowania kanadyjskiej wersji licencyjnej B. VII.

F.B. VI

Kontynuacja linii rozwoju od modelu F./N.F. II uzbrojona także w bomby. Napędzana silnikami „Merlin” 21, 23 (series I) lub „Merlin” 25 o mocy 1480 lub 1640 KM. Prototyp DZ434. Uzbrojenie jak w myśliwcu F. II plus podskrzydłowe zaczepy dla dwóch bomb 226,8 kilogramów, zamiennie na dwa zbiorniki dodatkowe po 50 galonów (alternatywnie dodatkowy zapas paliwa, dwa zbiorniki po 151 galonów (686,5 l), w przedziale bombowym za komorą działek. W 1944 roku niektóre samoloty tej wersji otrzymały prowadnice (instalowane zamiast zewnętrznych zaczepów bombowych lub zbiorników) dla



Trzy samoloty „Mosquito” F.B. VI z 487. Dywizjonu RNZAF, dywizjon wchodził w skład 140. Skrzydła i wykonywał precyzyjne dzienne ataki bombowe. *Three „Mosquito” F.B. VI of the 487th RNZAF Squadron, 487th Squadron was part of the precision day bomber unit 140th Wing. [Australian War Memorial]*



„Mosquito”
P.R. IV

dwa światła do lotów w
szyku two formation lights

maszt antenowy
antenna mast

śmigło trójłopatowe de Havilland
Hydromatic wczesnego typu
(średnica 3568 mm)
early three-blade de Havilland
Hydromatic propeller
(3568mm diameter)

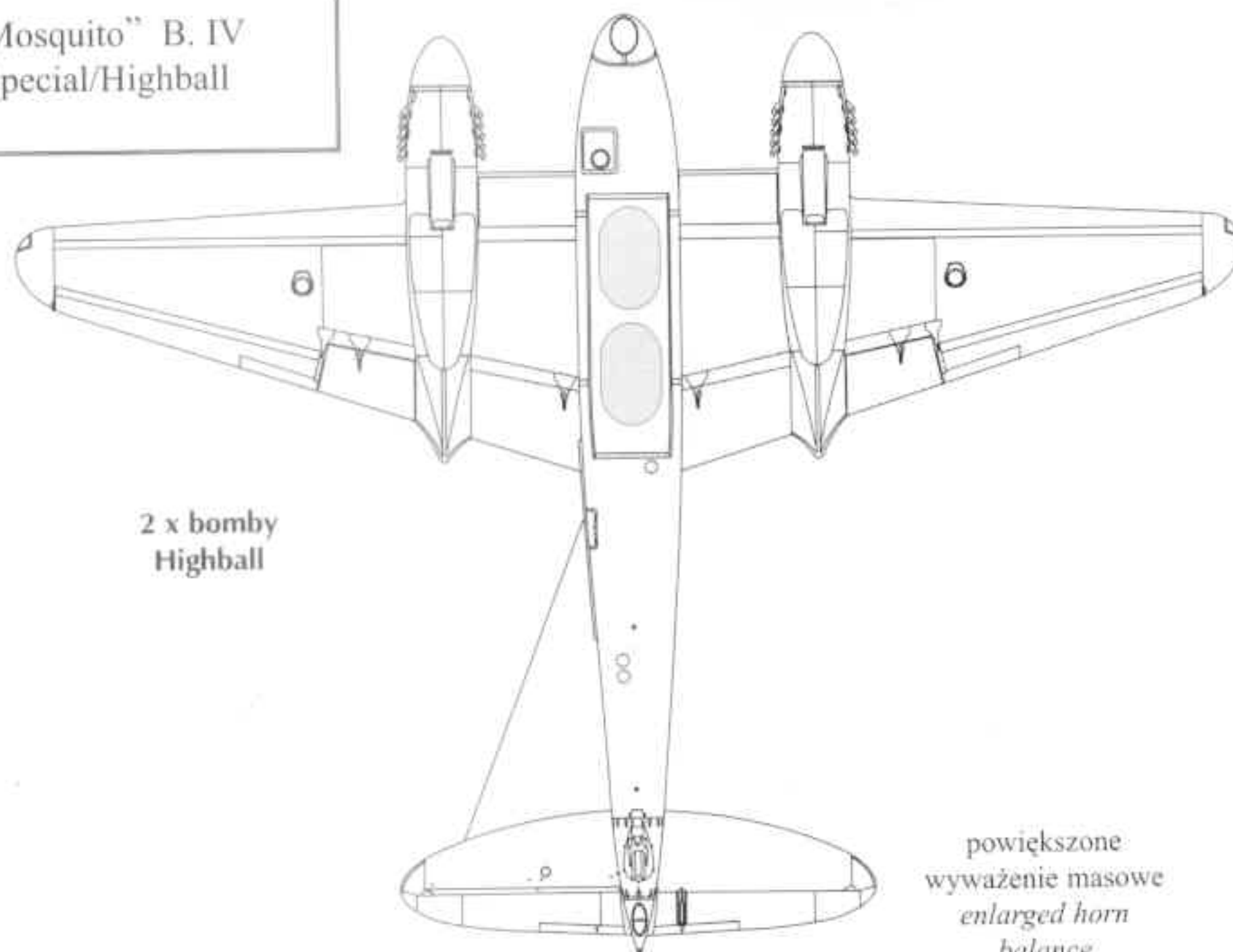
pojedyncze światło pozycyjne
single navigation light

pojedyncze rury
wydechowe
5 stub pipes

osłona wersji bombowej
bomber version nose

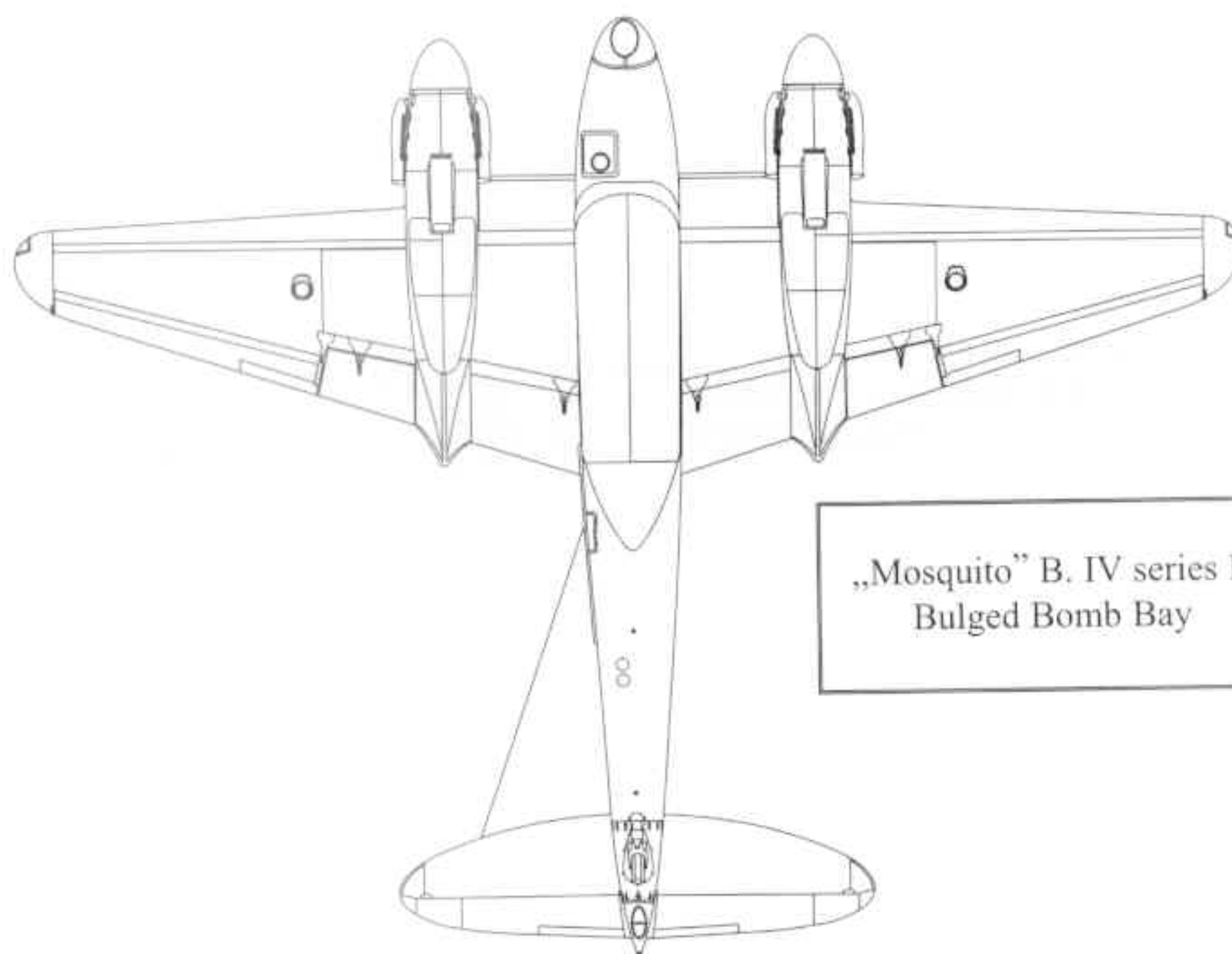
antena wypuszczana
trailing antenna fairing

„Mosquito” B. IV
Special/Highball

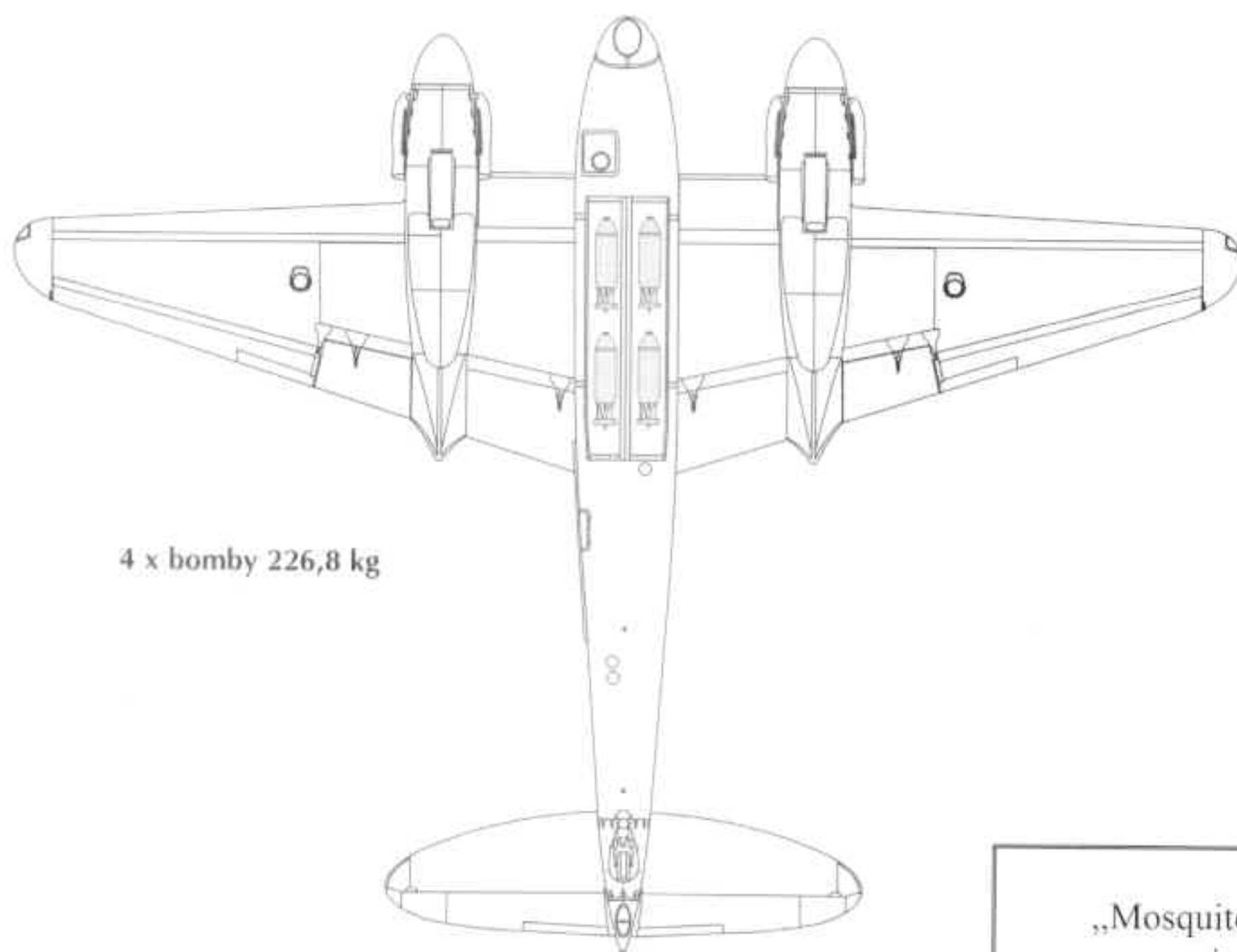


2 x bomby
Highball

powiększone
wyważenie masowe
enlarged horn
balance



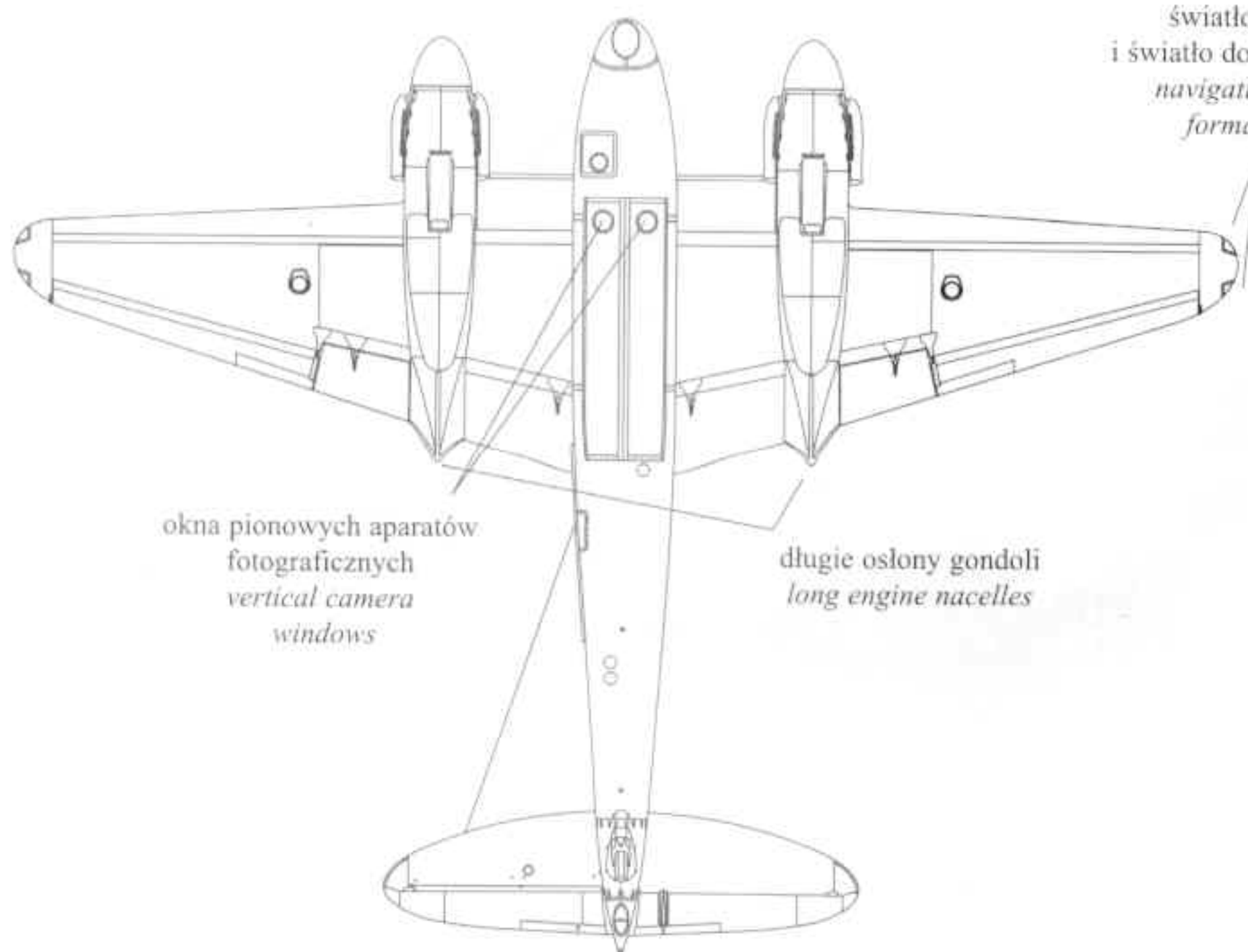
„Mosquito” B. IV series II
Bulged Bomb Bay



4 x bomby 226,8 kg

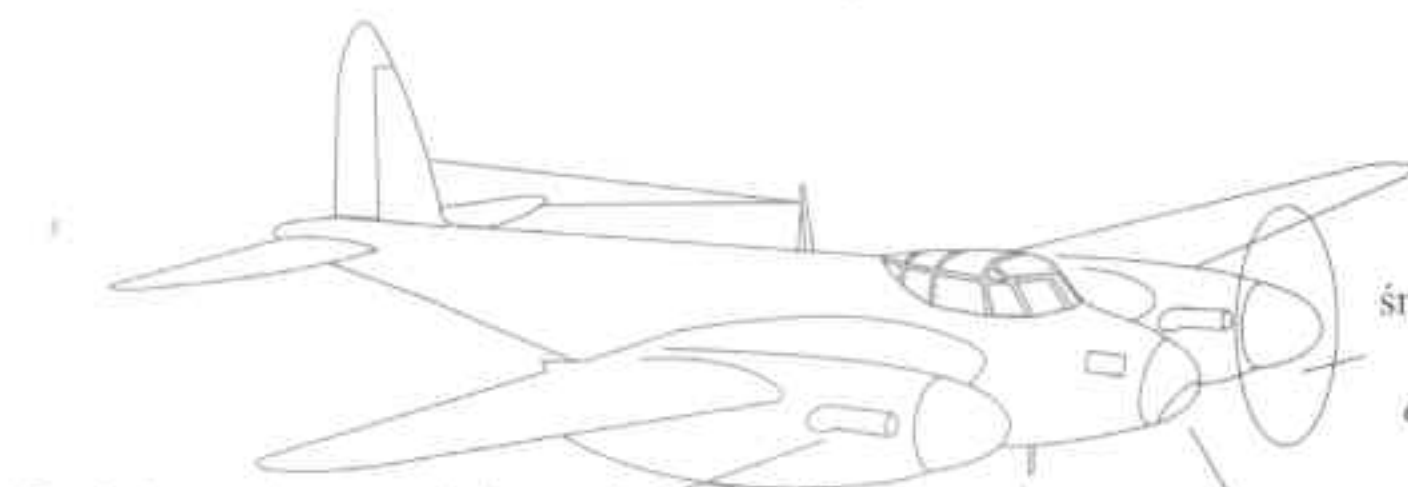
„Mosquito” B. IV
series II

światło pozycyjne
i światło do lotów w szyku
*navigation light and
formation light*



okna pionowych aparatów
fotograficznych
*vertical camera
windows*

długie osłony gondoli
long engine nacelles

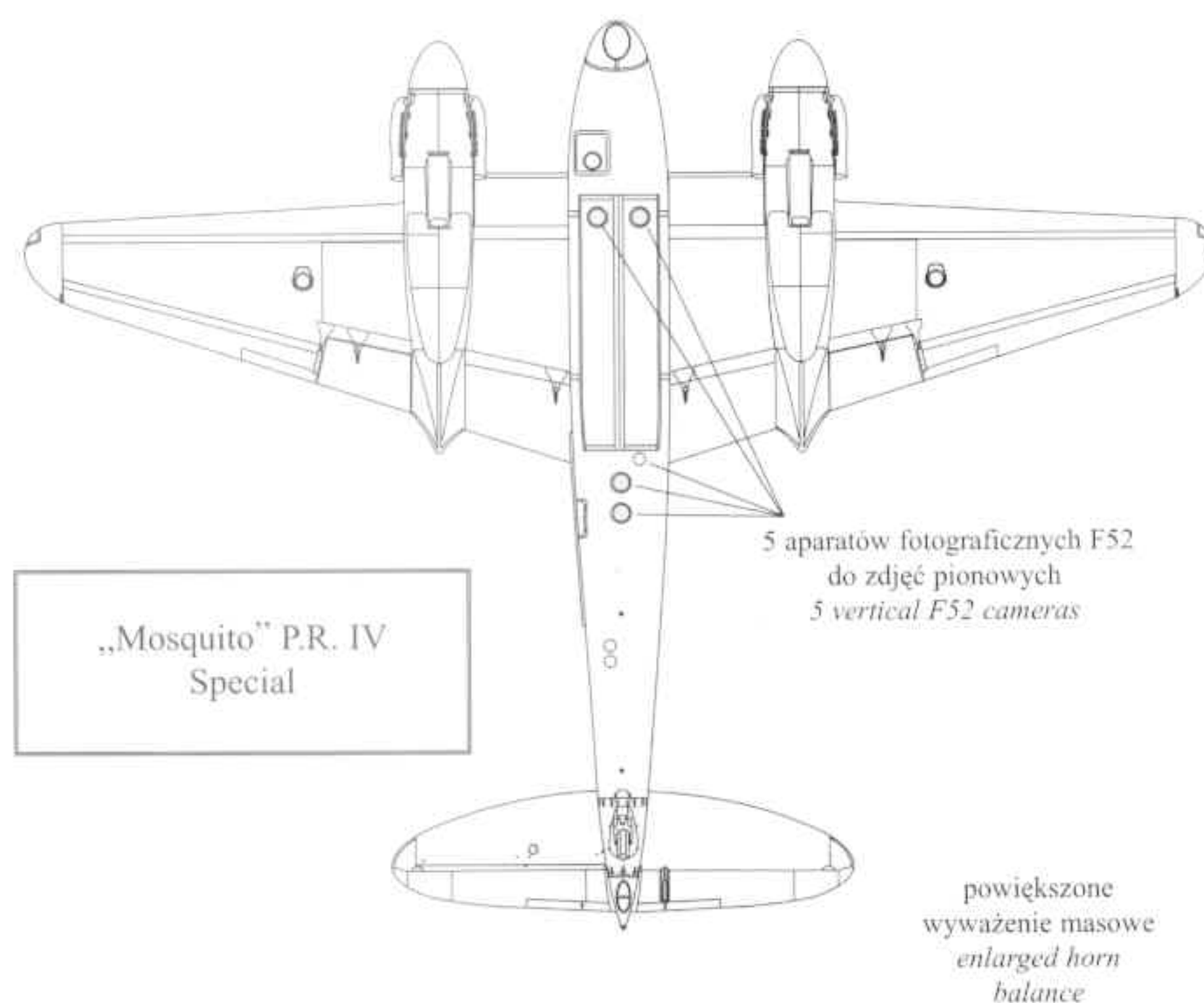


5 pojedynczych rur wydechowych
z osłoną płomieni
5 stub pipes with flame damper

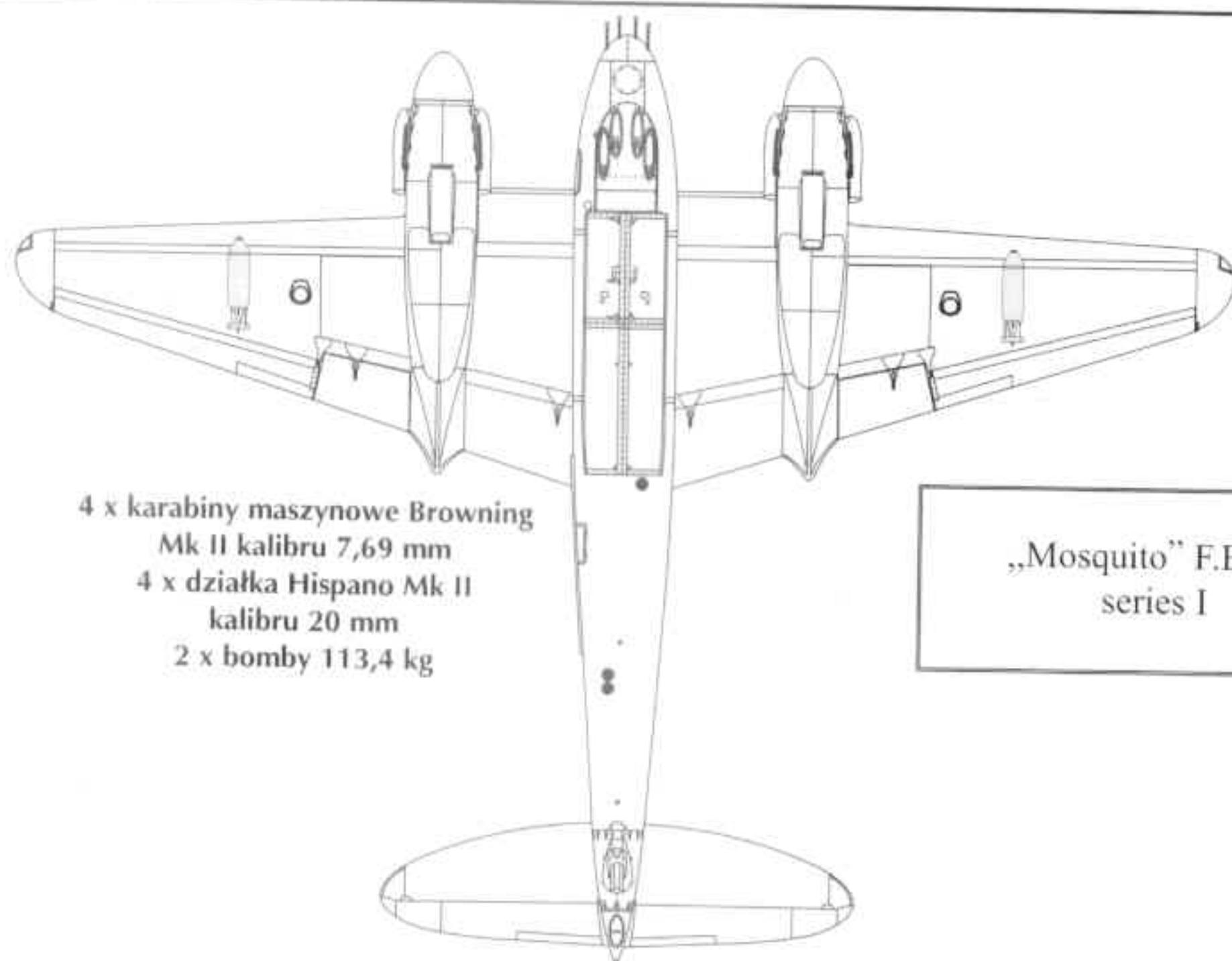
antena wypuszczana
*trailing antenna
fairing*

osłona wersji bombowej
bomber version nose

śmigło trójłopatowe de Havilland Hydromatic
wczesnego typu (średnica 3568 mm)
*early three-blade de Havilland Hydromatic
propeller (3568mm diameter)*

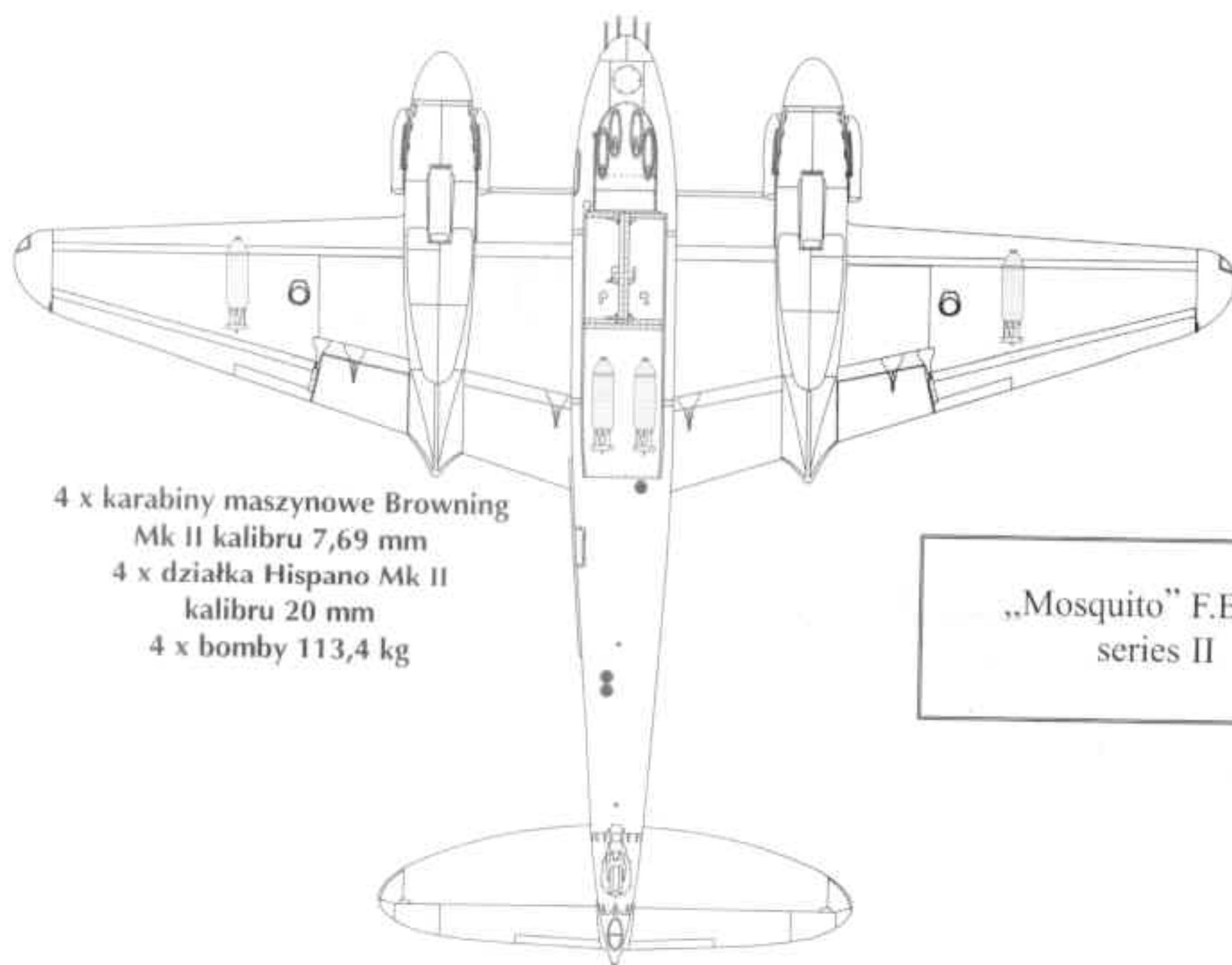


DH. 98 „Mosquito” B. XVI oznaczenie „8K-K” i ML 963 z 571. Dywizjonu, samolot brał udział m.in. w największym ataku „Mosquitów” na Berlin w nocy z 21 na 22 marca 1945 roku. *An excellent in flight photo of the DH. 98 “Mosquito” B. XVI coded “8K-K” and serialled ML963 of the 571st Squadron, this aircraft took part in the largest “Mosquito” raid on Berlin on 21-22 March 1945. [RAF Museum]*



4 x karabiny maszynowe Browning
Mk II kalibru 7,69 mm
4 x działka Hispano Mk II
kalibru 20 mm
2 x bomby 113,4 kg

„Mosquito” F.B. VI
series I



4 x karabiny maszynowe Browning
Mk II kalibru 7,69 mm
4 x działka Hispano Mk II
kalibru 20 mm
4 x bomby 113,4 kg

„Mosquito” F.B. VI
series II

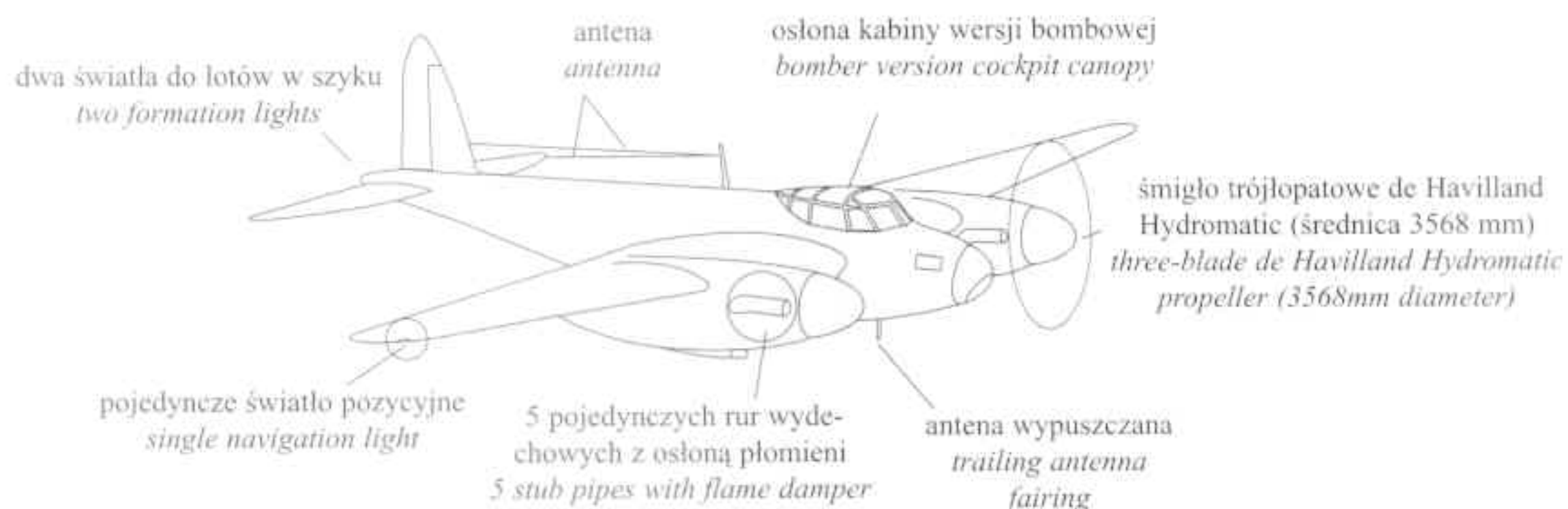
niekierowanych pocisków rakietowych z głowicami zawierającymi 60 funtów (27,2 kg) materiałów wybuchowych. Samoloty **series II** były wyposażone w zmodyfikowane osłony komór podwozia, w jednostkach demontowano osłonę rur wydechowych. Montowano urządzenie Gee, ogonowy radar ostrzegawczy Monica i radary A.I. Mk IV, Mk V i Mk XV ASH radar. Nieliczne **F.B. VI** dostosowano do kładzenia zapór minowych. Dwa samoloty tej wersji zaadoptowano do operowania z lotniskowców poprzez zainstalowanie haków do lądowania, wzmocnienie kadłubów i zastosowanie czterołopatowych śmigieł co uczyniło z nich wersję „Sea Mosquito”. Druga z wymienionych maszyn miała ręcznie składane skrzydła. Stały się one podstawą do opracowania modelu T.R. 33 „Sea Mosquito”. Osiem pozbawionych uzbrojenia **Mk VI** dostarczono *BOAC*.

B. VII

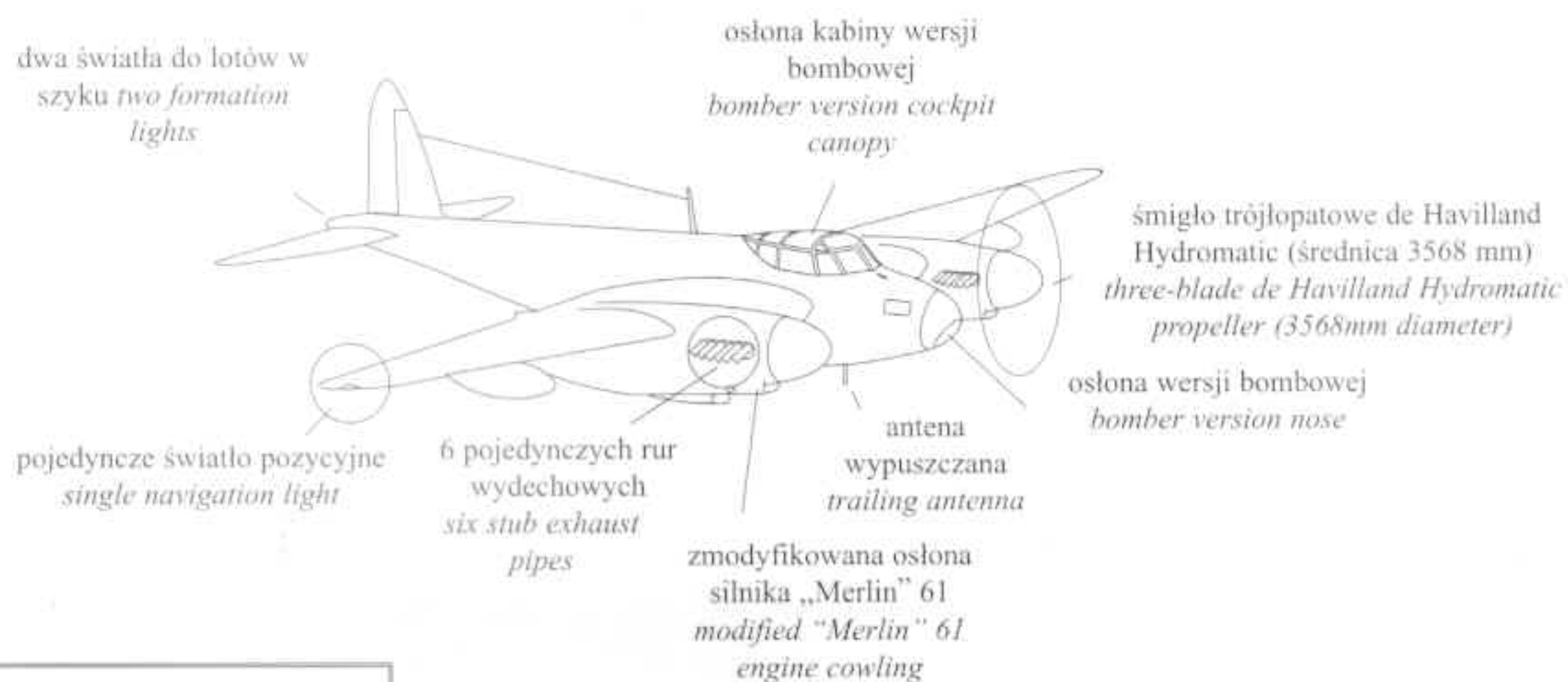
Samoloty **B. IV** (25 sztuk) produkowane w Kanadzie w *de Havilland of Canada Limited (DHC)* i wyposażone w silniki „Merlin” 31 produkcji zakładów *Packard Car Company* w Detroit. Pierwszy samolot KB300 oblatany 24 września 1942 roku.

P.R. VIII

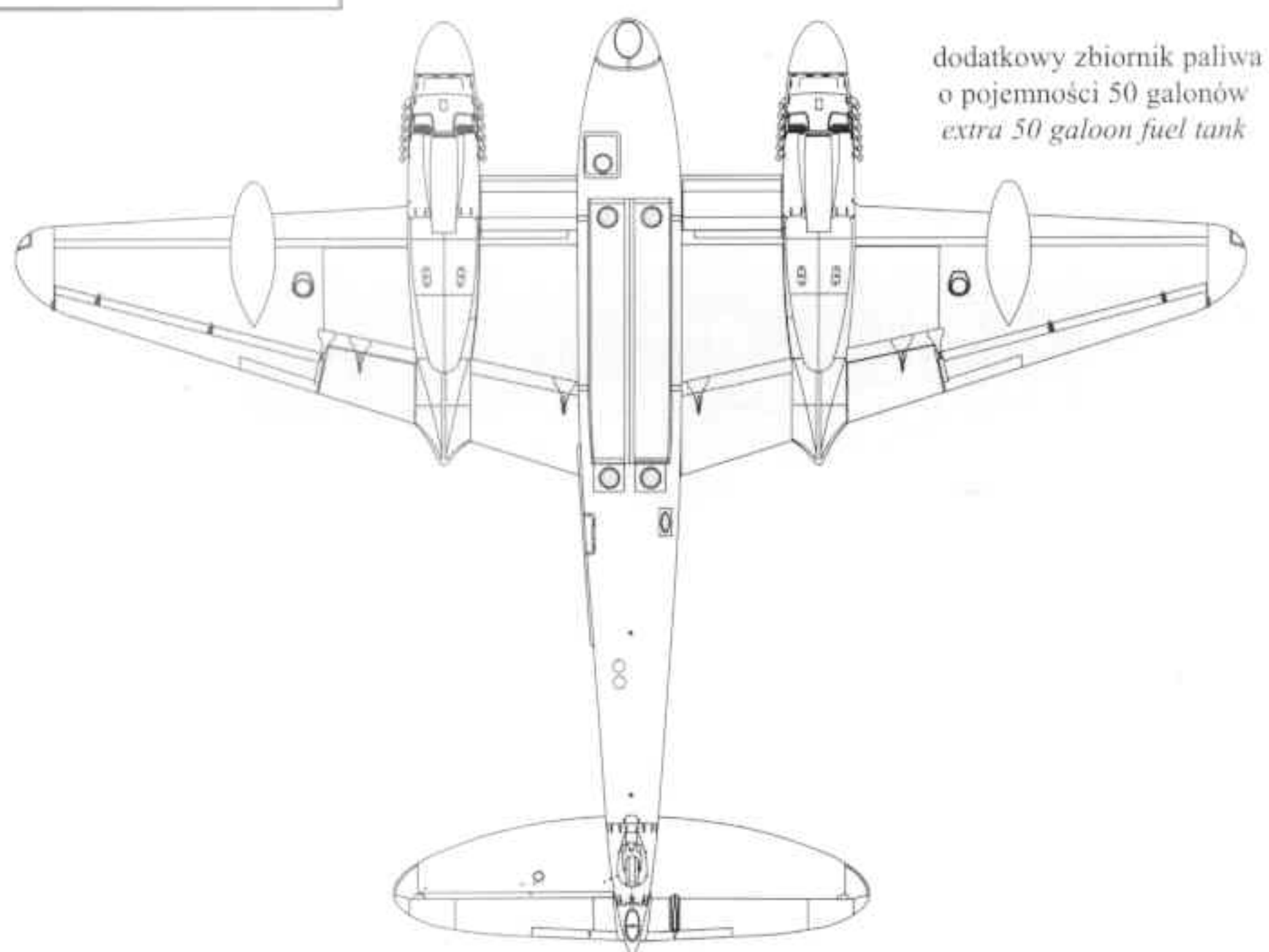
Pierwszy wysokościowy „Mosquito” powstał z **B. IV** po zainstalowaniu silników „Merlin” 61 z dwustopniową i dwubiegową sprężarką. Samolot miał możliwość przenoszenia dwóch dodatkowych zbiorników paliwa po 50 galonów. Wyprodukowano tylko pięć samolotów tej wersji.

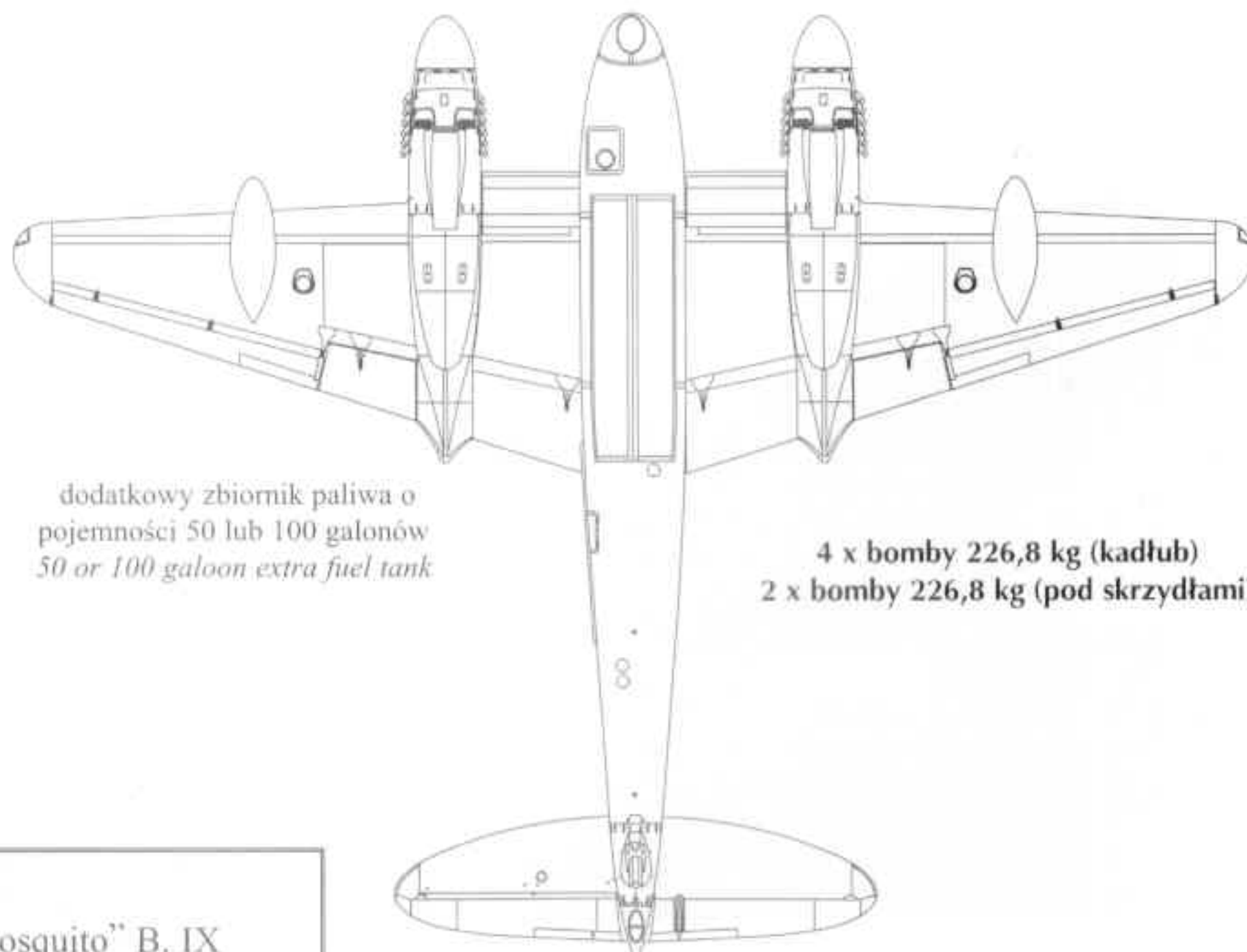


„Mosquito” B. VII
Kanada



„Mosquito” P.R. VIII

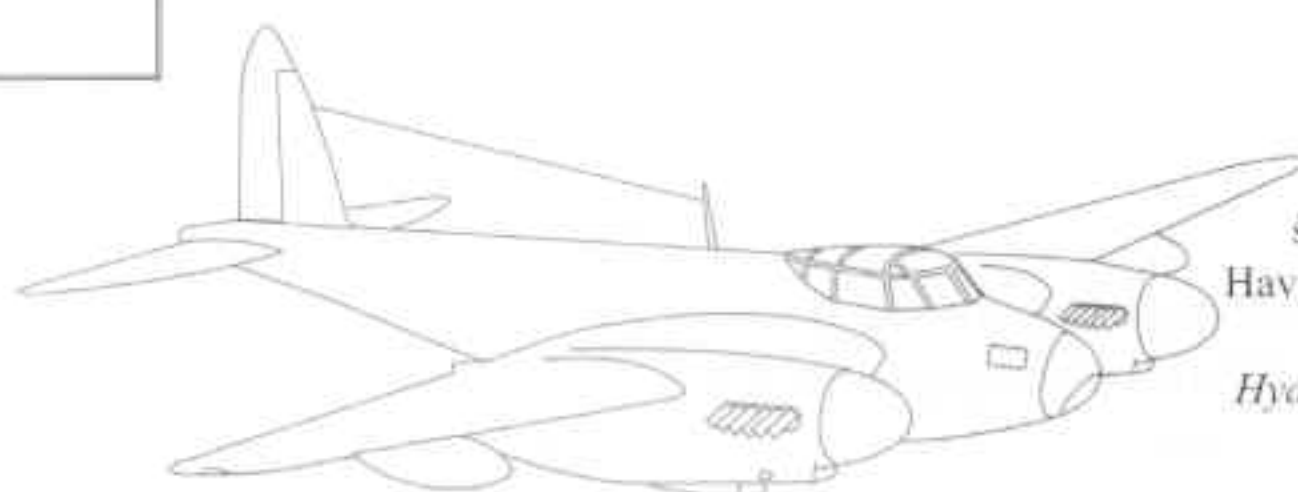




dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 50 lub 100 galonów
50 or 100 gallon extra fuel tank

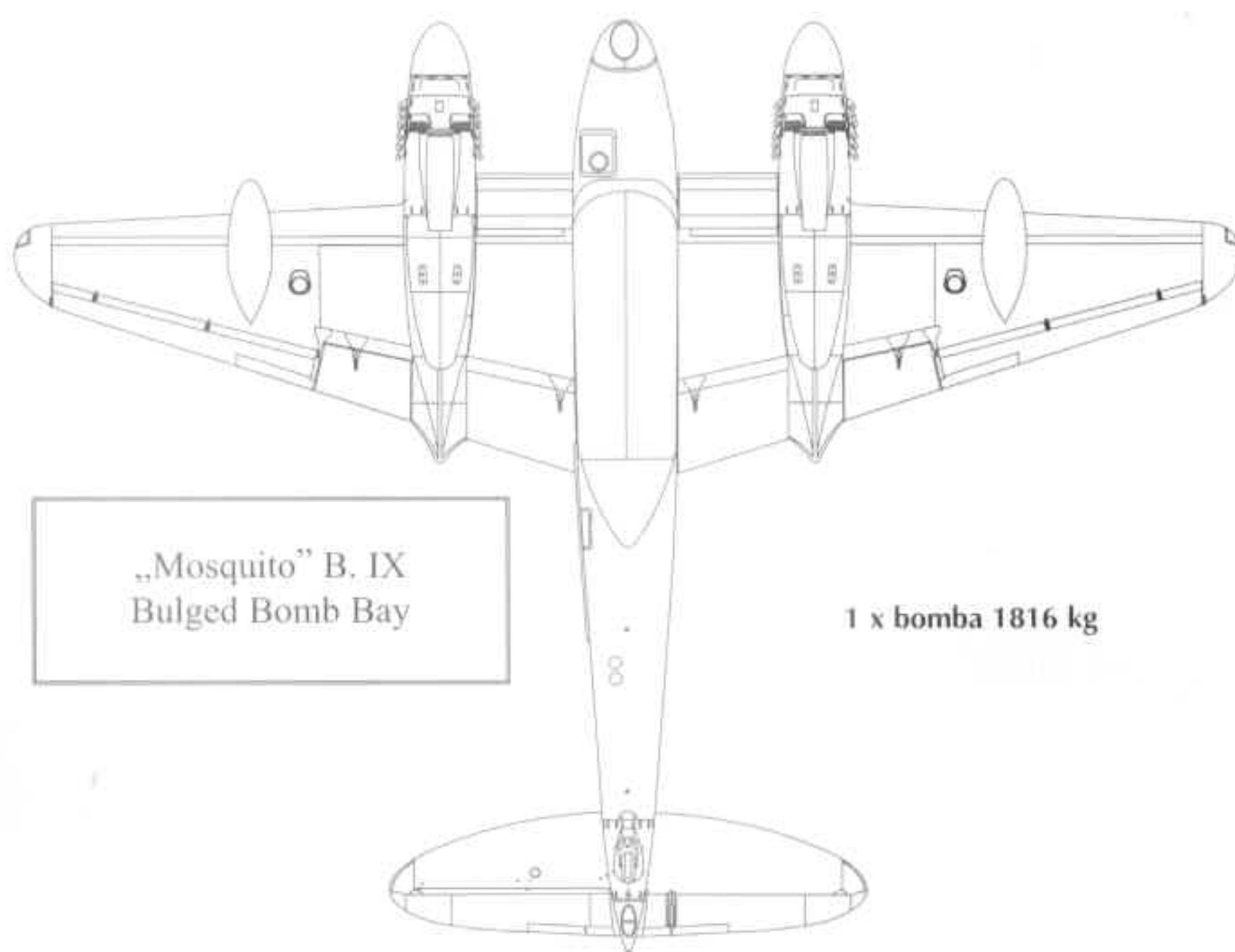
4 x bomby 226,8 kg (kadłub)
2 x bomby 226,8 kg (pod skrzydłami)

„Mosquito” B. IX



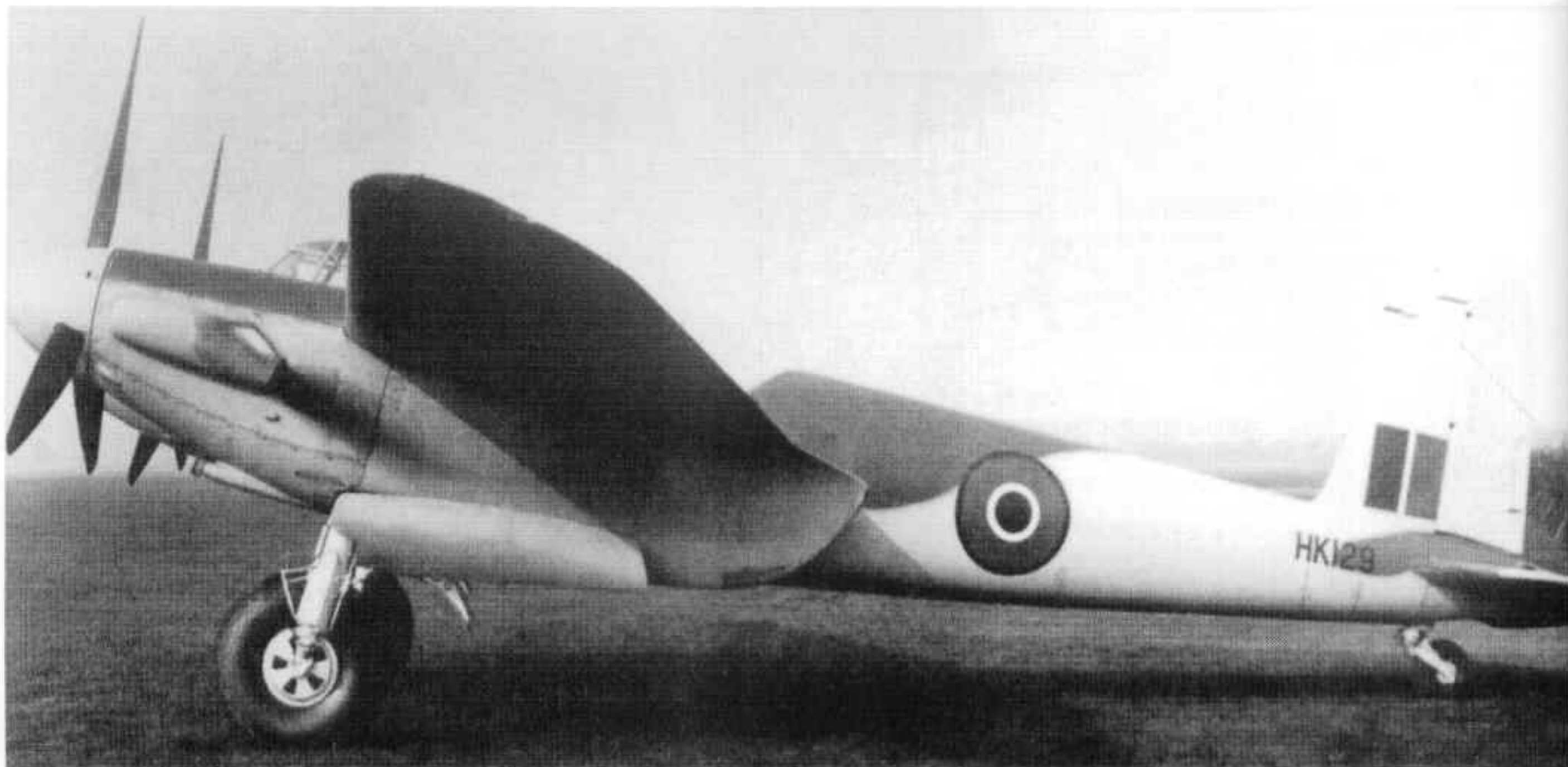
śmigło trójłopatowe „wiosłowe” de Havilland Hydromatic (średnica 3810 mm)
three-blade paddle de Havilland Hydromatic propeller (3810mm diameter)

zmodyfikowana osłona silnika „Merlin” 72
modified “Merlin” 72 engine cowling



„Mosquito” B. IX
Bulged Bomb Bay

1 x bomba 1816 kg



DH 98 „Mosquito” N.F. XII oznaczenie ewidencyjne HK129 wyposażony w radar typu A.I. Mk VIII umieszczony w „ostrym” nosie wykonanym z tworzywa sztucznego. *The DH 98 „Mosquito” N.F. XII serialled HK129 equipped with an A.I. Mk. VII radar mounted in „thimble” fiberglass radome in the nose. [MAP]*

B. IX

Pierwszy nieuzbrojony bombowiec wysokościowy z silnikami „Merlin” 72 z dwustopniową i dwubiegową sprężarką, jednak nie wyposażony w kabinę ciśnieniową. Mógł przenosić cztery bomby po 226,8 kilogramów w kadłubie i dwie na zaczepach zewnętrznych (zamiennie na zbiorniki paliwa). W 1944 roku wszystkie przystosowano do przenoszenia bomby 4000 funtów (1816 kg) w kadłubie i dwóch zbiorników paliwa na zaczepach podskrzydłowych. Samoloty tej wersji były wykorzystywane przez RAF jako „Pathfinder”.

P.R. IX

Rozpoznawcza odmiana B. IX używana przez RAF i 8. Armię USAAF do rozpoznania meteorologicznego nad Europą przed ważnymi operacjami bombowymi.



DH. 98 „Mosquito” P.R. IX LR412, „A” w locie, samolot malowany jednolicie farbą P.R.U. Blue. *A DH 98 „Mosquito” P.R. IX coded „A” and serialled LR412 in flight. Note overall P.R.U. Blue camouflage pattern. [Flight]*

F.B. X

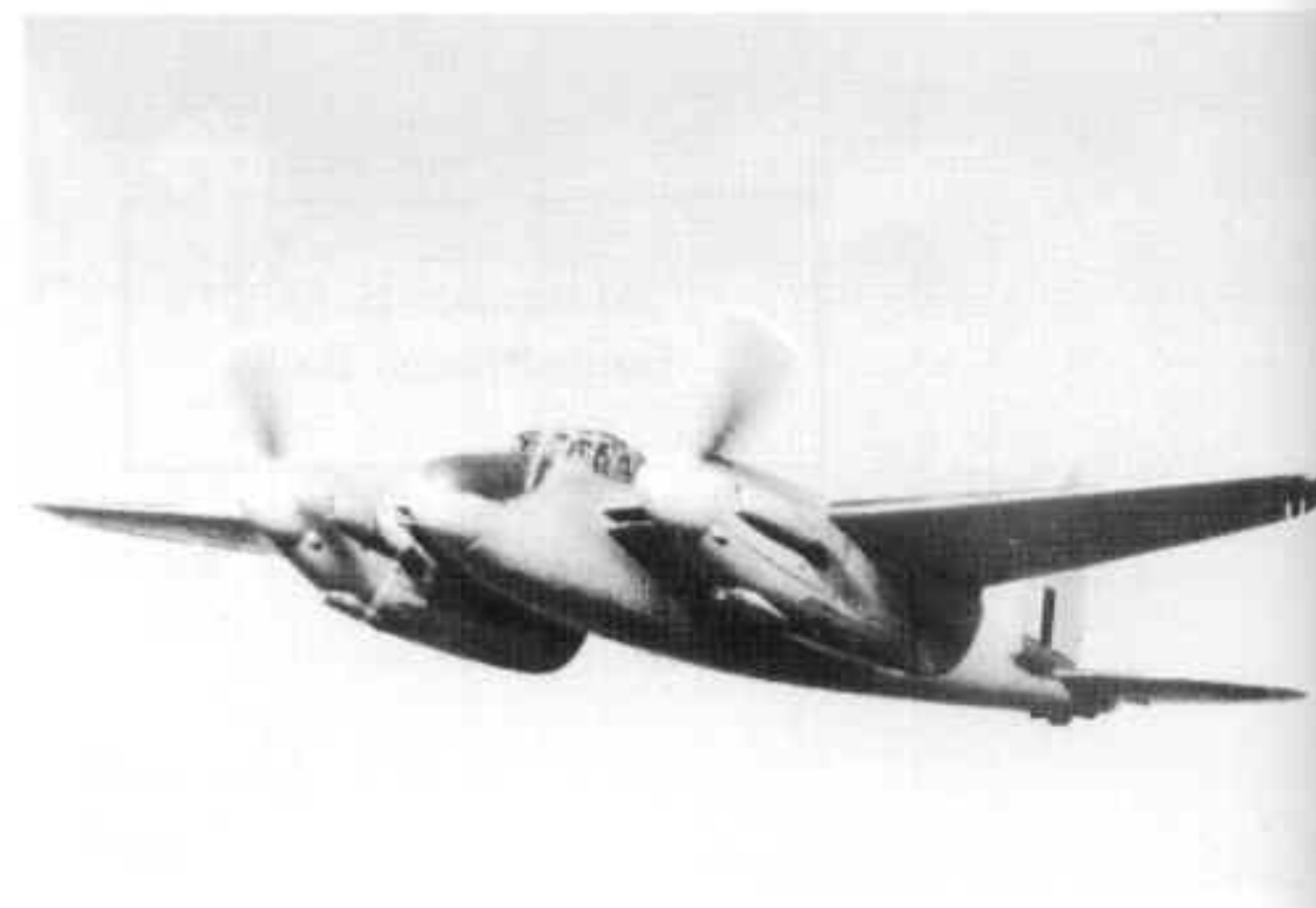
Proponowany jako myśliwsko-bombowa odmiana F.B. VI z silnikami „Merlin” 67. Nie produkowana seryjnie.

MK XI

Oznaczenie nie było używane.

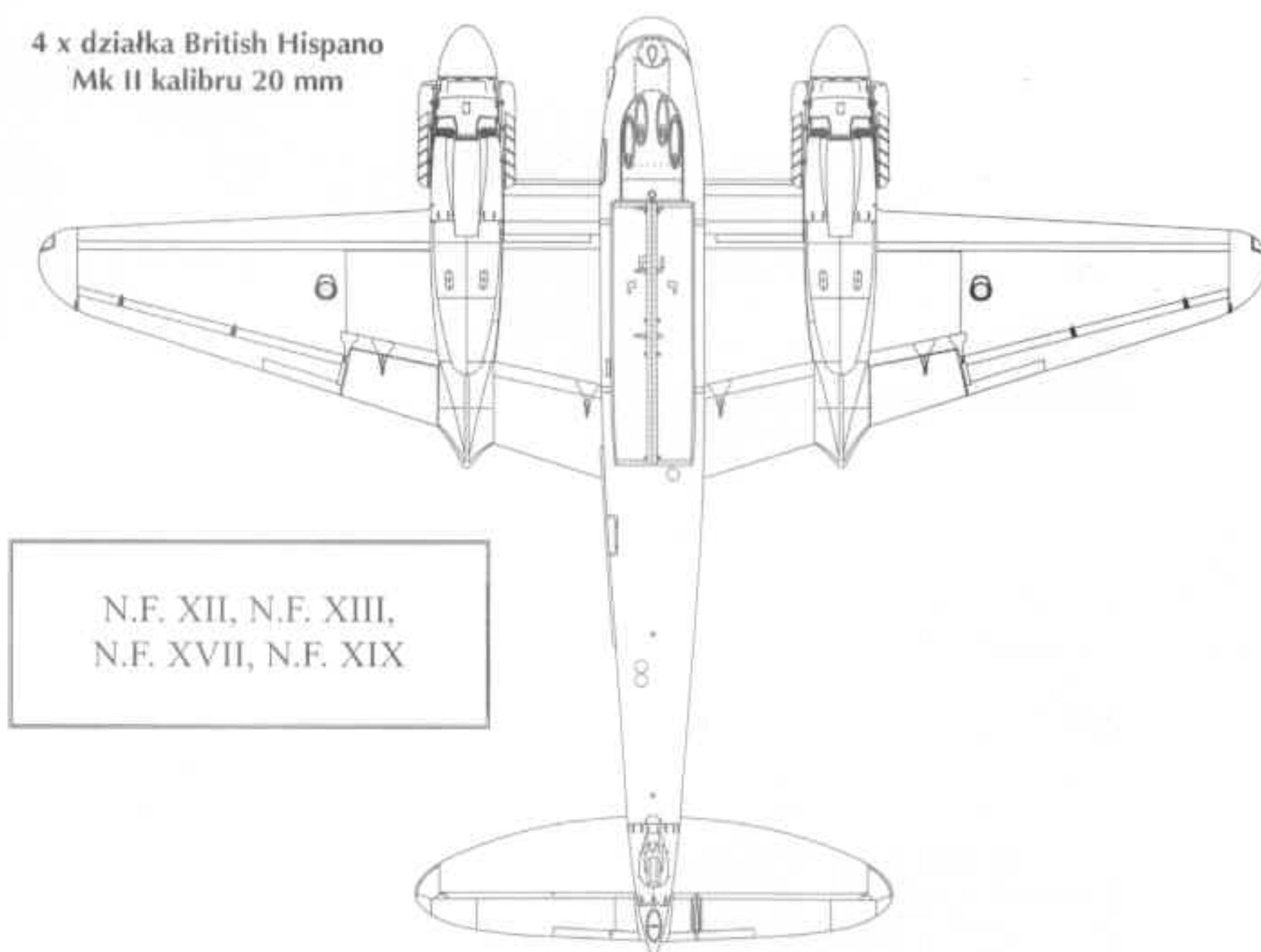
N.F. XII

Wersja z czterema działkami rozwinięta z F./N.B. II, jednak zamiast radaru A.I. Mk V i czterech karabinów maszynowych zainstalowano w nosie kadłuba radar A.I. Mk VIII osłonięty radioprzepuszczalną osłoną. Dziewięćdziesiąt siedem F./N.B. II zmodyfikowano do standardu N.F. XII, jednak nie zastosowano wzmocnionego skrzydła typowego dla B. V. Samolot napędzały silniki „Merlin” 21 i 23.



DH. 98 „Mosquito” N.F. XIII oznaczony HK428 z 29. Dywizjonu w locie. Samolot z „ostrym” nosem. *A DH 98 „Mosquito” N.F. XIII serialled HK 428 of the 29th Squadron with a „thimble” nose. [NTM]*

4 x działka British Hispano
Mk II kalibru 20 mm



N.F. XII, N.F. XIII,
N.F. XVII, N.F. XIX

dwa światła do lotów w
szyku double formation
lights

pojedyncze światło pozycyjne
single navigation light

6 rur pojedynczych
wydechowych six
stub exhaust pipes

osłona kabiny wersji
bombowej
bomber version
cockpit canopy

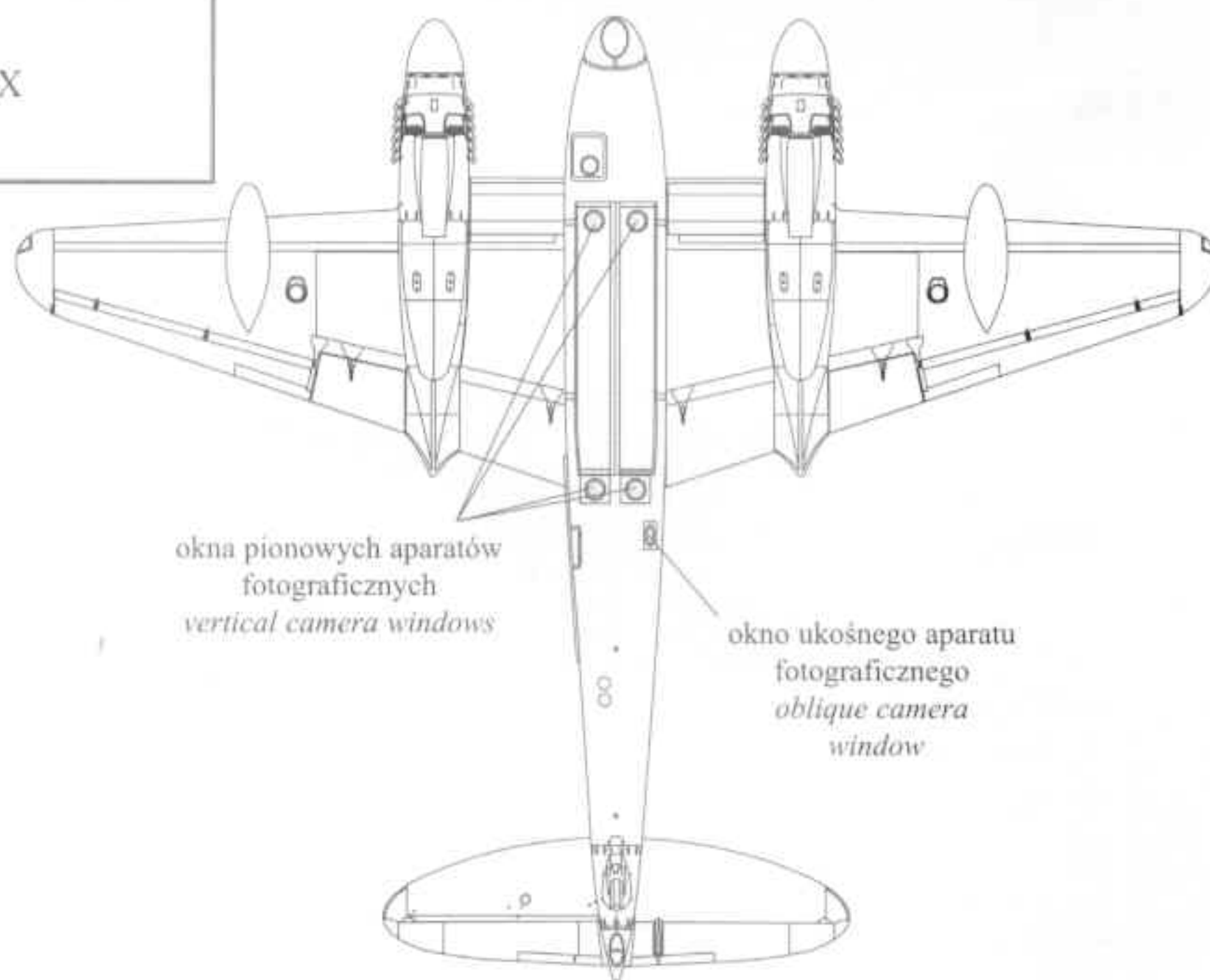
antena
wypuszczana
trailing antenna
fairing

śmigło trójłopatowe „wiosłowe” de
Havilland Hydromatic (średnica 3810 mm)
three-blade paddle de Havilland
Hydromatic propeller (3810mm diameter)

osłona wersji bombowej
bomber version nose
canopy

zmodyfikowana osłona silnika
„Merlin” 72
modified “Merlin” 72 engine cowling

P.R. IX



okna pionowych aparatów
fotograficznych
vertical camera windows

okno ukośnego aparatu
fotograficznego
oblique camera
window

N.F. XIII

Wersja z czterema działkami kalibru 20 mm rozwinięta z F.B. VI z silnikami „Merlin” 21 i 23. Zamiast czterech karabinów maszynowych zainstalowano stację radiolokacyjną A.I. Mk VIII w opływowej osłonie. Wyprodukowano 270 samolotów tej wersji.

N.F. XIV

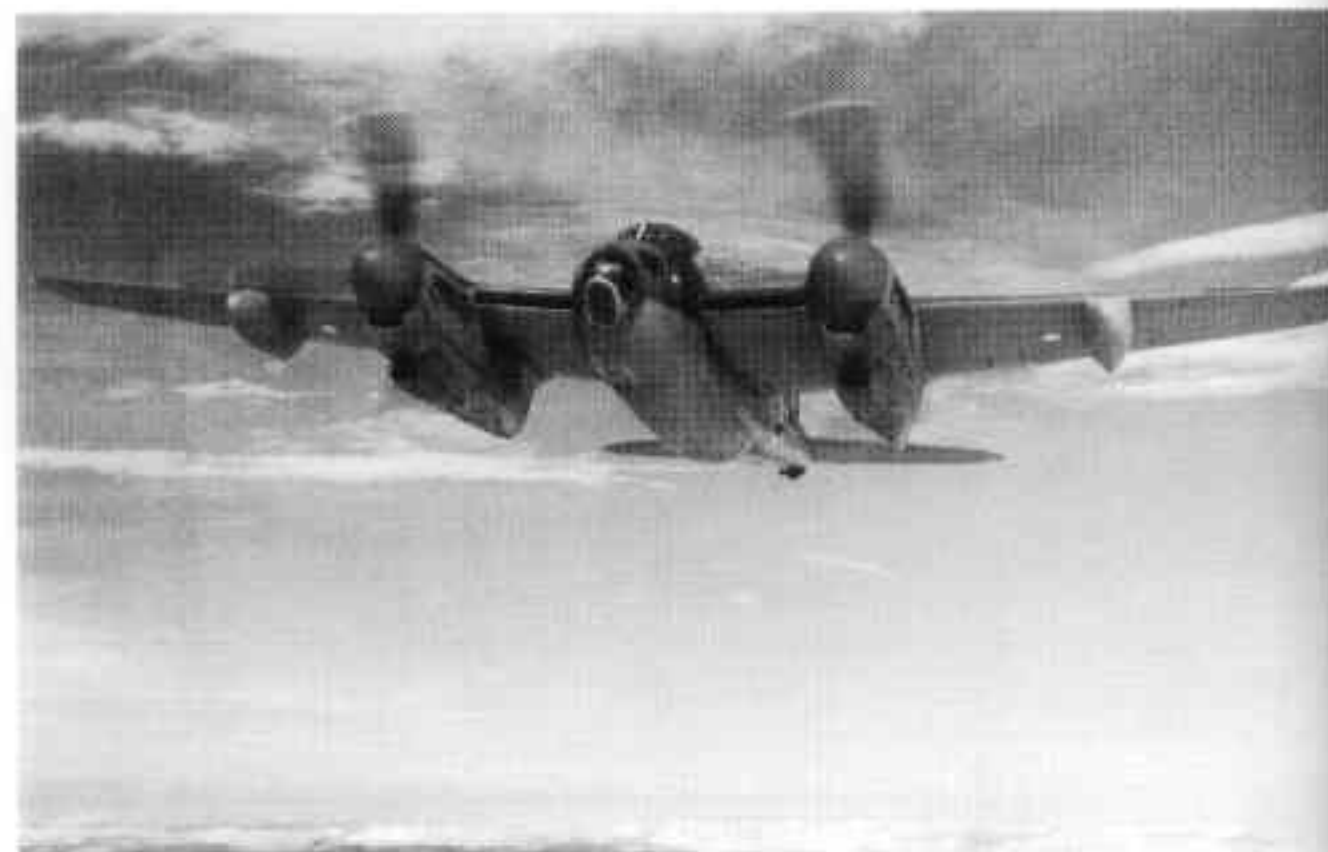
Proponowana odmiana wysokościowa N.F. XIII z silnikami „Merlin” 67. Nie produkowana seryjnie.

N.F. XV

Mała seria samolotów myśliwskich składająca się z prototypu (MP469) i czterech samolotów seryjnych (DZ366, DZ385, DZ 409 i DZ 417). Wykorzystano seryjne kadłuby samolotów B. IV. Samoloty posiadały przedłużone skrzydła, napęd stanowiły silniki „Merlin” 73 wyposażone w dwubiegową sprężarkę. Samoloty posiadały radar A.I. Mk VIII, uzbrojenie zredukowano do czterech karabinów maszynowych umieszczonych w specjalnym opływowym zasobniku pod kadłubem.

B. XVI

Odmiana B. IX z kabiną ciśnieniową i silnikami „Merlin” 72, 73, 76 lub 77. Zasadniczo płatowiec mógł przenosić bomby o łącznej masie 1362 kg, jednak w 1944 roku przystosowano samoloty tej wersji do przenoszenia bomby 4000 funtów (1816 kg) w kadłubie i dodatkowych zbiorników paliwa po 50 galonów. Alternatywnie mogły być montowane zbiorniki



DH. 98 „Mosquito” B. XVI „8K-K” i ML963 z 571. Dywizjonu w locie. B. XVI „Mosquito” coded “8K-K” serialled ML 963 of the 571st Squadron in flight.

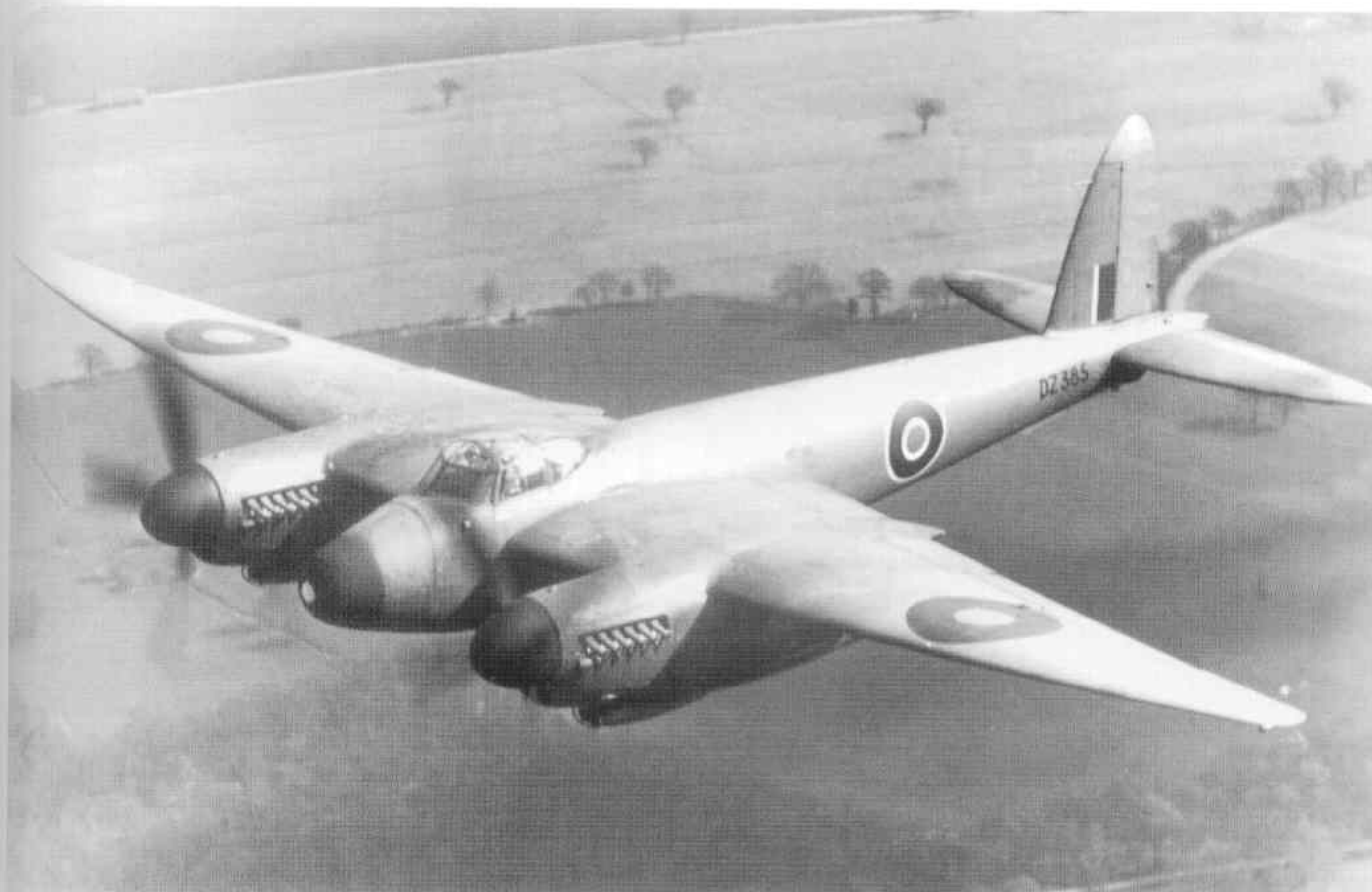
zewewnętrzne po 100 galonów i cztery bomby po 226,8 kilogramów. Niektóre B. XVI wyposażono w radar H2S, a jednego w czterołopatowe śmigła Rotol – używano go do prób przez Rotol Ltd.

P.R. XVI

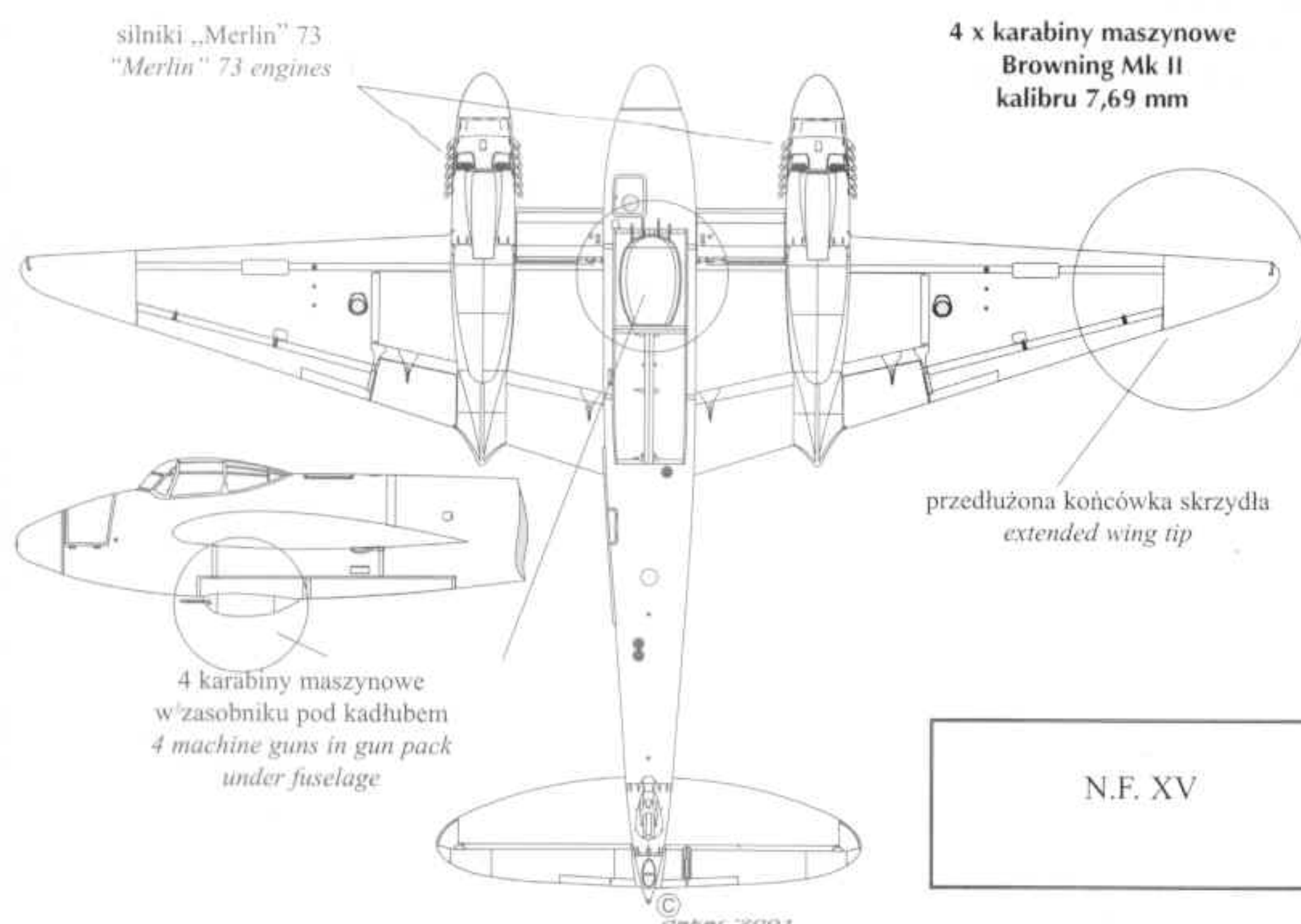
Wersja rozpoznania fotograficznego wywodząca się od samolotów wersji B. XVI. Aby przedłużyć zasięg lotu, w komorze bombowej zainstalowano trzy zbiorniki paliwa, a obok standardowego wyposażenia fotograficznego w każdym zbiorniku dodatkowym (zewnątrznym) można było zamontować aparat fotograficzny typu F.52. Wyprodukowano łącznie 432 P.R. XVI, z czego 19 dostarczono do RAAF-u.

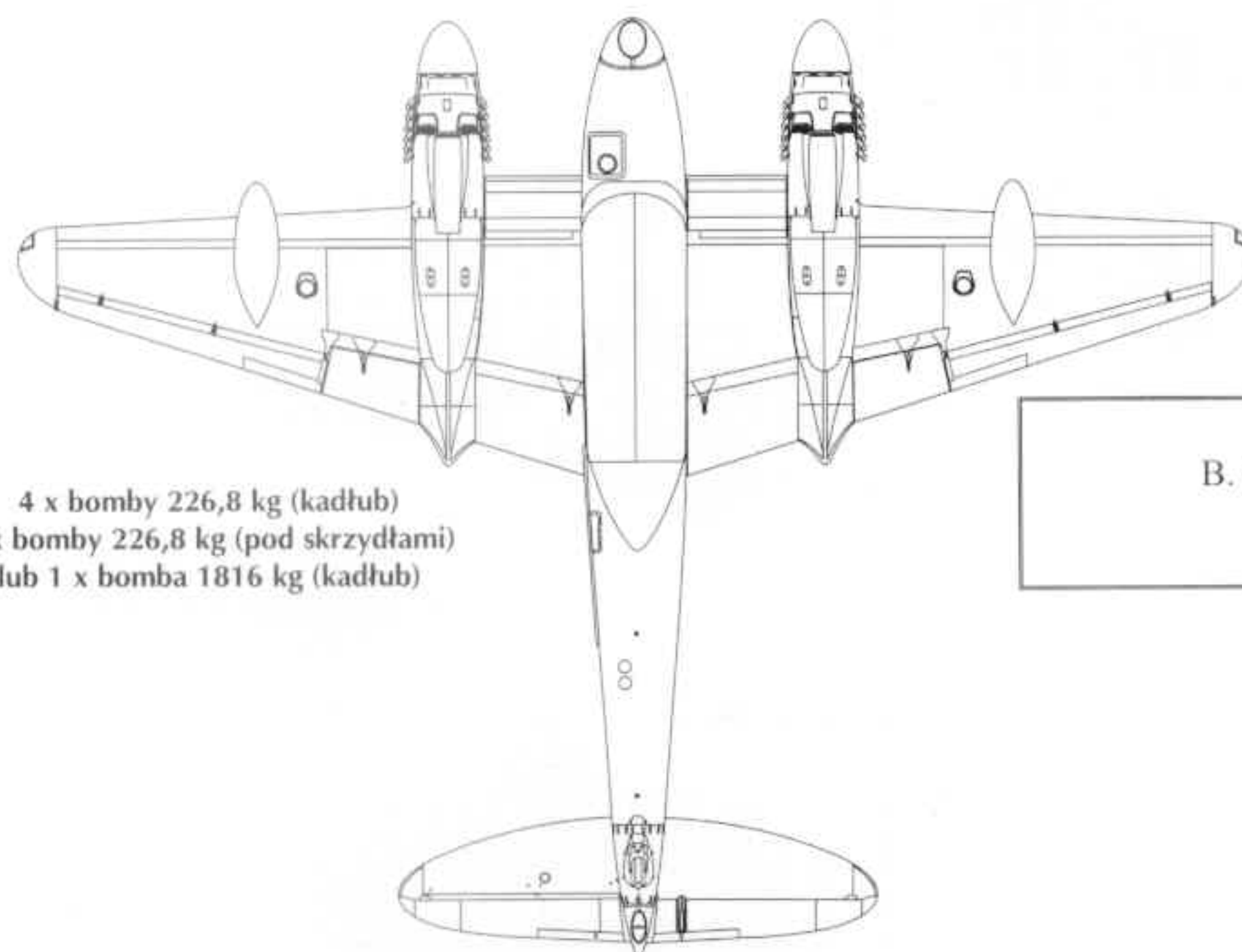


DH. 98 „Mosquito” P.R. XVI NS705 w locie na jednym silniku. A DH. 98 „Mosquito” P.R. XVI NS705 in one-engined flight. [Flight]



Wysokościowy DH. 98 „Mosquito” N.F. XV, DZ385 w locie, widoczne przedłużone końcówki skrzydeł. Samolot był wyposażony w kabinę ciśnieniową. *A high-altitude DH. 98 “Mosquito” N.F. XV serialled DZ385 in flight. Note extended wing tips and a pressurized cockpit. [MAP]*





4 x bomby 226,8 kg (kadłub)
2 x bomby 226,8 kg (pod skrzydłami)
lub 1 x bomba 1816 kg (kadłub)

B. XVI

dwa światła do lotów w
szyku
two formation lights

antena aparatury
„Gee”
„Gee” antenna

osłona wersji
rozpoznawczej
recce version
cockpit canopy

pojedyncze światło
pozycyjne *single*
navigation light

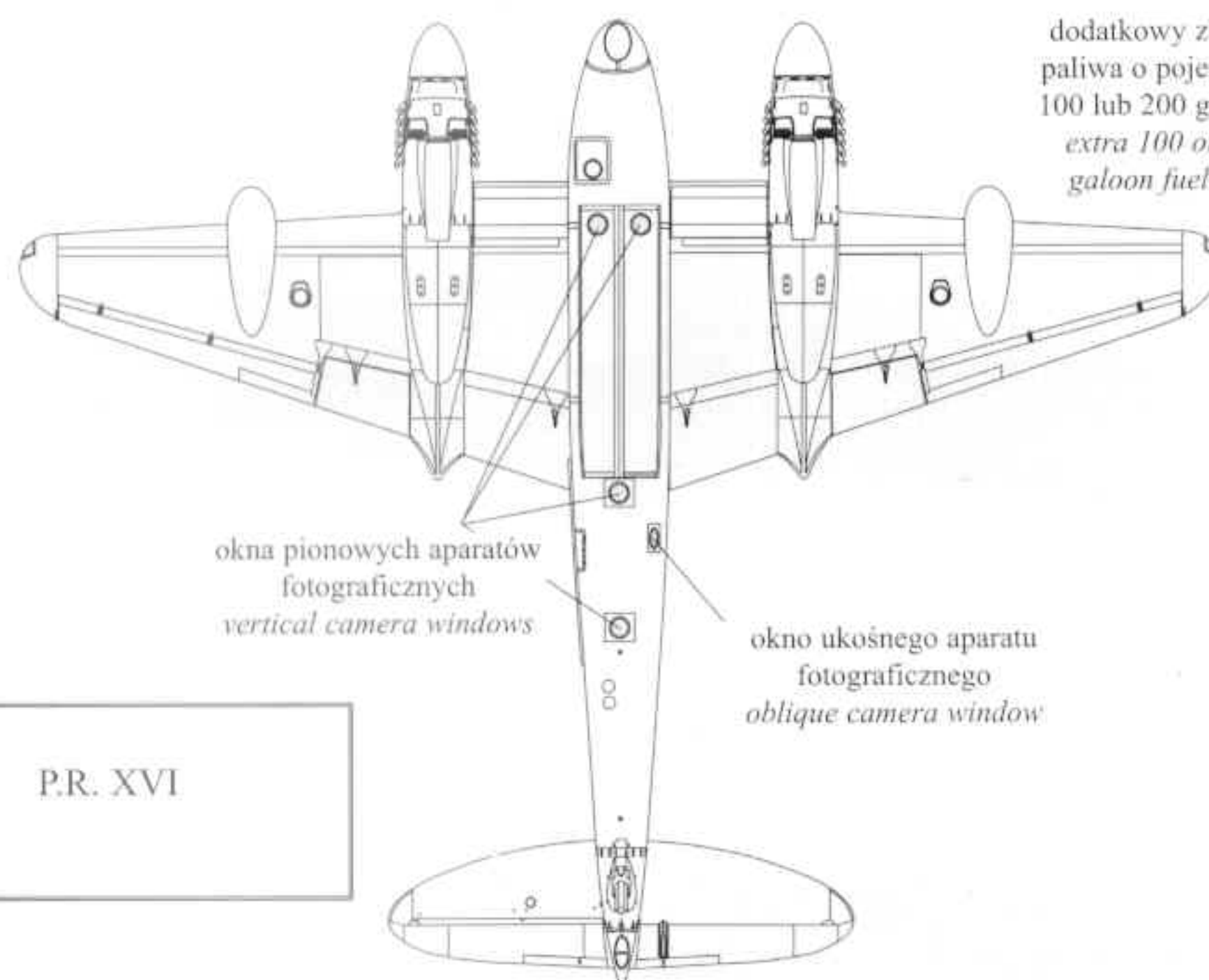
śmigło trójłopatowe „wiosłowe” de
Havilland Hydromatic (średnica 3810 mm)
three-blade paddle de Havilland Hydromatic
propeller (3810mm diameter)

osłona wersji bombowej
bomber version
nose

dodatkowy zbiornik paliwa o
pojemności 50 lub 100 galonów
extra 50 or 100 gallon fuel tank

silnik „Merlin” 72/73
lub 76/77
„Merlin” 72/73 or
76/77 engine

antena
wypuszczana
trailing antenna
fairing



dodatkowy zbiornik
paliwa o pojemności
100 lub 200 galonów
extra 100 or 200
gallon fuel tank

okna pionowych aparatów
fotograficznych
vertical camera windows

okno ukośnego aparatu
fotograficznego
oblique camera window

P.R. XVI



DH. 98 „Mosquito” N.F. XIX MM652 wyposażony w uniwersalny przód kadłuba i radar S.C.R. 320 – A.I. Mk X. A „Mosquito” N.F. XIX serialled MM652 equipped with American S.C.R. 720 – A.I. Mk. X radar and universal nose. [IWM TM 126]

N.F. XVII

Samolot myśliwski pochodzący i podobnie wyposażony jak N.F. XII, jednak z amerykańskim radarem A.I. Mk XII. Łącznie zmodyfikowano w ten sposób 100 samolotów.

F.B. XVIII

„Mosquito” *Tsetse*, to odmiana powstała na bazie F.B. VI. Cztery działka kalibru 20 mm zastąpiono armatą typu *Molins QF (Airborne Six-Pounder Class M Gun)* kalibru 57 mm i opancerzono kabinę załogi. Pod skrzydłami samolot mógł

przenosić dodatkowe zbiorniki paliwa po 50 lub 100 galonów, lub bomby 226,8 kg albo osiem niekierowanych pocisków rakietowych. Napęd samolotu stanowiły silniki „Merlin” 25. Prace adaptacyjne objęły 27 samolotów. Głównym użytkownikiem F.B. XVIII było *Coastal Command*. Pierwszy raz zostały wykorzystane operacyjnie 4 listopada 1943 roku.

N.F. XIX

Odmiana powstała po zainstalowaniu silników „Merlin” 25 do samolotu wersji N.F. XIII i alternatywnie amerykańskiego (SCR 720/729) lub brytyjskiego (A.I. Mk X) radaru. Łącznie wyprodukowano 220 samolotów tej wersji.

MK XX – MK XXIX

Patrz – produkcja kanadyjska.

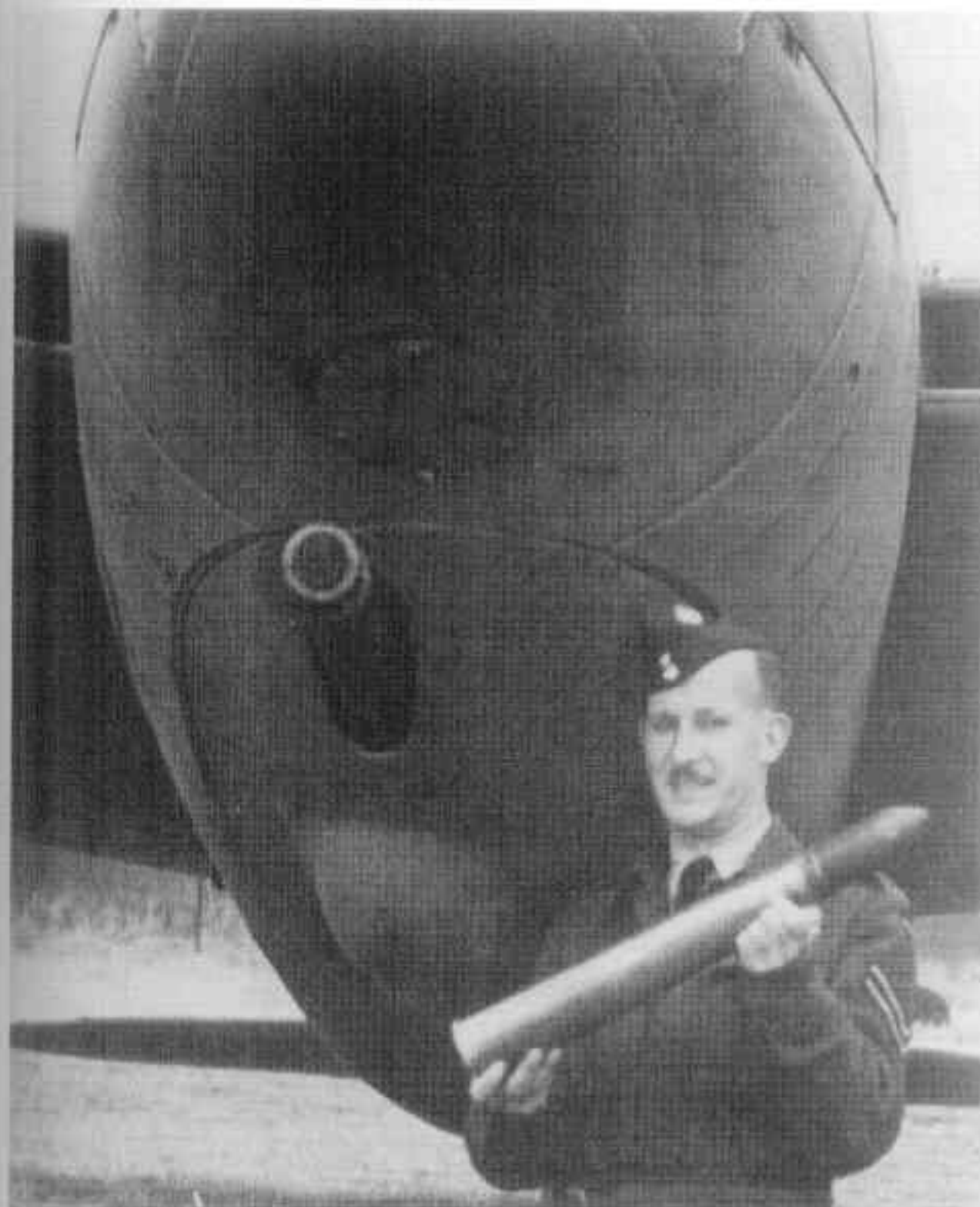
N.F. 30

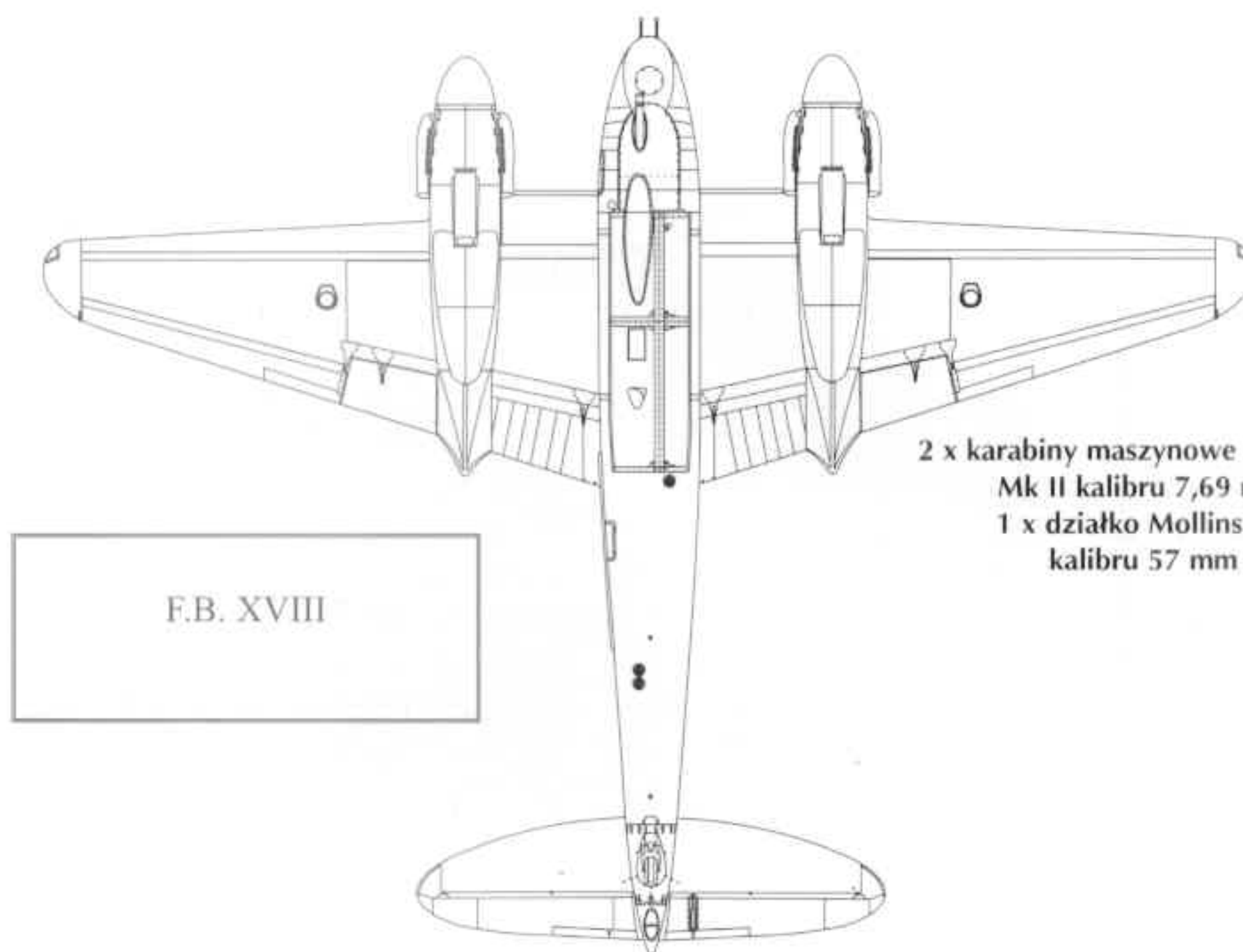
Samolot stanowił rozwinięcie wariantu N.F. XIX z silnikami „Merlin” 72 (pierwsze 70 samolotów) o mocy 1690 KM, 76 o mocy 1710 KM i 113/114 o mocy 1690 KM. Część samolotów wyposażono w radar ostrzegawczy „Monica” i urządzenie typu „Gee”. Wyprodukowano 530 samolotów, prototyp MM686 oblatano w marcu 1944 roku.

MK 31/N.F. 31

Oznaczenie zarezerwowane dla nocnego myśliwca, odpowiednika N.F. 30 z silnikami *Packard „Merlin”*, samoloty tej wersji nie były produkowane.

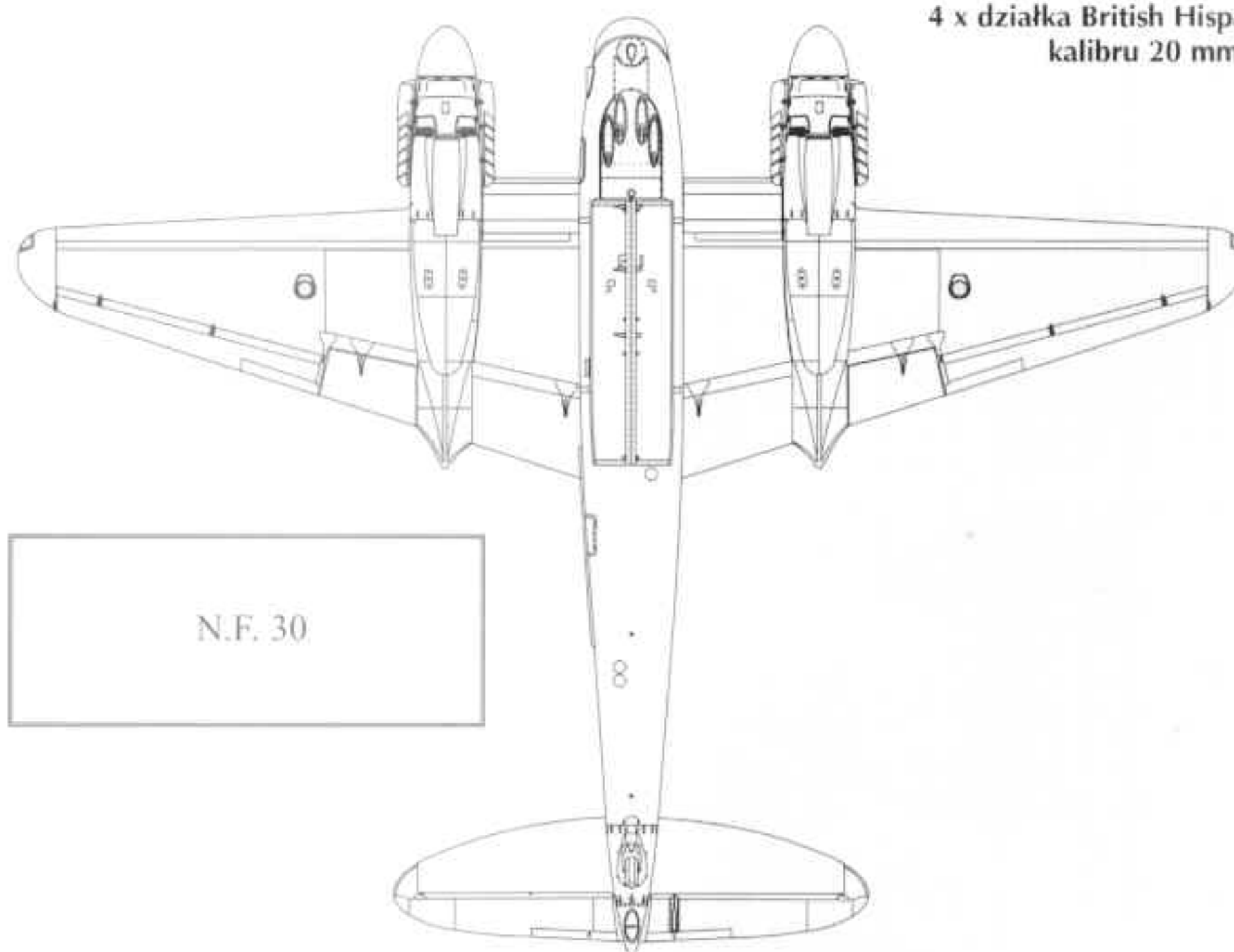
Działko *Molins QF* kalibru 57 mm zamontowane pod kadłubem DH. 98 „Mosquito” F.B. XVIII, widoczne dodatkowe opancerzenie boków kadłuba. A *Molins 6-pounder Molins QF 57mm fitted under fuselage of DH. 98 “Mosquito” F.B. XVIII. Note additional armour on fuselage sides.*





F.B. XVIII

2 x karabiny maszynowe Browning
Mk II kalibru 7,69 mm
1 x działko Mollins QF
kalibru 57 mm



N.F. 30

4 x działka British Hispano Mk II
kalibru 20 mm

PRODUKCJA DH. 98 „MOSQUITO”

NR EWIDENCYJNY	UWAGI
E0234-W4050	I prototyp
W4051	II prototyp, prototyp wersji P.R. I
W4052	III prototyp, prototyp wersji F. II
W4053	T. III prototyp wersji z wieżyczką strzelca
W4054-W4056	P.R. I
W4057	prototyp B. V
W4058-W4059	P.R. I
W4060-W4061	P.R. I (dalekiego zasięgu)
W4062-W4063	P.R. I (dalekiego zasięgu/tropikalny)
W4064-W4072	PRU/bombowiec typ przejściowy lub B. IV Series I
W4073	drugi prototyp wersji z wieżyczką strzelca zmodyfikowany do standardu T. III
W4074	pierwszy produkcyjny F. II (jeden zestaw sterownic)
W4075	seryjny T. III (lub F. II z podwójnym zestawem sterownic)
W4076	F. II
W4077	seryjny T. III (lub F. II z podwójnym zestawem sterownic)
W4078	F. II
W4079	seryjny T. III (lub F. II z podwójnym zestawem sterownic)
W4080	F. II
W4081	seryjny T. III (lub F. II z podwójnym zestawem sterownic)
W4082	F. II
W4083	seryjny T. III (lub F. II z podwójnym zestawem sterownic)
W4084	F. II
W4085-W4099	F. II (W4089 zmodyfikowany do P.R. II)
DD600-DD644	F. II (DD615 ; DD620 ; zmodyfikowany do P.R. II, przywrócony do pierwotnej wersji)
DD659-DD669	F. II (DD659 zmodyfikowany do P.R. II)
DD670-DD691	F. II (Special) „Intruder” dla 23. Dywizjonu
DD712-DD714	F. II (Special) „Intruder” dla 23. Dywizjonu
DD715	prototyp wersja Mk. XII
DD716-DD758	F. II/N.F. II
DD759	F. II zmodyfikowany na N.F. XII
DD777-DD800	F. II
DK284-DK303	B. IV Series II (DK287 wysłany do Kanady)
DK308-DK333	B. IV Series II (DK324 P.R. VIII później B. IX)
DK336-DK339	B. IV Series II
DZ228-DZ272	F. II
DZ286-DZ310	F. II (DZ302 zmodyfikowany przez Marshalls na N.F. XII)
DZ311-DZ320	B. IV Series II
DZ336	H.F. XV
DZ340-DZ341	B. IV Series II
DZ342	P.R. VIII
DZ364	P.R. VIII
DZ365	B. IV Series II
DZ366	H.F. XV
DZ367-DZ384	B. IV Series II
DZ385	H.F. XV
DZ386-DZ388	B. IV Series II
DZ404	P.R. VIII
DZ405-DZ408	B. IV Series II
DZ409	N.F. XV
DZ410-DZ416	B. IV Series II (DZ411 zmodyfikowany do P.R. IV/G-AGFV dla BOAC)
DZ417	N.F. XV
DZ418-DZ423	B. IV Series II (DZ419 zmodyfikowany do P.R. IV)
DZ424	P.R. VIII
DZ425-DZ442	B. IV Series II (DZ431 i DZ438 , przebudowane na P.R. IV; DZ434 zmodyfikowany, prototyp F.B. VI Series I HJ662/G)
DZ458-DZ497	B. IV Series II (DZ459/466/473/480/487/494 przebudowane, P.R. IV)
DZ515-D559	B. IV Series II (DZ517/523/527/532/538/544/549/553/557 przebu-

DZ575-DZ618

DZ630-DZ652

DZ653-DZ661

DZ680-DZ727

DZ739-DZ761

HJ108-HJ628

HJ642-HJ661

HJ662-HJ682

HJ699-HJ715

HJ716-HJ743

HJ755-HJ792

HJ808-HJ833

HJ851-HJ899

HJ911-HJ944

HJ945-HJ946

HJ958-HJ999

HK107-HK141

HK159-HK185

HK186

HK187-HK194

HK195

HK196-HK204

HK222-HK235

HK236-HK265

HK278-HK327

HK344-HK362

HK363-HK382

HK396-HK437

HK453-HK481

HK499-HK536

HP848-HP888

HP904-HP942

HP967-HP989

HR113-HR162

HR175-HR220

HR236-HR262

HR279-HR312

HR331-HR375

HR387-HR415

HR432-HR465

HR485-HR527

HR539-HR580

HR603-HR649

dowane na P.R. IV; **DZ540** prototyp z kabiną ciśnieniową P.R. XVI)

B. IV Series II

(**DZ576/580/584/588/592/596/600/604**

zmodyfikowane na P.R. IV) (**DZ599**; **606**;

608; **611**; **630/634**; **636/644**; **646**; **650**

zmodyfikowane do przenoszenia bomby 4.000 lb

1.816 kg); modyfikacja „Highball”: **DZ471** (pro-

totyp); **DZ520/DZ524/G**; **DZ529**;

DZ530/G/531/G; **DZ533**; **DZ534/G**; **DZ535/G**;

DZ537/G; **DZ539**; **DZ541/DZ543**; **DZ546/547**;

DZ552; **DZ554/55**; **DZ559**; **DZ575**; **DZ577/579**;

DZ581; **DZ583**)

B. IV Series II

F. II

F. II

F. II

390 samolotów wyprodukowanych w Kanadzie

F. II

B. VI Series I (**HJ662/G**, F.B. VI prototyp (ex-

DZ434) (**HJ680** dla BOAC jako G-AGGC) (**HJ681**

dla BOAC jako G-AGGD)

F. II

B. VI Series I (**HJ718** dla BOAC jako G-AGGE)

(**HJ720** dla BOAC jako G-AGGF) (**HJ721** dla

BOAC jako G-AGGG) (**HJ723** dla BOAC jako G-

AGGH); (**HJ732**, prototyp F.B. XVIII)

B. VI Series I (**HJ667** & **HJ792** dla BOAC jako G-

AGKO & G-AGKR)

B. VI Series I

T. III (Leavesden); (**HJ898** do BOAC)

F. II (Leavesden)

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XII)

T. III (Leavesden) (**HJ985** do BOAC)

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Southern

Aircraft/Marshalls na N.F. XII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XVII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XII)

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XVII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XVII

F. II (Leavesden) zmodyfikowane przez Marshalls

na N.F. XVII

N.F. XIII (Leavesden) (**HK364** na prototyp N.F.

XIX)

N.F. XIII (Leavesden)

N.F. XIII (Leavesden)

N.F. XIII (Leavesden) (**HK535/536** nowe numery

ewidencyjne **MM700/701**)

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI (Standard Motors)

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

F.B. VI

HX802-HX835	F.B. VI	NS551-NS596	P.R. XVI
HX849-HX869	F.B. VI (HX849/850 nie dostarczone)	NS619-NS660	P.R. XVI
HX896-HX901	F.B. VI	NS673-NS712	P.R. XVI
HX902-HX904	F.B. XVIII	NS725-NS758	P.R. XVI (NS735/G-AOCK, NS639/G-AOCI wersja cywilna dla BOAC)
HX905-HX922	F.B. VI		P.R. XVI (NS811/G-AIRU, NS812/G-AIRT wersja cywilna dla BOAC)
HX937-HX984	F.B. VI	NS772-NS816	F.B. VI
KA100-KA102	F.B. XXI (kanadyjski)	NS819-NS859	F.B. VI
KA103-KA450	F.B. XXVI and T. XXIX (kanadyjski) (37 zmodyfikowano do wersji T. XXIX)	NS873-NS914	F.B. VI
KA451-KA773	zamówienie anulowano (kanadyjskie)	NS926-NS965	F.B. VI
KA873-KA876	T. XXII (kanadyjskie)	NS977-NS999	F.B. VI
KA877-KA895	T. XXVII (kanadyjskie)	NT112-NT156	F.B. VI
KA896-KA897	T. XXII (kanadyjskie)	NT169-NT199	F.B. VI
KA898-KA927	T. XXVII (kanadyjskie)	NT200	F.B. XVIII
KA928-KA929	zamówienie anulowano (kanadyjskie)	NT201-NT207	F.B. VI
KA930-KA999	B. 25 (kanadyjskie)	NT219	F.B. VI
KB100-KB299	B. XX (kanadyjskie, 9 samolotów dla USAAF jako F-8)	NT220	F.B. XVIII
KB300-KB324	B. VII (kanadyjskie, 6 samolotów dla USAAF jako F-8)	NT221-NT223	F.B. VI
KB325-KB369	B. XX (kanadyjskie)	NT224-NT225	F.B. XVIII
KB370-KB699	B. 25 (kanadyjskie) (KB409/416/490/561/625 z komorą do przenoszenia bomby 4 000 lb – 1816 kg)	NT226-NT238	F.B. VI
LR248-LR276	F.B. VI	NT241-NT283	N.F. 30 (Leavesden)
LR289-LR313	F.B. VI (LR296 dla BOAC jako G-AGKP)	NT295-NT336	N.F. 30 (Leavesden)
LR327-LR340	F.B. VI	NT349-NT393	N.F. 30 (Leavesden)
LR343-LR389	F.B. VI (LR387 zmodyfikowany do standardu T.R. 33 ze składanymi skrzydłami i hakiem, 1945 rok)	NT415-NT458	N.F. 30 (Leavesden)
LR402-LR404	F.B. VI	NT471-NT513	N.F. 30 (Leavesden)
LR405-LR446	P.R. IX	NT526-NT568	N.F. 30 (Leavesden)
LR459-LR446	P.R. IX	NT582-NT591	N.F. 30 (Leavesden)
LR475-LR477	P.R. IX	NT592-NT593	F.B. XVIII
LR478-LR481	B. IX	NT594-NT621	N.F. 30 (Leavesden)
LR495-LR513	B. IX	PF379-PF418	B. XVI (Percival)
LR516-LR541	T. III (Leavesden) (LR524 do BOAC)	PF428-PF469	B. XVI (Percival) (PF439/445/449/452; zmodyfikowany do wersji T.T. 39)
LR553-LR585	T. III (Leavesden)	PF481-PF511	B. XVI (Percival) (PF481-483/489; zmodyfikowany do wersji T.T. 39)
ML896-ML920	B. IX	PF515-PF526	B. XVI (Percival)
ML921-ML924	B. IX	PF538-PF579	B. XVI (Percival) (PF560/569/576; zmodyfikowany do wersji T.T. 39)
ML925-ML942	B. XVI (ML935/956/974/980/995 zmodyfikowany na TT. 39 dla Royal Navy)	PF592-PF619	B. XVI (Percival) (PF599/606/609; zmodyfikowany do wersji T.T. 39)
ML956-ML999	B. XVI	PF620-PF635	PR.34 (Percival)
MM112-MM156	B. XVI (MM112/117/142/156/177/192 zmodyfikowany na TT. 39 dla Royal Navy)	PF647-PF680	PR.34 (Percival) (PF652/656/662/669/670/673/678-680 A52-1-A52-212 FB.40 (Australia) - 6 jako P.R. 40, zmodyfikowany do wersji P.R. 34A)
MM169-MM179	B. XVI (MM170 nie dostarczony)	PZ161-PZ203	F.B. VI
MM181-MM205	B. XVI	PZ217-PZ250	F.B. VI
MM219-MM226	B. XVI	PZ251-PZ252	F.B. XVIII
MM227-MM236	P.R. IX	PZ253-PZ259	F.B. VI
MM237-MM238	B. IX	PZ273-PZ299	F.B. VI
MM239-MM240	P.R. IX	PZ300-PZ301	F.B. XVIII
MM241	B. IX	PZ302-PZ316	F.B. VI
MM243-MM257	P.R. IX	PZ330-PZ345	F.B. VI
MM258	P.R. XVI	PZ346	F.B. XVIII
MM271-MM314	P.R. XVI	PZ347-PZ466	F.B. VI
MM327-MM371	P.R. XVI	PZ467-PZ470	F.B. XVIII
MM384-MM397	P.R. XVI	PZ471-PZ476	F.B. VI
MM398-MM423	F.B. VI	RF580-RF625	F.B. VI (Standard Motors)
MM424-MM425	F.B. VI	RF639-RF681	F.B. VI (Standard Motors)
MM426-MM431	F.B. XVIII	RF695-RF736	F.B. VI (Standard Motors)
MM436-MM479	N.F. XIII (Leavesden)	RF749-RF793	F.B. VI (Standard Motors)
MM491-MM534	N.F. XIII (Leavesden)	RF818-RF859	F.B. VI (Standard Motors)
MM547-MM575	N.F. XIII (Leavesden)	RF873-RF915	F.B. VI (Standard Motors)
MM615-MM623	N.F. XIII (Leavesden)	RF928-RF966	F.B. VI (Standard Motors)
MM624-MM656	N.F. XIX (Leavesden)	RF969-RF999	P.R. XVI
MM669-MM686	N.F. XIX (Leavesden)	RG113-RG158	P.R. XVI
MM686-MM710	N.F. 30 (Leavesden)	RG171-RG175	P.R. XVI (RG171-173 z hakiem dla Royal Navy)
MM726-MM769	N.F. 30 (Leavesden)	RG176-RG215	P.R. 34
MM783-MM822	N.F. 30 (Leavesden)	RG228-RG269	P.R. 34
MP469	prototyp bombowca z kabiną ciśnieniową zmodyfikowany do standardu H.F. XV	RG283-RG318	P.R. 34
MT456-MT500	N.F. 30 (MT480 nie dostarczony) (Leavesden)	RK929-RK954	N.F. 30 (Leavesden)
MV521-MV570	N.F. 30 (Leavesden)	RK955-RK960	N.F. 36 (Leavesden)
NS496-NS538	P.R. XVI (NS538 z radarem H2X, prototyp dla USAAF)	RK972-RK999	N.F. 36 (Leavesden)
		RL113-RL158	N.F. 36 (Leavesden)
		RL173-RL215	N.F. 36 (Leavesden)
		RL229-RL268	N.F. 36 (Leavesden) (RL248 prototyp wersji N.F. 38)

RL269-RL273 zamówienie anulowano
 RL288-RL329 zamówienie anulowano
 RL345-RL390 zamówienie anulowano
 RR270-RR319 T. III (Leavesden)
 RS501-RS535 F.B. VI
 RS548-RS580 F.B. VI
 RS593-RS633 F.B. VI
 RS637-RS680 F.B. VI (Airspeed)
 RS693-RS698 F.B. VI (Airspeed)
 RS699-RS723 B. 35 (Airspeed) (14 zmodyfikowanych na T.T. 35)
 RS724-RS725 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RS739-RS779 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RS795-RS836 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RS849-RS893 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RS913-RS948 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RS960-RS999 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RT105-RT123 zamówienie anulowano (Airspeed)
 RV295-RV326 B. XVI
 RV340-RV363 B. XVII (RV348-350 zmodyfikowane do wersji T.T. 35 z silnikami „Merlin” 113A/114A)
 RV364-RV367 B. 35 (RV365-367 zmodyfikowane do wersji T.T. 35 z silnikami „Merlin” 113A/114A)
 SZ958-SZ999 F.B. VI
 TA113-TA122 F.B. VI
 TA123-TA156 N.F. XIX
 TA169-TA198 N.F. XIX
 TA215-TA249 N.F. XIX
 TA263-TA308 N.F. XIX
 TA323-TA357 N.F. XIX
 TA369-TA388 F.B. VI
 TA389-TA413 N.F. XIX
 TA425-TA449 N.F. XIX
 TA469-TA508 F.B. VI
 TA523-TA560 F.B. VI
 TA575-TA603 F.B. VI
 TA614-TA616 P.R. XVI
 TA617-TA618 B. 35
 TA633-TA670 B. 35
 TA685-TA724 B. 35
 TE587-TE628 F.B. VI (Standard Motors)
 TE640-TE669 F.B. VI (Standard Motors)
 TE683-TE707 F.B. VI (Standard Motors)
 TE708-TE725 F.B. VI (Standard Motors)
 TE738-TE780 F.B. VI (Standard Motors)
 TE793-TE830 F.B. VI (Standard Motors)
 TE848-TE889 F.B. VI (Standard Motors)
 TE905-TE932 F.B. VI (Standard Motors)
 TH976-TH999 zamówiony jako B. XVI, wyprodukowany jako B. 35/ T.T. 35
 TJ113-TJ158 zamówiony jako B. XVI, wyprodukowany jako B. 35/ T.T. 35
 TK591-TK635 zamówiony jako N.F. 30, wyprodukowany jako B. 35
 TK648-TK656 zamówiony jako N.F. 30, wyprodukowany jako B. 35
 TK657-TK679 zamówienie anulowano (zamówiony jako N.F. 30)
 TK691-TK707 zamówienie anulowano (zamówiony jako N.F. 30)
 TN466-TN497 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN510-TN530 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN542-TN590 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN608-TN640 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN652-TN674 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN690-TN736 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN750-TN789 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN802-TN838 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TN850-TN864 zamówienie anulowano (zamówiony w Leavesden)
 TS444 prototyp T.R. 33 (Leavesden)
 TS449 prototyp T.R. 33 (Leavesden)
 TV954-TV984 T. III
 TW101-TW109 T. III
 TW227-TW257 T.R. 33 (Leavesden)
 TW240 prototyp T.R. 37
 TW277-TW295 T.R. 33 (Leavesden)
 VA871-VA876 T. III dla RAF (Leavesden)

VA877-VA881
 VA882-VA894
 VA923-VA928
 VA929-VA948
 VL613-VL625
 VL626-VL725
 VL726-VL732
 VP178-VP202
 VP342-VP355
 A52-300
 A52-301-327
 A52-1050-1071
 VR330-VR349
 VR792-VR806
 VT581-VT596
 VT604-VT631
 VT651-VT683
 VT691-VT707
 VT724-VT737
 VX860-VX879
 VX886-VX916

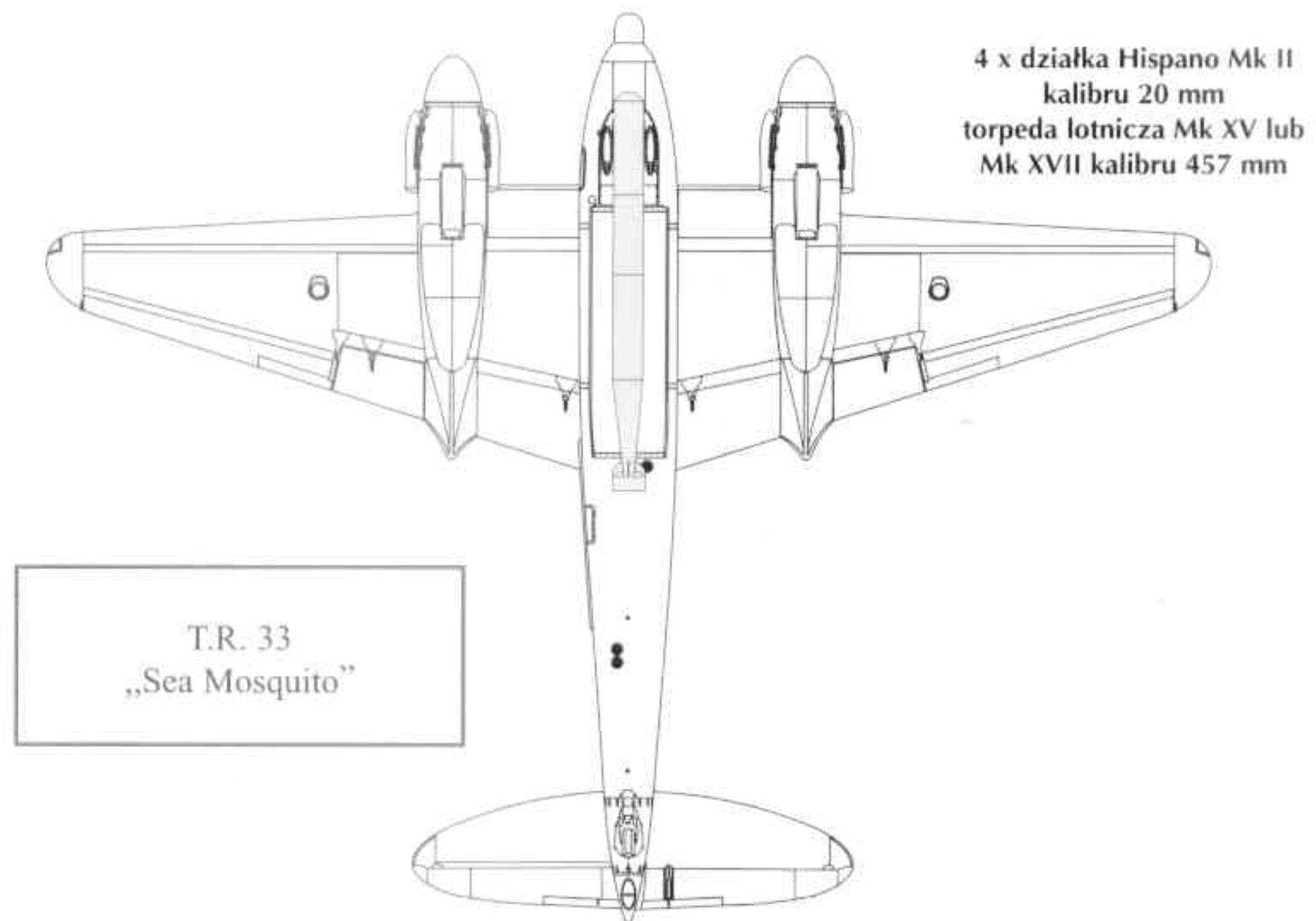
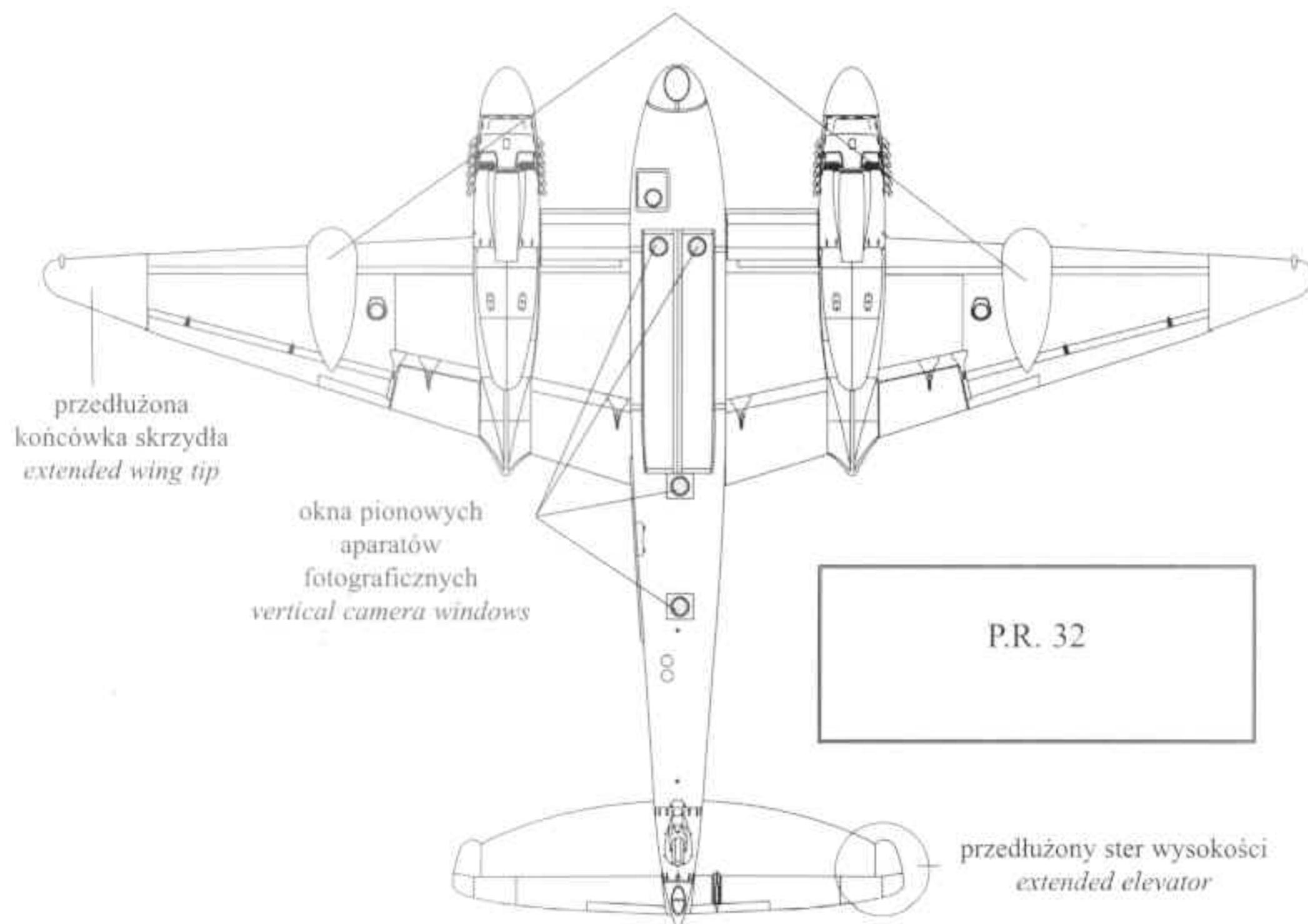
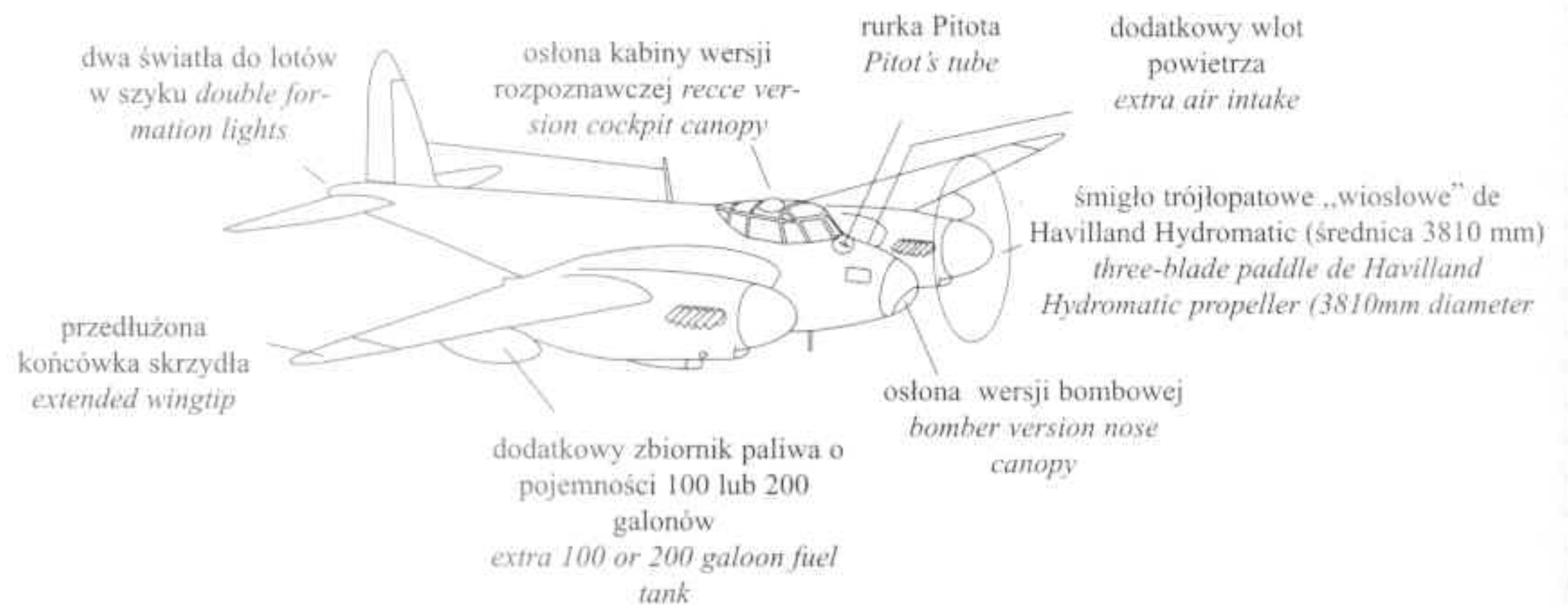
T. III dla RN (Leavesden)
 T. III dla RAF (Leavesden)
 T. III dla RAF (Leavesden)
 zamówienie anulowano
 P.R. 34 (VL625 wersja P.R. 34A)
 F.B. VI zamówienie anulowano (Airseed)
 F.B. VI (Airspeed)
 B. 35/T.T. 35/P.R. 35 (Airspeed)
 T. III
 F.B. 42 (zmodyfikowany w Australii)
 P.R. 41 (zmodyfikowany w Australii)
 T. 43 (zmodyfikowany w Australii)
 T. III
 B.35 (Airspeed) (VR793 zmodyfikowany na prototyp T.T. 35)
 T. III
 T. III
 N.F. 38
 N.F. 38 (Hatfield/VT670 pierwszy samolot wykonany w Chester 30 września 1948 roku)
 T.R. 37 (Chester)
 N.F. 38 (Chester)
 N.F. 38 (Chester) VX916 ukończony w listopadzie 1950 roku, 7619 i ostatni „Mosquito” (z których 6710 wyprodukowano podczas II wojny światowej)

PRODUKCJA „MOSQUITO”

de Havilland, Hatfield	3 326
de Havilland, Leavesden	1 476
Standard Motors, Coventry	1 066
Percival Aircraft, Luton	245
Airspeed, Portsmouth	122
de Havilland, Chester	96
de Havilland Canada, Toronto, Kanada	1 076
de Havilland Australia, Sydney, Australia	212
razem	7 619

EKSPORT

Australia	46 F.B. VI i 29 P.R. XVI
Belgia	2 F.B. VI i 18 NF.30
Birma	kilka F.B. VI
Chiny	około 205 FB.26, T.29, T.27, T.22 i jeden B.25 złożony w Szanghaju
Czechosłowacja	19 F.B. VI dostarczone w 1945 roku
Dominikana	6 F.B. VI (301-306) + kilka kanadyjskich
Francja	kilka B. IV; 57 F.B. VI, 29 P.R. XVI, 23 N.F. 30
Izrael	kilka T.III, 60 F.B. VI, 5 P.R. XVI, 14 zmodyfikowanych „Sea Mosquito” TR.33
Jugosławia	60 NF.38, 80 F.B. VI, 3 T.III
Nowa Zelandia	4 T.III; 76 F.B. VI, FB.40 i 4 T.43
Norwegia	3 T.III; 18 F.B. VI w 334. Dywizjonie (3 zmodyfikowane jako nocne myśliwce w 1950 roku)
RPA	2 F. II i 14 P.R. XVI/IX
Szwecja	46 N.F. XIX (oznaczenie szwedzkie typu J30)
Turcja	96 F.B. VI i kilka T.III
W okresie wojny samoloty „Mosquito” używały: SAAF (Unia Południowoafrykańska), PSP (Polska), USAAF (USA), RAAF (Australia), RAAF (Nowa Zelandia), VVS RKKA (ZSRS), Czecho-Słowacja i Norwegia.	





Prototyp DH. 98 „Sea Mosquito” T.R. 33 oznaczony LR359, ze wzmocnionym kadłubem, hakiem do lądowania i czterolopatowymi śmigłami Rotol. *A DH. 98 „Sea Mosquito” T.R. 33 serialled LR359 prototype with arrestor hook, strenghtened fuselage and four-blade Rotol propellers. [FAA]*

P.R. 32

Odciażony szybki wariant P.R. XVI przeznaczony do operowania na dużych wysokościach z silnikami typu „Merlin” 113 lub 114 i wydłużonymi końcówkami skrzydeł. Samolot nie miał opancerzenia kabiny ani samouszczelniających się zbiorników paliwa. Sprzęt fotograficzny został ograniczony do minimum – dwa aparaty fotograficzne F52 do zdjęć pionowych i jeden F24 do zdjęć ukośnych.

T.R. 33

Wersja opracowana specjalnie dla Fleet Air Arm, przeznaczona do prowadzenia walki, bombardowania, ataku torpedowego i rozpoznania fotograficznego. Powstała na bazie F.B. VI, z silnikami „Merlin” 25, ręcznie składanymi skrzydłami i podwoziem mniejszymi kołami i pneumatycznymi amortyza-

torami. Samolot wyposażono w amerykański radar S.C.R. 720 w osłonie typu „naparstek” (zamiast czterech karabinów maszynowych). Zachowano cztery działka *British Hispano Mk II* kalibru 20 mm, możliwość przenoszenia dwóch bomb po 226,8 kilogramów, ewentualnie 50 albo 100 galonowych zbiorników dodatkowych, lub też ośmiu pocisków raketowych. Kadłub mieścił dwie bomby po 226,8 kilogramów. Na zewnątrz mógł przenosić minę morską, ewentualnie torpedę *Mk XV* lub *Mk XVII* 457 mm albo bombę 901 kg. Pierwsze 13 samolotów T.R. 33 miało stałe skrzydła i gumowe amortyzatory.

P.R. 34

Zaawansowana modyfikacja wersji P.R. XVI z silnikami „Merlin” 113 lub 114 i z ciśnieniową kabiną załogi. Samolot miał zasięg 5375 km na wysokości 12 000 m i prędkość 684 km/h. Dwa samoloty P.R. 34 używano w *BEA Gust Research Unit*. Była to najszybsza odmiana „Mosquito”, osiągająca 422 węzły (760 km/h) w locie poziomym.

P.R. 34A

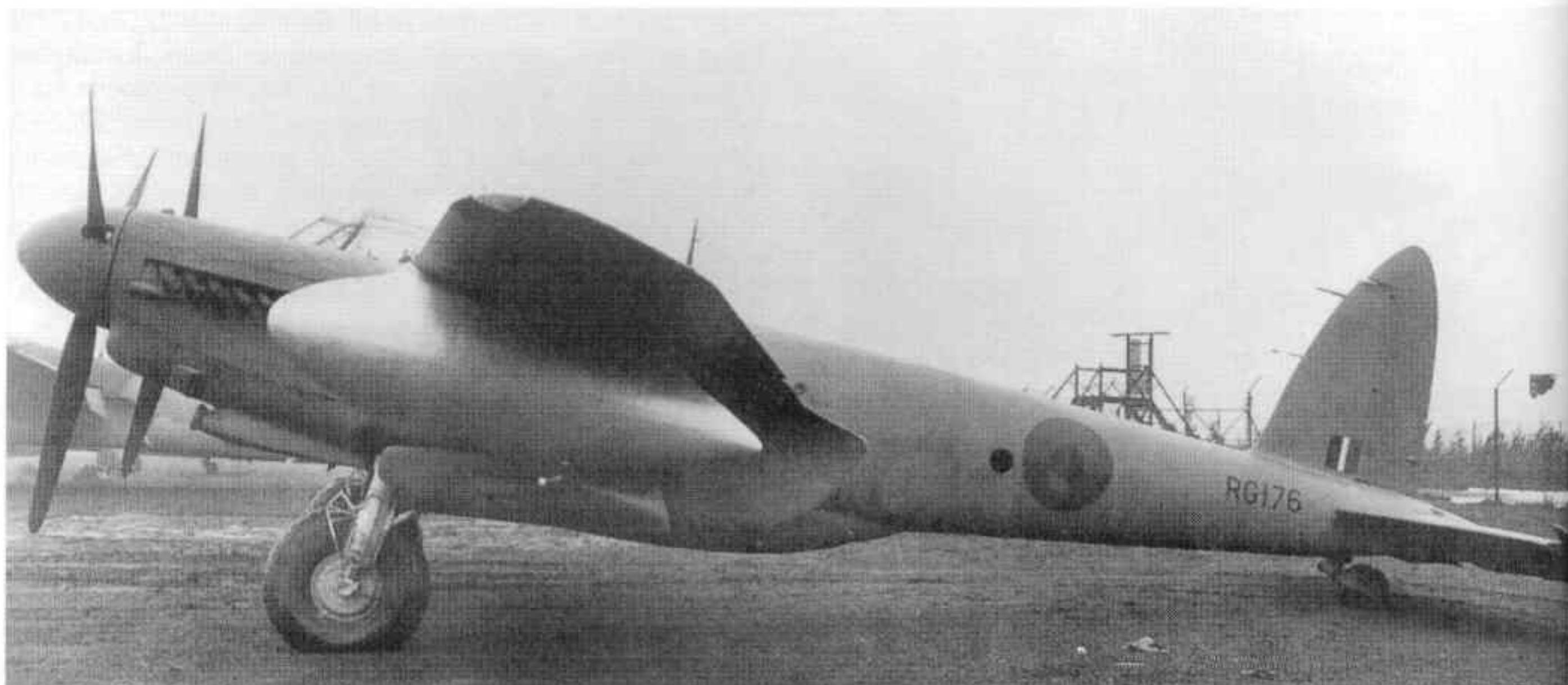
Samolot zmodernizowany przez firmę *Marshall's* z Cambridge. Podstawowymi zmianami była odmienna aranżacja kabiny i wymiana silników na „Merlin” 113A/114A oraz uzbrojenie bombowe. Otrzymano wysokościową odmianę B. XVI napędzaną silnikami „Merlin” 113A lub 114A. Samolot był w stanie zabrać bombę o masie 4000 funtów (1816 kg) z dwoma 50 galonowymi zbiornikami paliwa pod skrzydłami, albo cztery bomby po 226,8 kilogramów i dwa zbiorniki po 100 galonów.

B. 35

Ostatnia produkowana wersja bombowa napędzana silnikami „Merlin” 113/114, wyposażona w kabinę ciśnieniową. Szybkość maksymalna 668 km/h na wysokości 12600 metrów.



DH. 98 „Mosquito” N.F. 30 MM687 z uniwersalnym przodem kadłuba, widoczna osłona fotokaemu po prawej stronie kadłuba. *A DH. 98 „Mosquito” N.F. 30 MM687 fighter fitted with bull nose radome. Note camera gun fairing on the starboard nose. [RAF Museum]*



DH. 98 „Mosquito” P.R. 34 oznaczony RG176, wersja rozpoznawcza dalekiego zasięgu, 5600 km. *A DH. 98 „Mosquito” P.R.34 serialled RG176, ultra long range recce version, the plane had a range of 5 600km. [MAP]*

Standardowo wyposażona w urządzenie „Gee” H z 4-6 antenami dipolowymi zamontowanymi w końcówkach skrzydeł i radar ostrzegawczy „Monica”. Część samolotów wyposażono w dłuższe kołpaki śmigieł, wtedy długość całkowita samolotu wynosiła 12649 mm.

P.R. 35

10 (9?) samolotów B. 35 zmodyfikowanych w zakładach *de Havilland* w Leavesden do wariantu rozpoznawczego poprzez zamontowanie czterech kamer F52 do zdjęć pionowych i ukośnych w komorze bombowej i w kadłubie.

T.T. 35

Hołownik celów opracowany na bazie wersji B. 35 wyposażony w windę typu *ML Type G* umieszczoną w komorze bombowej i sześć celów. W *Brooklands Aviation Ltd.* zmodyfikowano 105 samolotów B. 35.

N.F. 36

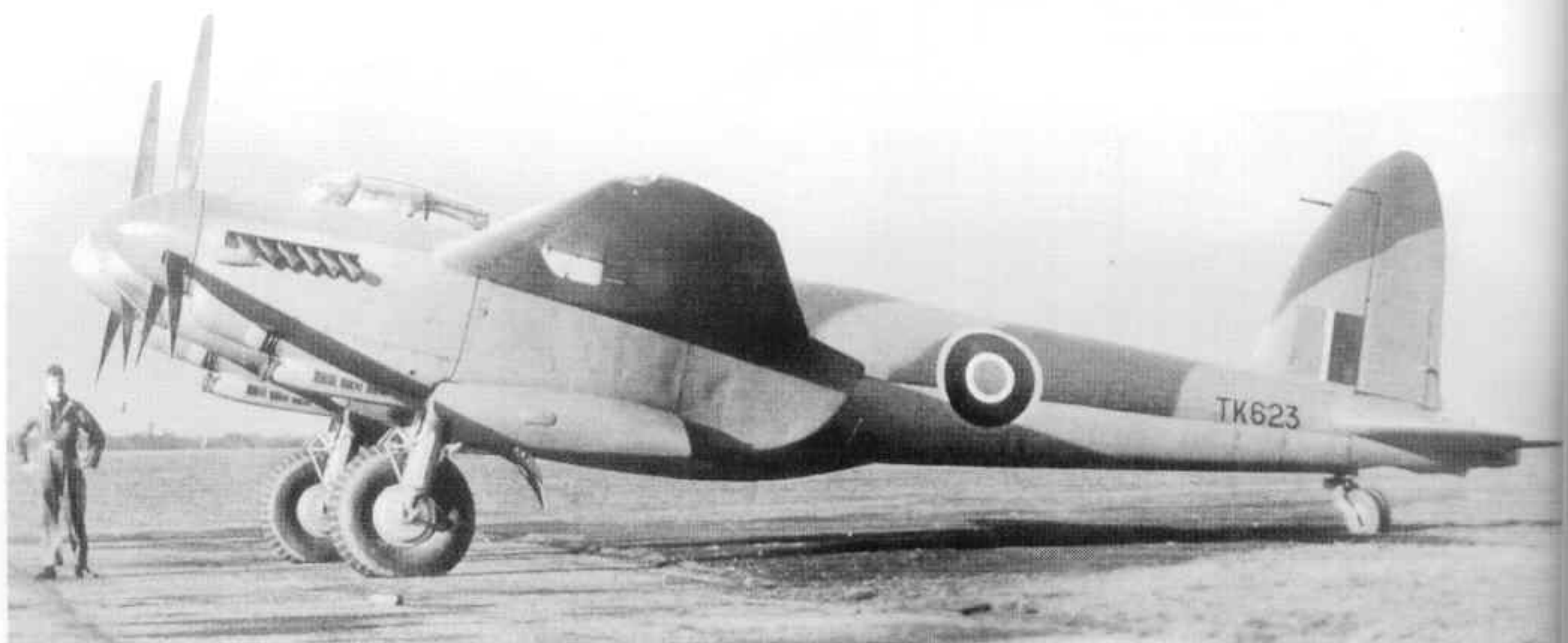
Samoloty N.F. 30 z mocniejszymi silnikami „Merlin” 113/114, amerykańskim radarem A.I. Mk X i czterema działkami 20 mm. Prototyp oblatano w maju 1945 roku.

T.R. 37

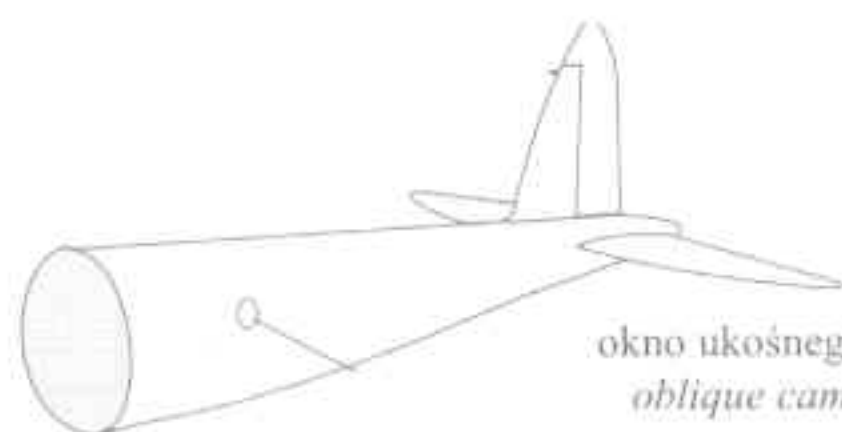
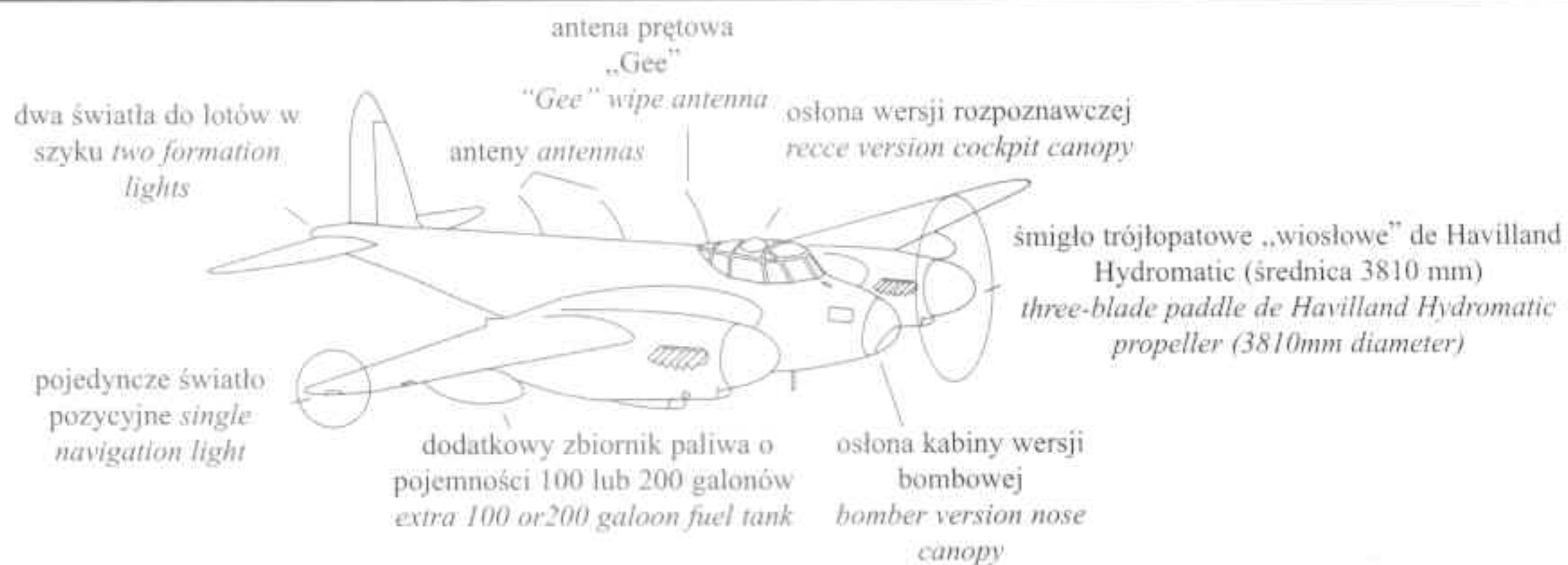
Samolot opracowany jako następca T.R. 33 z brytyjskim radarem ASV Mk 13B w obłej osłonie podobnej do stosowanych na N.F. 36. Uzbrojenie stanowiły cztery działki 20 mm i dwie bomby po 226,8 kg, albo 50 lub 30 galonowe dodatkowe zbiorniki paliwa, ewentualnie do ośmiu pocisków rakietowych.

N.F. 38

Samolot podobny do N.F. 36 wyposażony w brytyjski radar A.I. Mk IX. Kabina załogi została wydłużona o pięć cali. Ostatni



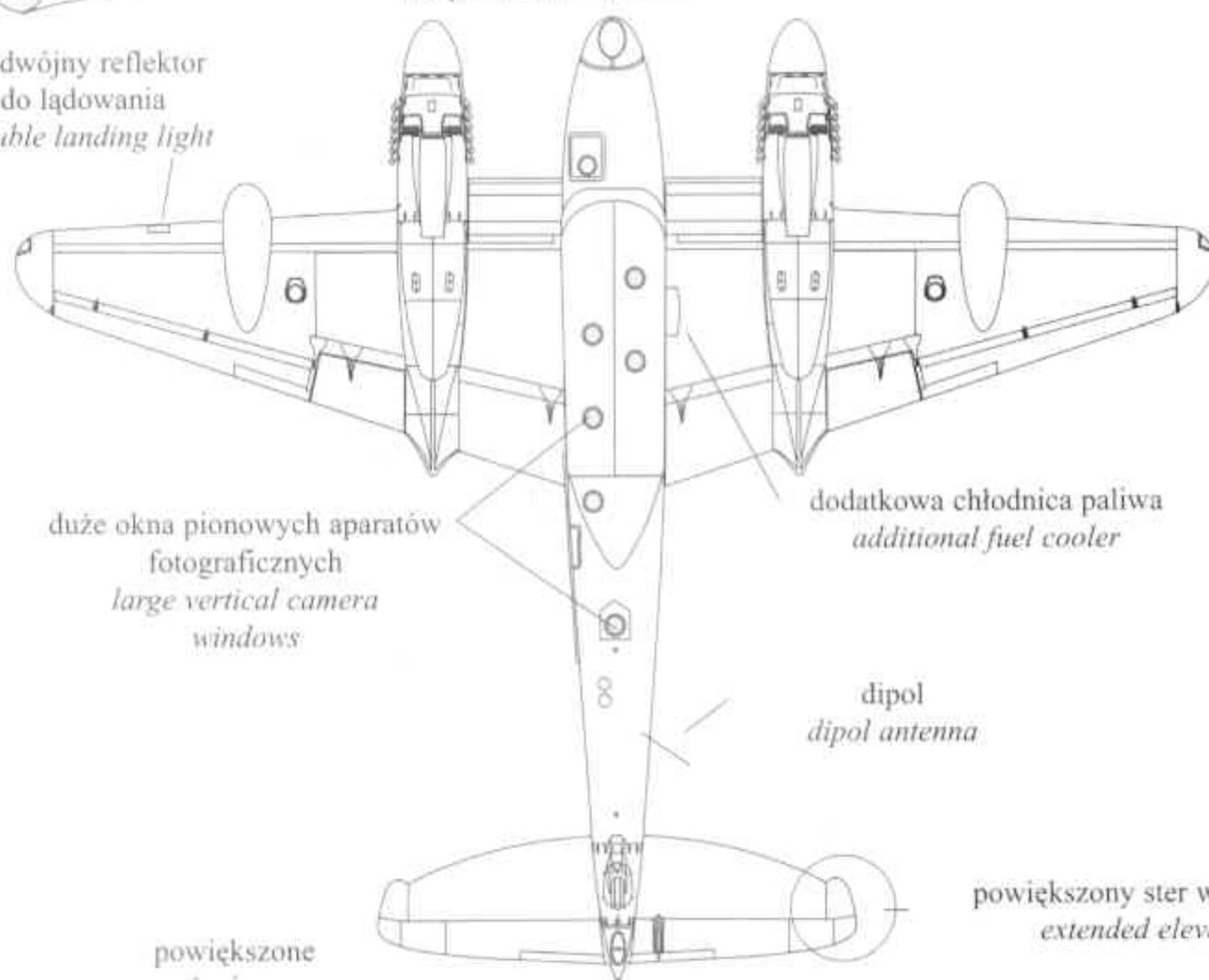
DH. 98 „Mosquito” B. 35 oznaczenie ewidencyjne TK623, ostatnia wersja bombowa napędzana silnikami „Merlin” 113/114. *The final bomber version of the “Mosquito” B. 35 serialled TK623, powered “Merlin 113/114 engines.*



okno ukośnego aparatu foto
oblique camera window

P.R. 34

podwójny reflektor do lądowania
double landing light



duże okna pionowych aparatów fotograficznych
large vertical camera windows

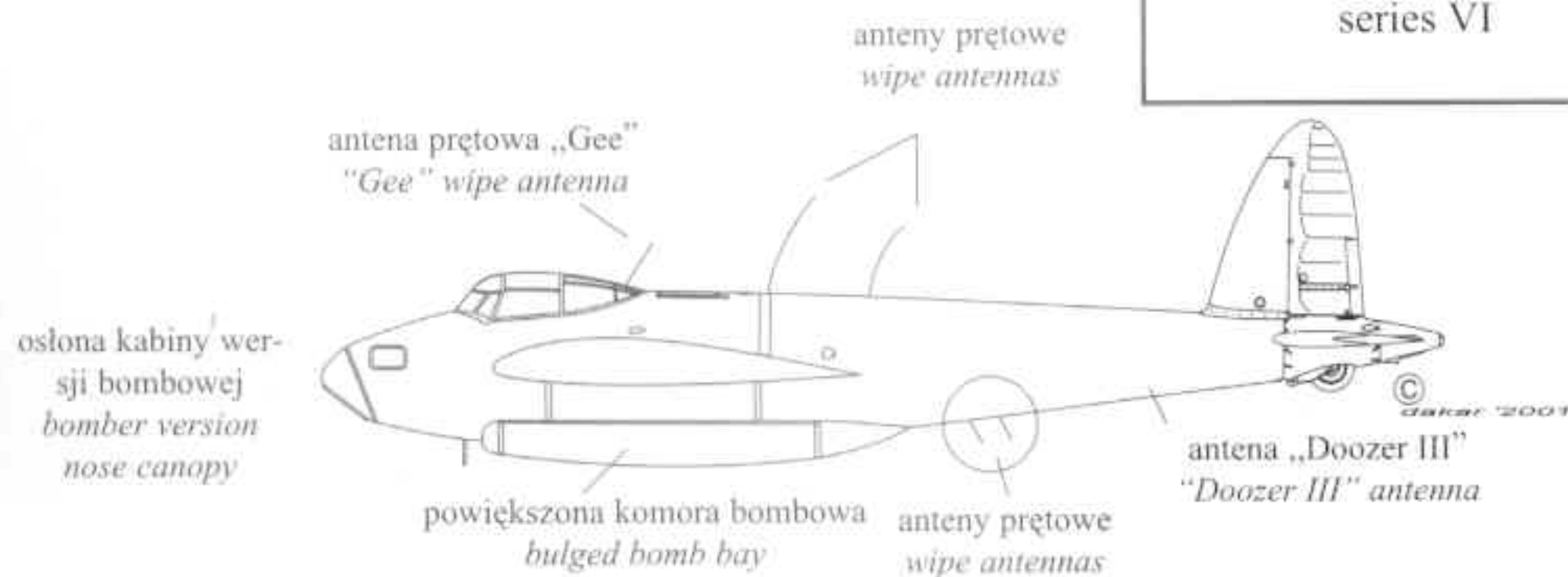
dodatkowa chłodnica paliwa
additional fuel cooler

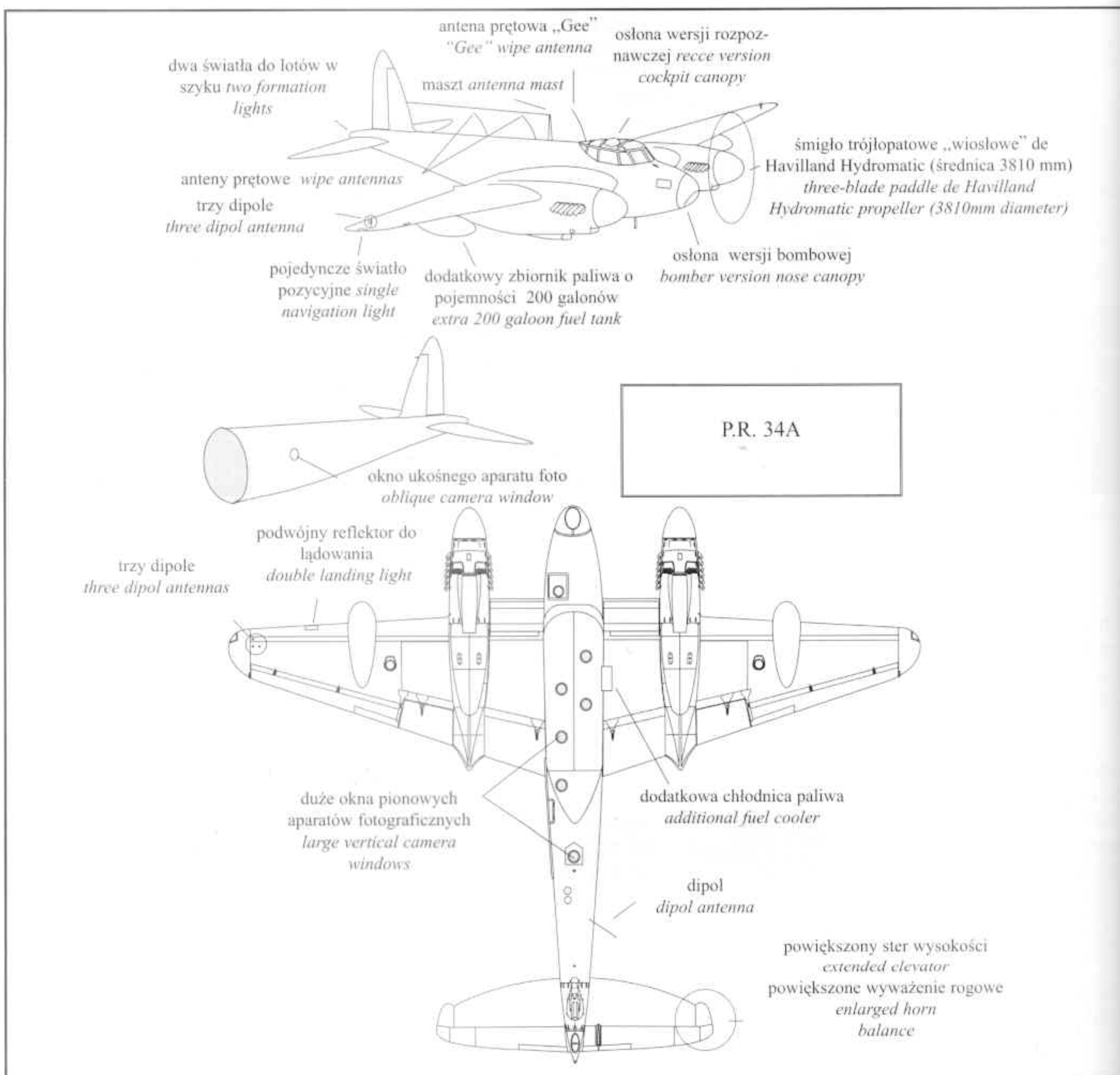
dipol
dipol antenna

powiększone wyważenie rogowe
enlarged horn balance

powiększony ster wysokości
extended elevator

B. 35
series VI





wyprodukowany „Mosquito” był właśnie tej wersji. Opuścił linię produkcyjną w listopadzie 1950 roku. Do napędu N.F. 38 wykorzystywano silniki „Merlin” 113, 114 lub 113A i 114A.

T.T. 39

Samolot opracowany w General Aircraft na bazie B. XVI według zamówienia Q 19/45. Zakładało ono powstanie szybkiego holownika celów stacjonującego na lądzie. W samolocie tym zastosowano trójłopatowe śmigło o nieznacznie zredukowanej średnicy (3685 mm).

PRODUKCJA KANADYJSKA

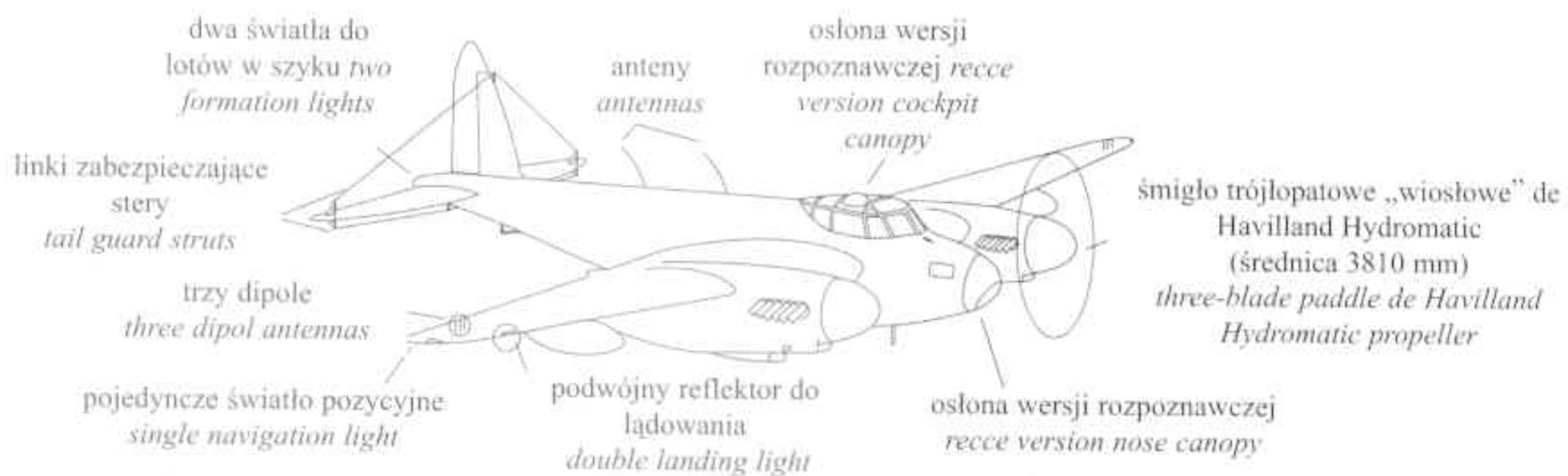
B. VII

Pierwsze 25 samolotów wyprodukowanych w Kanadzie było wzorowanych na B. V z zastosowaniem silników Packard „Merlin” 31 i śmigieł typu Hamilton. Większość wyposażenia była pochodzenia brytyjskiego. Pierwszy z nich został oblatany

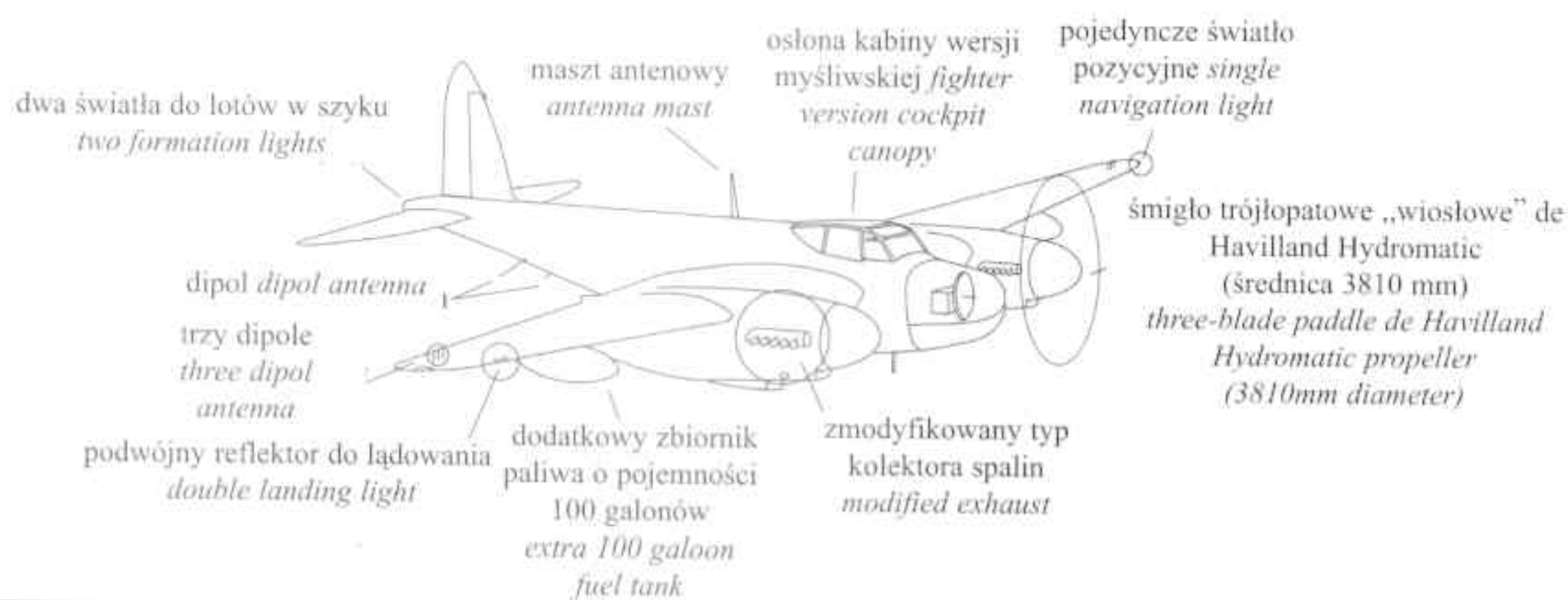
w Toronto 24 września 1942 roku. Samolot był w stanie zabrać cztery bomby po 226,8 kilogramów w komorze bombowej w



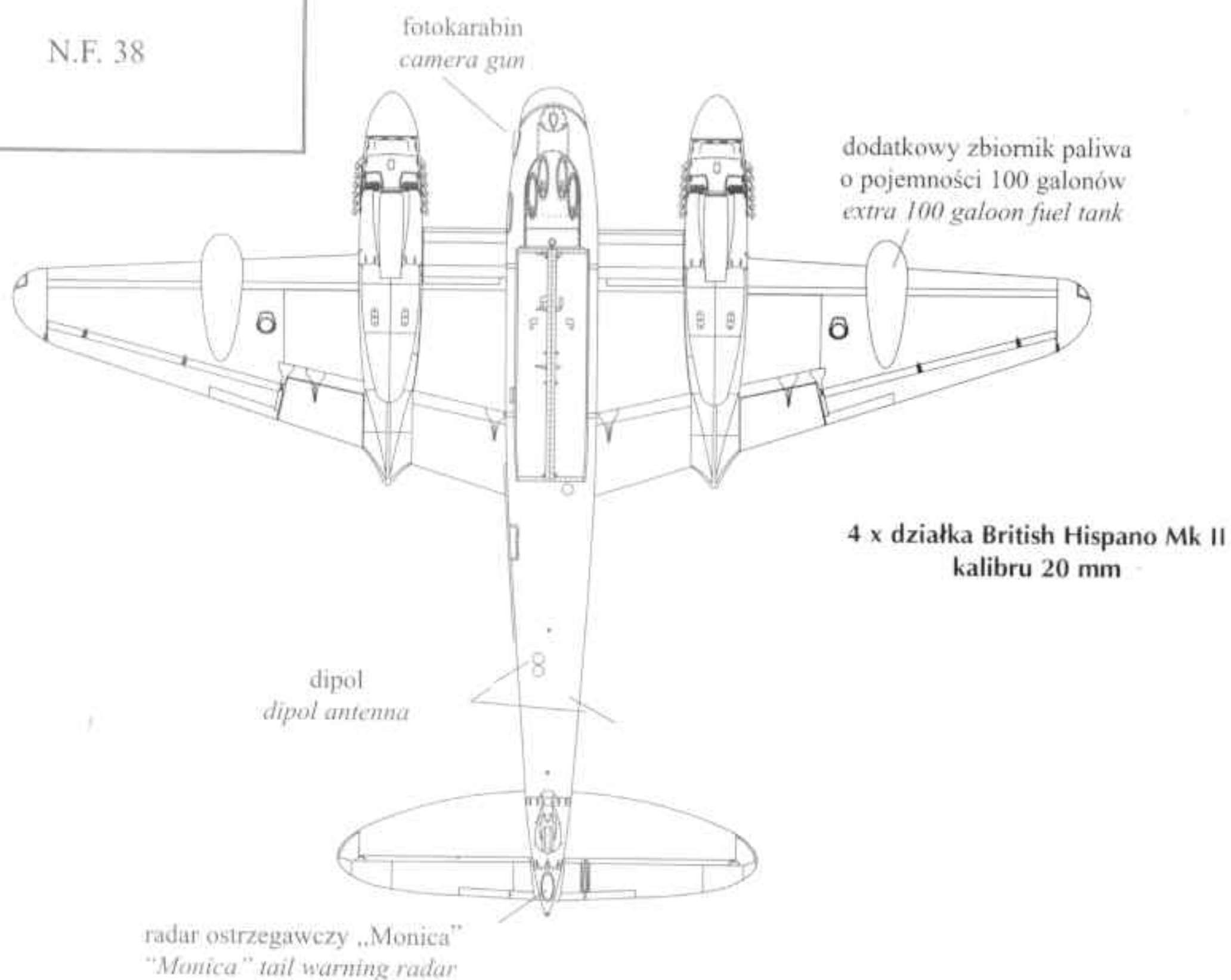
DH. 98 „Mosquito” T.T. 39 oznaczony PF576 używany w jednostce holowniczej, widoczne specjalne dwubarwne (żółty-czarny) malowanie samolotu. A DH. 98 „Mosquito” T.T. 39 serialled PF576 of target towing unit. Note a special two-tone yellow-black camouflage pattern. [The Aeroplane]

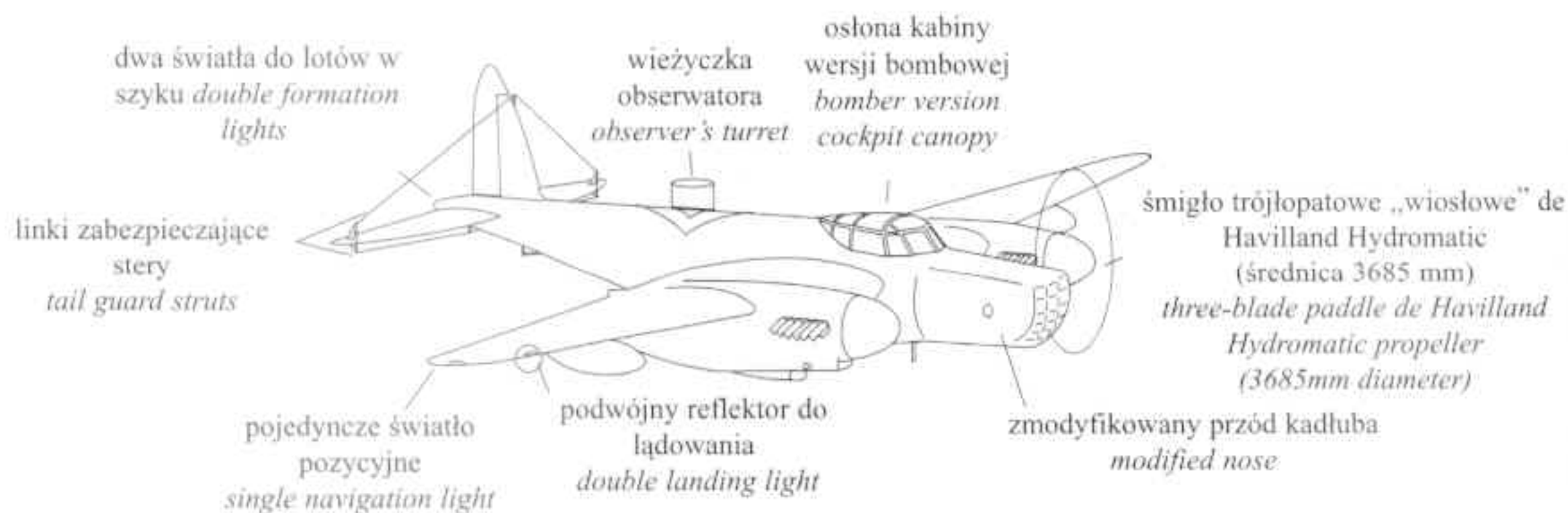


T.T. 35



N.F. 38

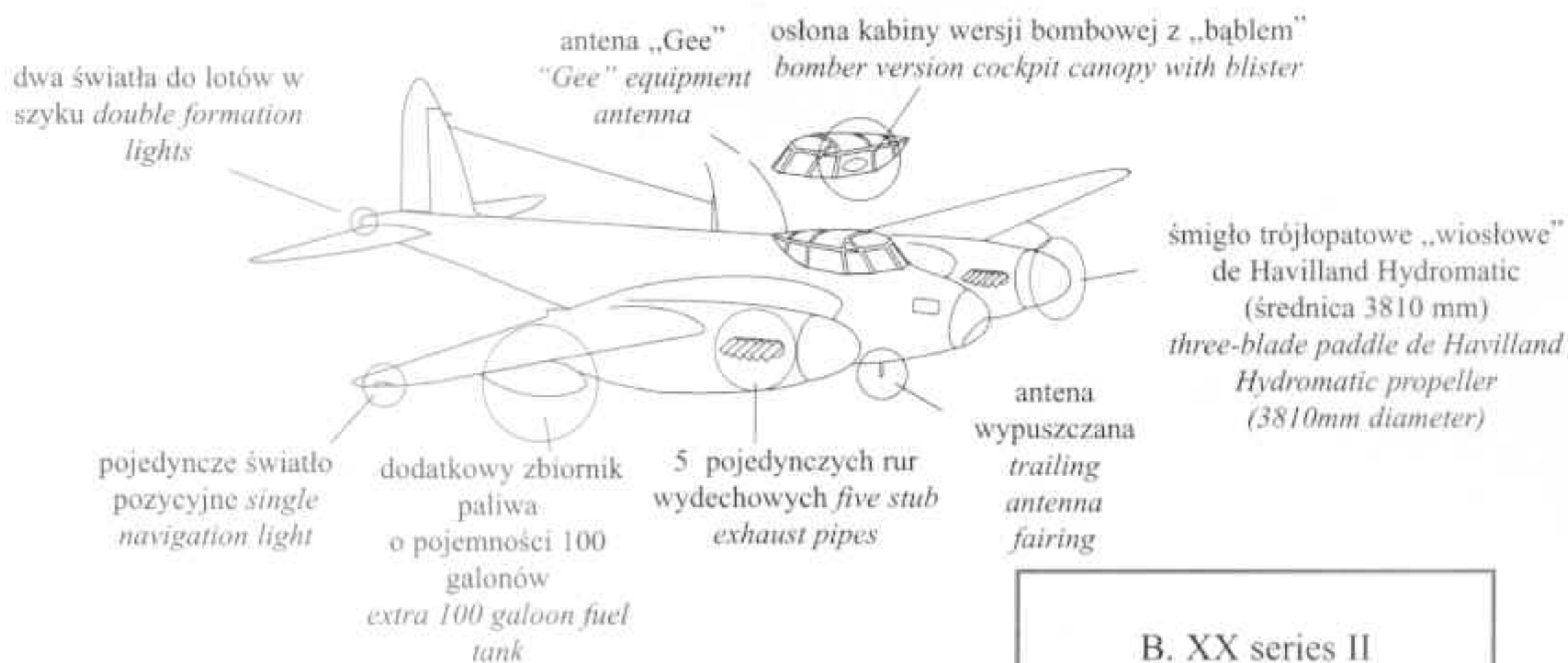




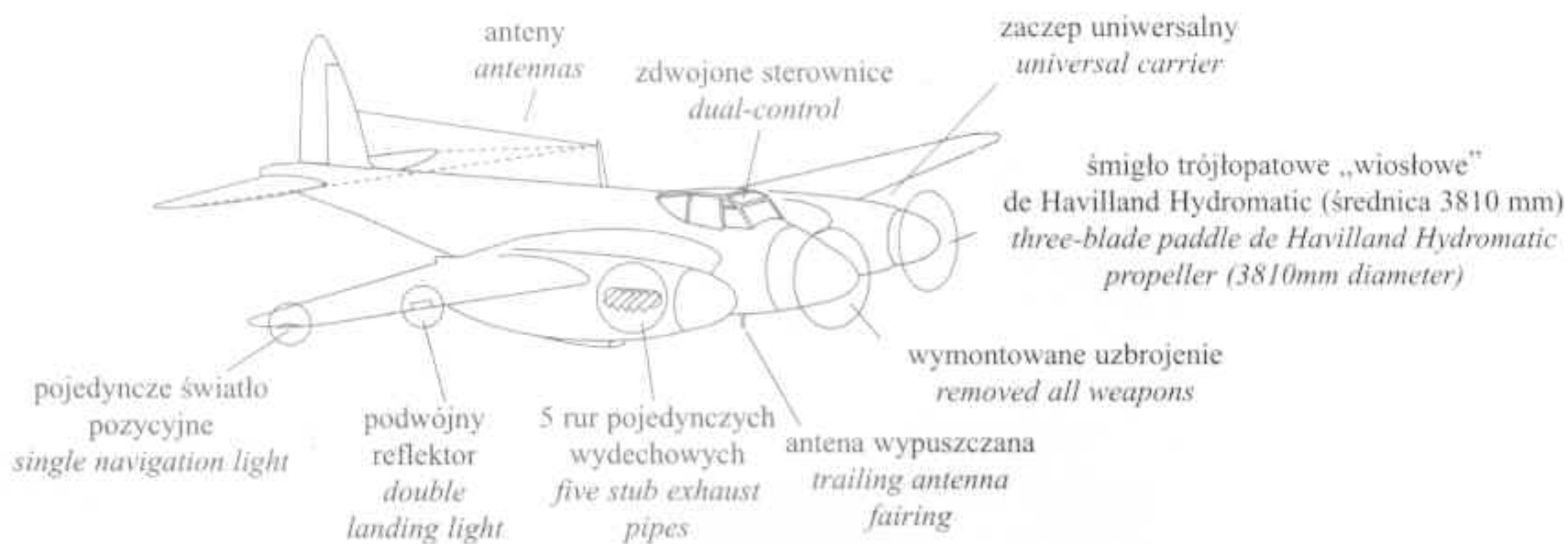
T.T. 39



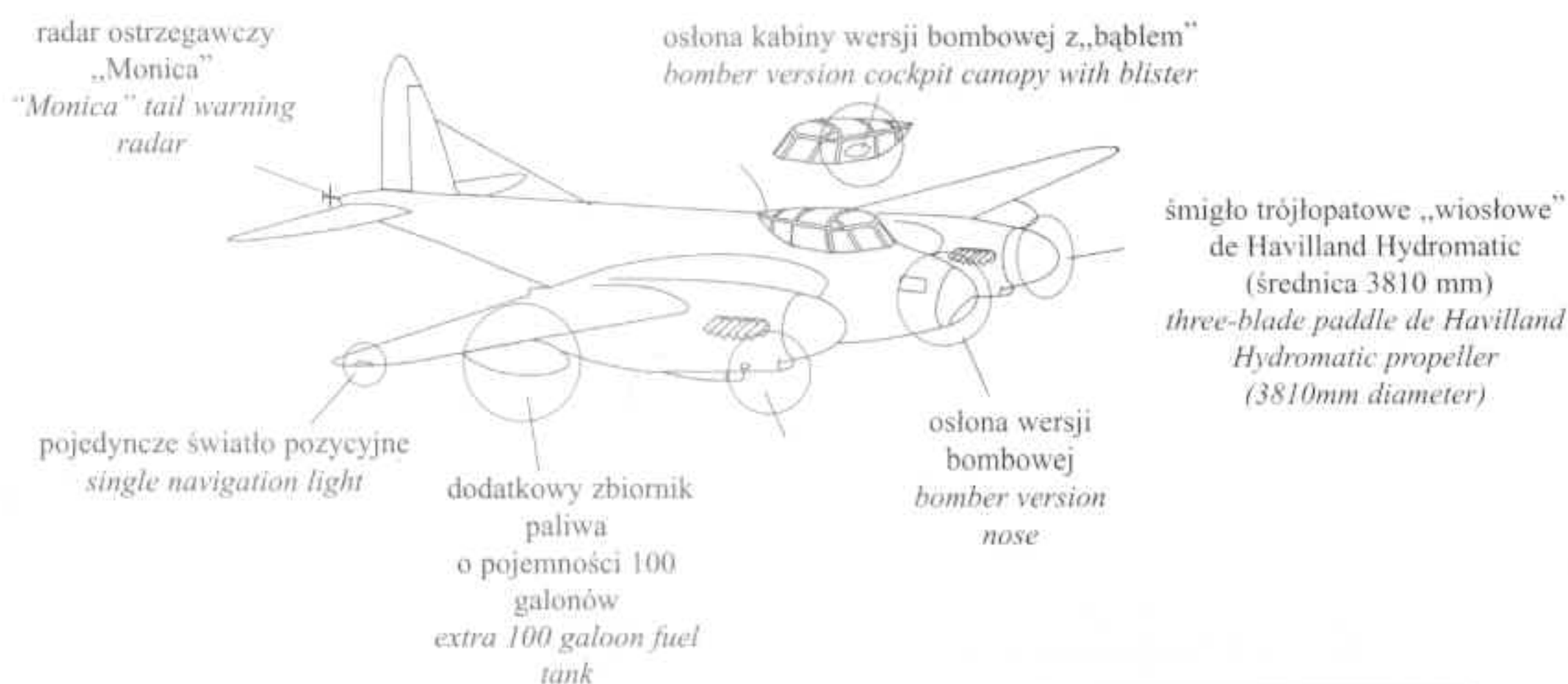
B. XX series I
Kanada



B. XX series II
Kanada

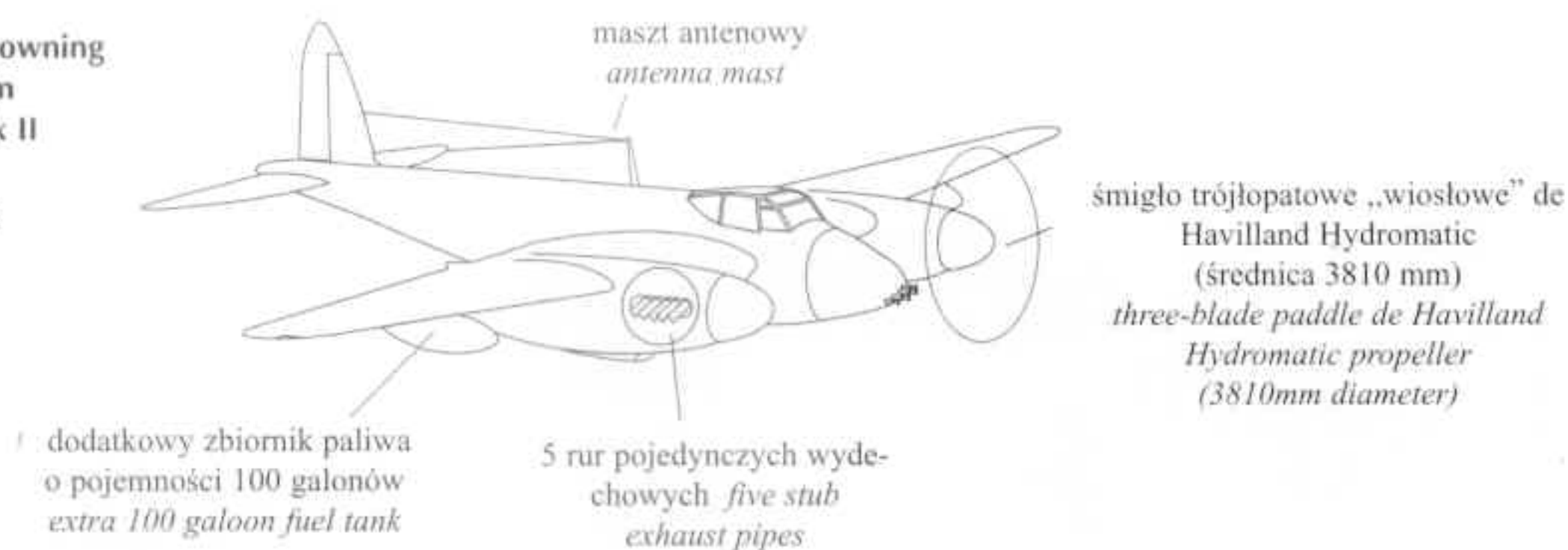


T. 22 i T. 27
Kanada



B. 25 series I
Kanada

4 x karabiny maszynowe Browning
Mk II kalibru 7,69 mm
4 x działka Hispano Mk II
kalibru 20 mm
4 x bomby 113,4 kg



F.B. 26
Kanada



Pierwszy kanadyjski „Mosquito” B.XX nazwany „New Glasgow” oznaczony KB162 po przelocie do Prestwick w Wielkiej Brytanii, 24 sierpnia 1943 roku, później był używany w 139. Dywizjonie jako XD-J. *The first Canadian-built "Mosquito" B. XX serialled KB162 and named "New Glasgow" on arrival at Prestwick in Scotland on August 24th, 1943. It served with 139th Squadron as XD-J.* [Public Archives of Canada]

kadłubie i dwie 113,4 lub 226,8 kilogramów pod skrzydłami, alternatywnie dwa zbiorniki paliwa po 50 galonów.

B. XX

Druga partia kanadyjskich „Mosquito” była podobna do B. VII, jednak zainstalowano w nich wyposażenie kanadyjskie i amerykańskie. Napędzały je silniki Packard „Merlin” 31 lub 33. Pierwsze dwa samoloty (KB162 i KB328) dostarczono do Wielkiej Brytanii w sierpniu 1943 roku. Ich uzbrojenie stanowiły cztery bomby 226,8 kilogramów w kadłubie, oraz dwie 113,4 albo 226,8 kilogramów pod skrzydłami, ewentualnie dwa zbiorniki paliwa po 50 galonów każdy. Wyprodukowano 245 takich samolotów, z czego czterdzieści wyposażono w zestaw aparatów fotograficznych i dostarczono

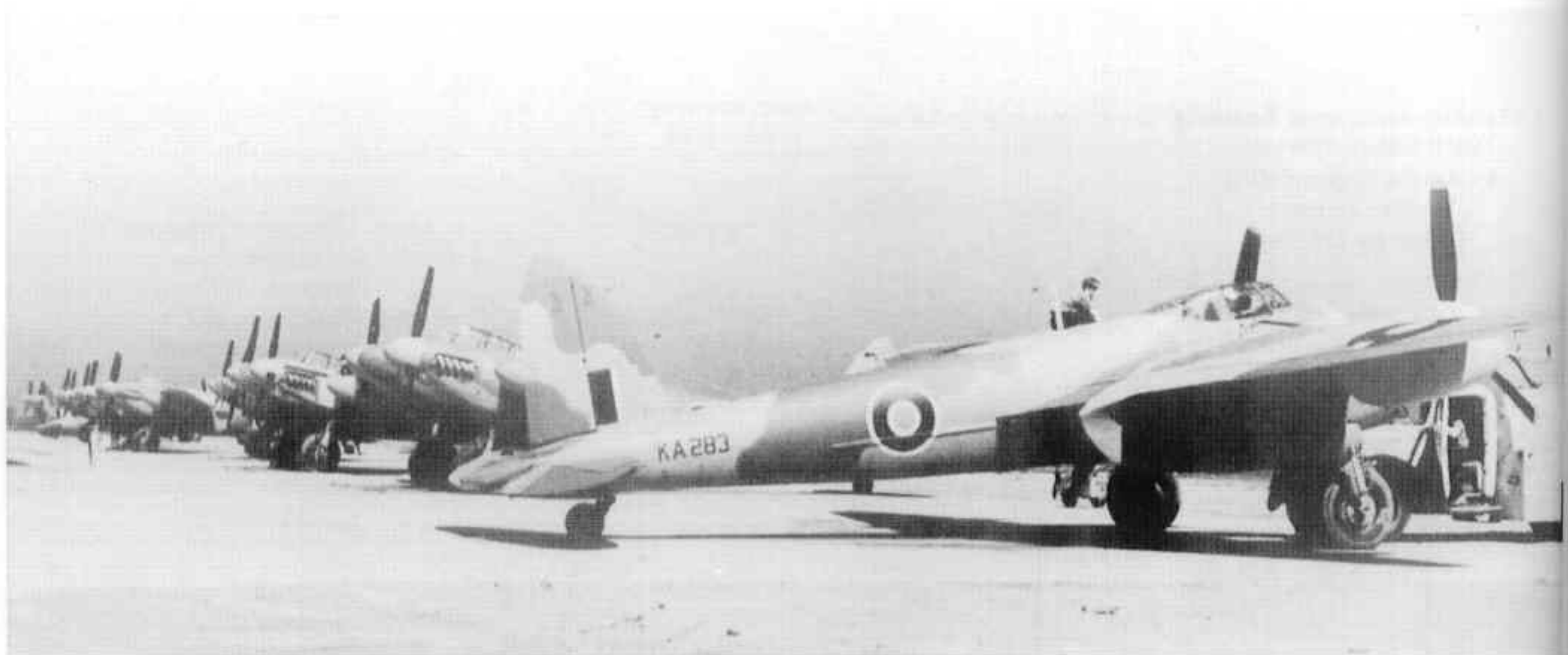
do USAAF, gdzie nazwano je F-8 i wykorzystywano w rozpoznania meteorologicznego i operacyjnego.

F.B. 21

Odpowiednik brytyjskiego F.B. VI, stanowił rozwinięcie kanadyjskiego B. XX. Zastąpiony przez F.B. 26. Wyprodukowano tylko trzy samoloty: dwa z silnikami Packard „Merlin” 31, a jeden silnikami Packard „Merlin” 33.

T. 22

Nieuzbrojony dwuster opracowany na podstawie F.B. 21, podobny do wersji T. III. Napęd stanowiły silnik Packard „Merlin” 33. Wyprodukowano tylko cztery samoloty.



Kanadyjskie „Mosquito” F.B. 26 na lotnisku fabrycznym, na pierwszym planie samolot oznaczony KA283. *A row of factory fresh Canadian F.B. 26 on factory airfield, in the foreground is an aircraft serialled KA283.* [Public Archives of Canada]

B. 23

Wysokościowy bombowiec, rozwinięcie **B. IX**. Opracowany między innymi po to, aby wykorzystać zapasy silników *Packard „Merlin”* 69, w międzyczasie jednak brakujące „Merlin”y 225 stały ponownie dostępne. Samolot nie był produkowany seryjnie.

F.B. 24

Wysokościowy samolot myśliwsko-bombowy rozwinięty z **F.B. 21**, jednak z silnikami *Packard „Merlin”* 301. Wyprodukowano tylko jeden samolot.

B. 25 (B. XXV)

Identyczny z samolotami **B. XX**, wyposażony w silniki *Packard „Merlin”* 225. Wyprodukowano 400 samolotów.

F.B. 26

Samolot myśliwsko-bombowy stanowiący modyfikację **F.B. VI**. Różnicę stanowił napęd w postaci silników *Packard „Merlin”* 225 i wyposażenia produkcji kanadyjskiej i amerykańskiej. Samolot został opracowany by zastąpić **F.B. XXI** – wyprodukowano 338 sztuk.

T. 27

Samolot szkolno-treningowy, rozwinięcie **T. 22** napędzany silnikami *Packard „Merlin”* 225.

F.B. 28

Projekt samolotu myśliwsko-bombowego stanowiącego modyfikację **F.B. 26** i napędzany brytyjskimi silnikami *Rolls-Royce „Merlin”* 25.



Kanadyjski „Mosquito” **T.29** oznaczony **KA117** używany do treningu w **85. Dywizjonie**. *A trainer Canadian „Mosquito” T.29 serialled KA117 of the 85th Squadron. [de Havilland]*

T. 29

Wersja treningowa **F.B. 26** z silnikami *Packard „Merlin”* 33. Wyprodukowano tylko 50 sztuk.

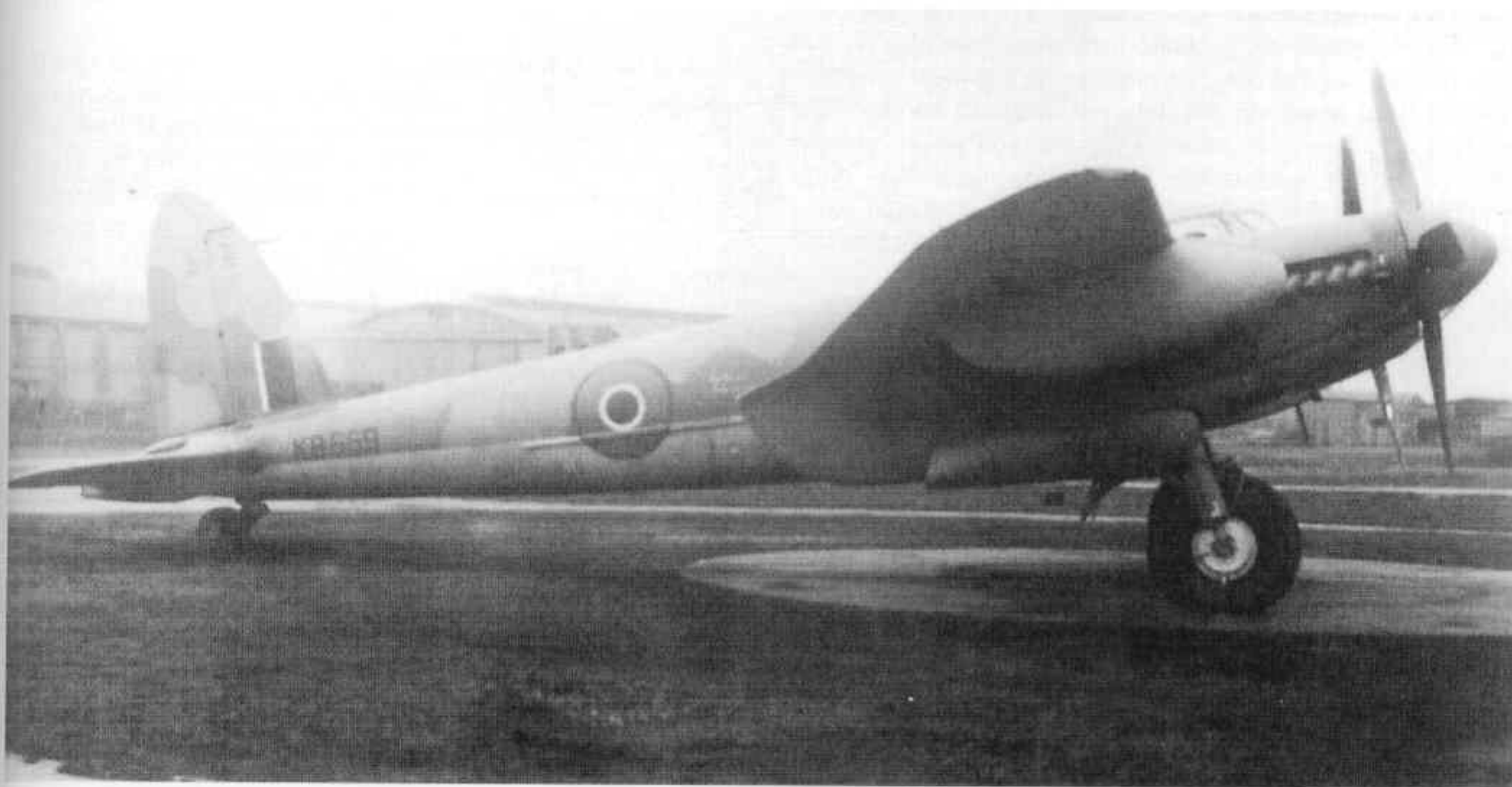
PRODUKCJA AUSTRALIJSKA

F.B. 40

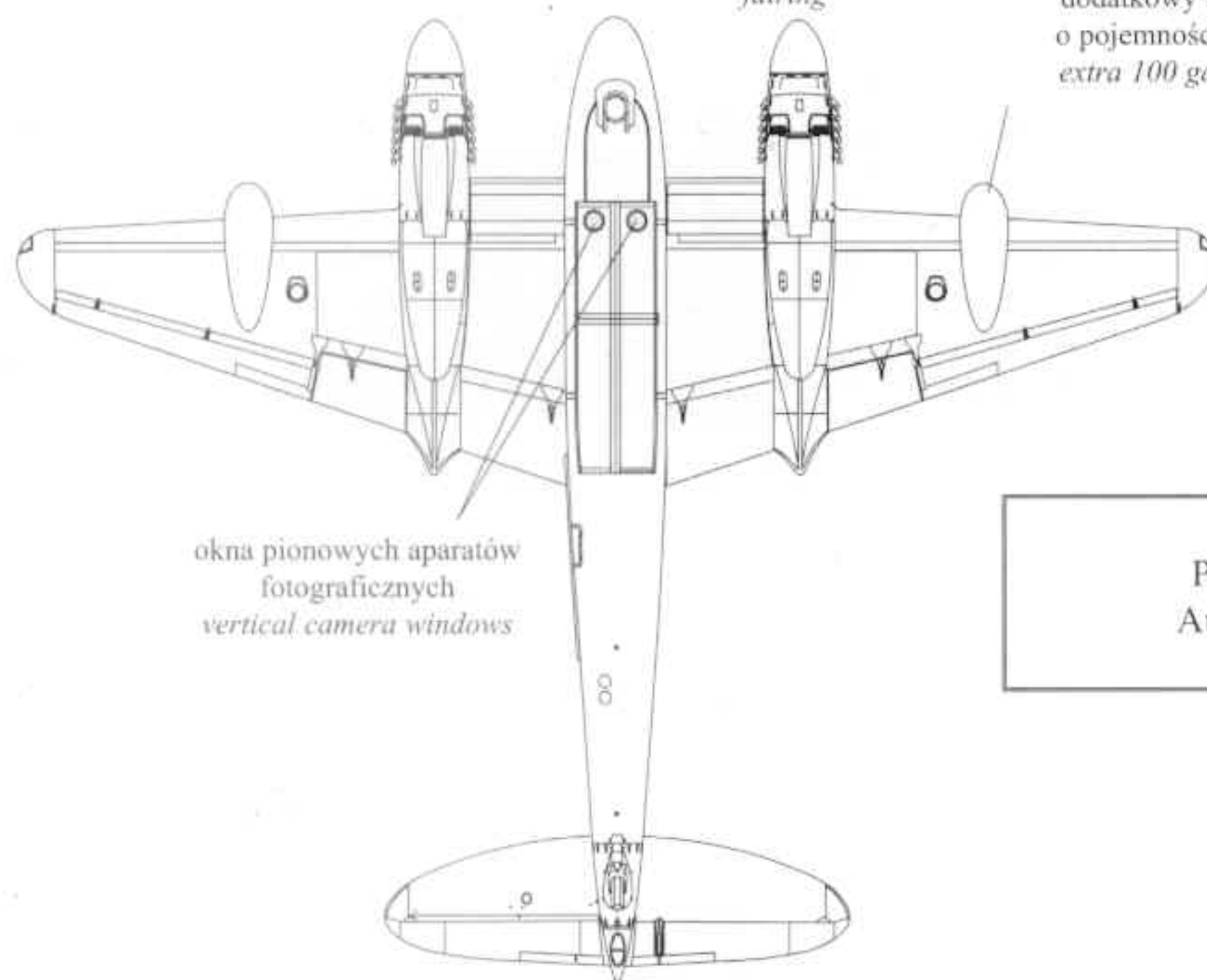
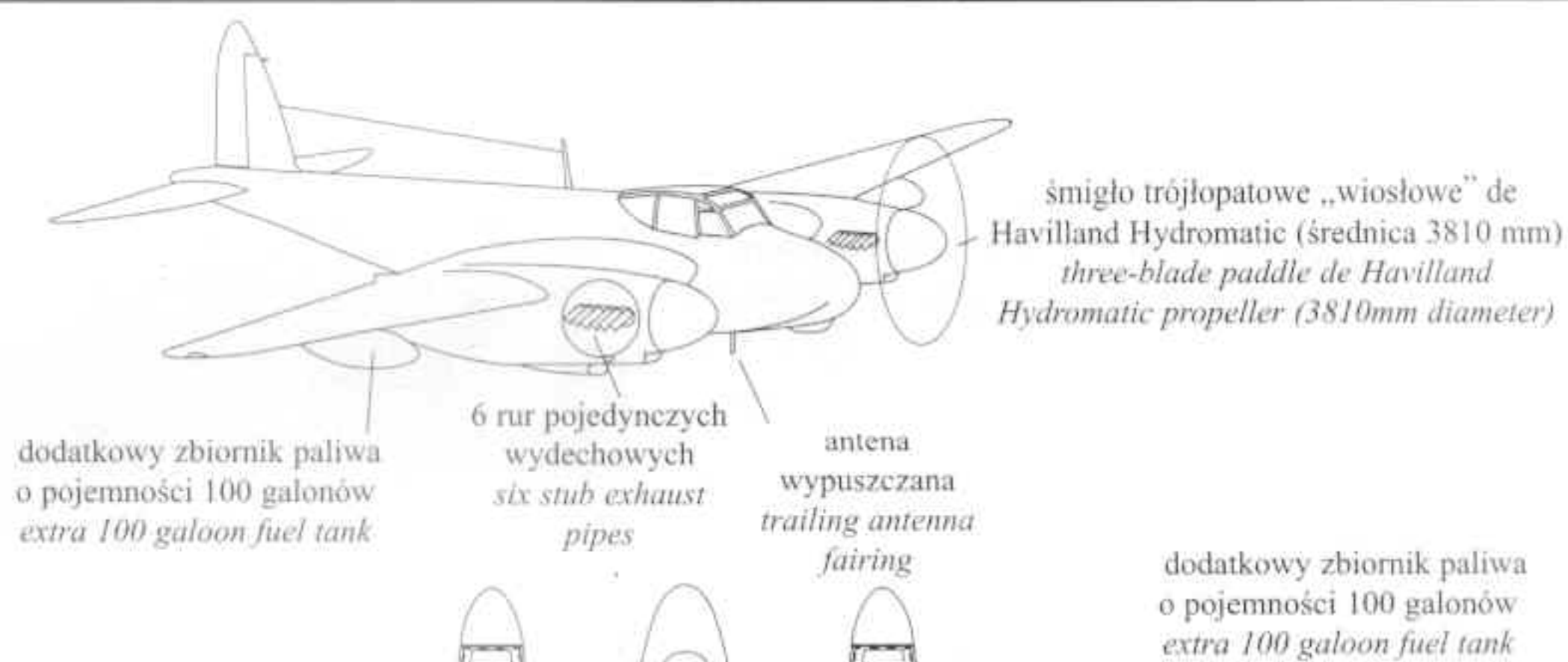
Samolot myśliwsko-bombowy oparty na **F.B. VI** ze śmigłami *Hamilton Standard* lub produkowanymi na miejscu *de Havilland Hydromatic*. Pierwszy samolot oblatano w Sydney 23 lipca 1943 roku. Pierwsza setka samolotów miała silniki *Packard „Merlin”* 31, zaś następne 78 samolotów *Packard „Merlin”* 33. Wiele z tych samolotów było później przebudowywanych na inne wersje.

P.R. 40

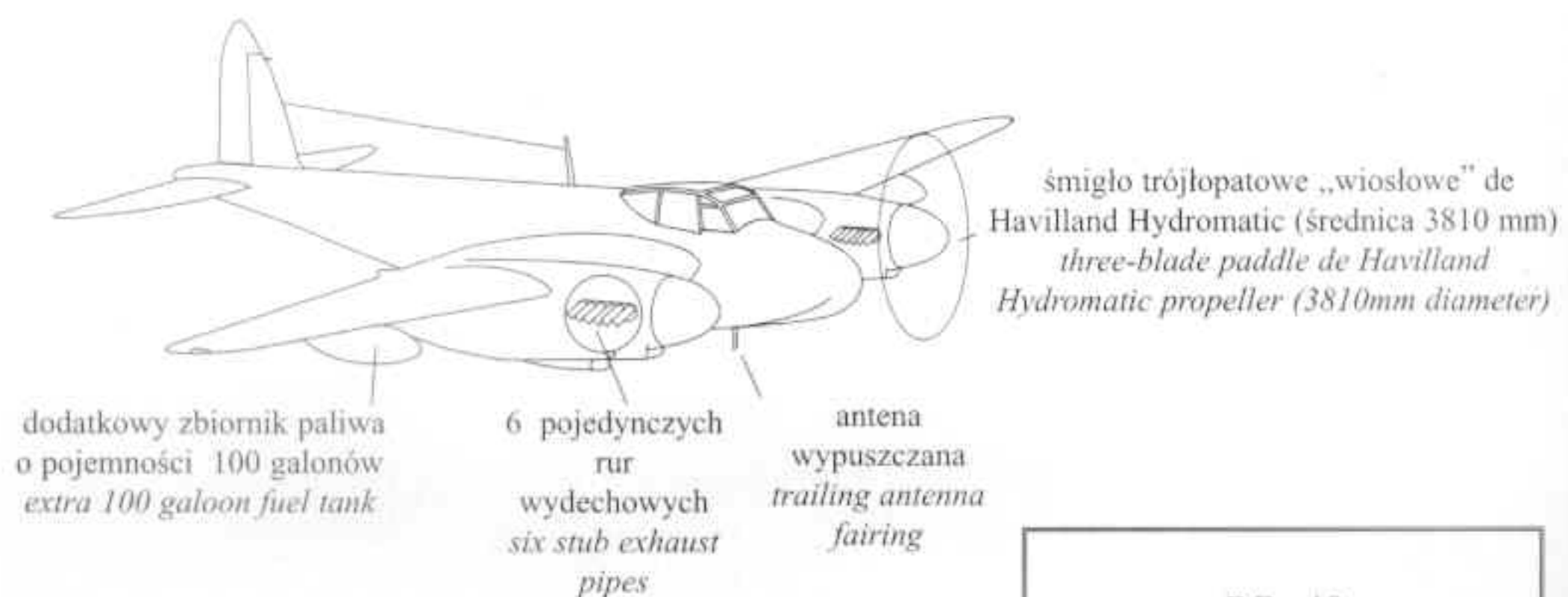
Nieuzbrojona wersja rozpoznania fotograficznego wywodząca się z **F.B. 40**. Samolot miał dwa odrzucane zbiorniki paliwa po 100 galonów, dodatkowy zbiornik oleju i



Kanadyjski „Mosquito” **B.25** oznaczony **KB669** po przelocie do Wielkiej Brytanii w marcu 1945 roku. *A Canadian-built „Mosquito” B.25 serialled KB669 after a delivery flight to Britain in March 1945. [RAF Museum]*



P.R. 41
Australia



P.R. 40
Australia





Wyprodukowany w Australii „Mosquito” F.B. 40 A52-500 z 1. Dywizjonu RAAF w 1945 roku. *An Australian-built “Mosquito” F.B. 40 A52-500 of the 1st Squadron RAAF in 1945. [MAP]*

powiększony zapas tlenu. Sprzęt fotograficzny stanowił jeden aparat zainstalowany w nosie samolotu (jego położenie można było dowolnie regulować), dwa aparaty do zdjęć pionowych i dwa do ukośnych w tylnej części kadłuba.

P.R. 41

Wersja powstała po modyfikacji samolotów F.B. 40 polegającej na wymianie silników na Packard „Merlin” 69 i rozbudowie wyposażenia radiowego. Wyposażenie fotograficzne składało się tylko z dwóch aparatów przeznaczonych do wykonywania zdjęć pionowych. Wyprodukowano dwadzieścia osiem sztuk.

F.B. 42

Samolot miał być właściwie F.B. 40 napędzany silnikami Packard „Merlin” 69, jednak po próbach postanowiono nie rozwijać dalej prototypu w takiej formie. Po dokonaniu koniecznych modyfikacji samolot ukończono jako prototyp wersji rozpoznawczej P.R. 41.

T. 43

Szkolna adaptacja F.B. 40. Samolot miał zdwojone urządzenia sterowe, jak w T. III, i dwie klapki trzymające steru wysokości. Wyprodukowano 22 samoloty.

NOCNE MYŚLIWCE

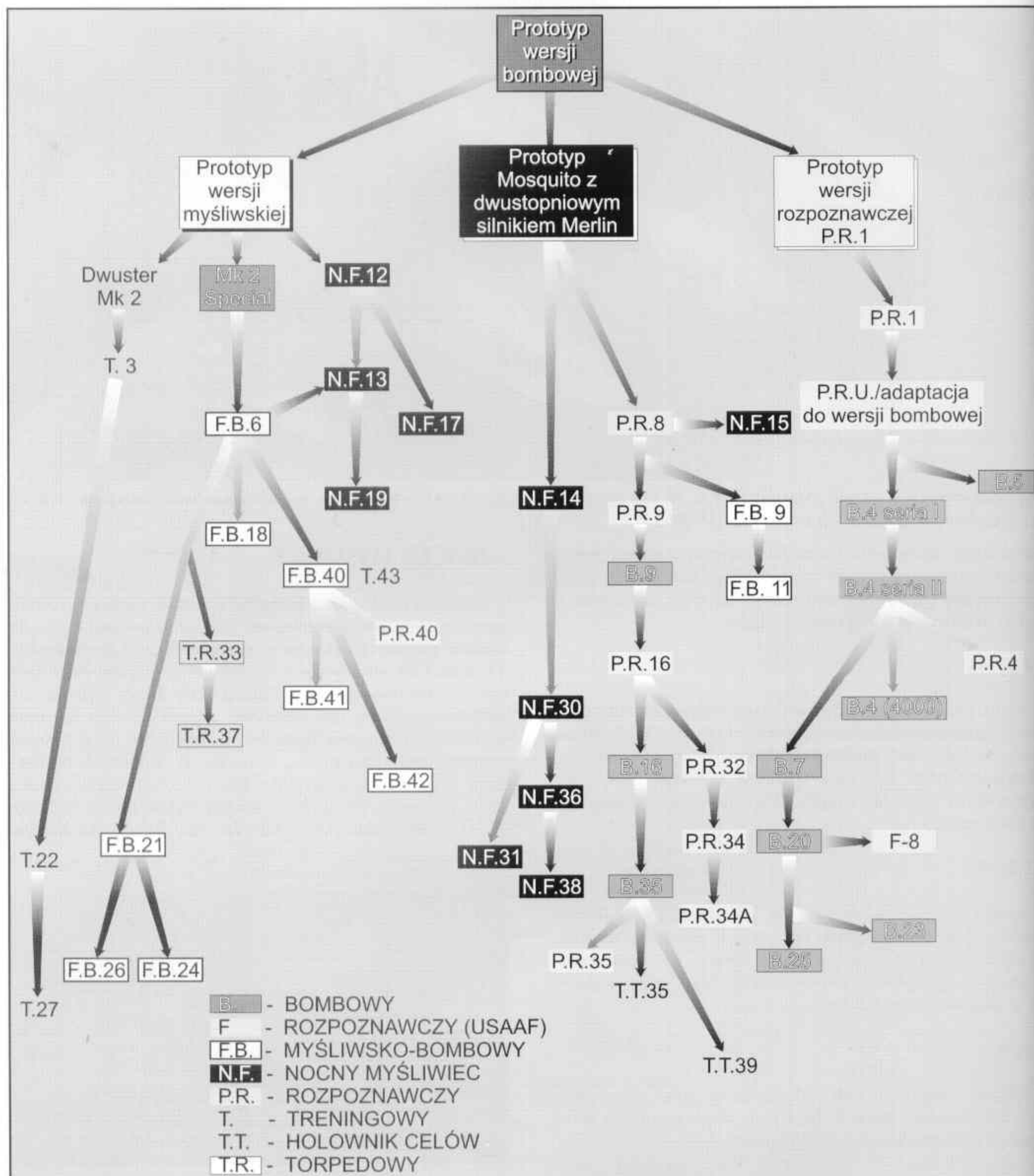
Odmiana myśliwska „Mosquito” powstała z adaptacji prototypu samolotu wersji bombowej, po zainstalowaniu z przodu kadłuba czterech karabinów maszynowych .303 Browning Mk II kalibru 7,69 mm i czterech działek British Hispano Mk II kalibru 20 mm pod kadłubem. Silniki Rolls-Royce „Merlin” 21 zastąpiono później mocniejszymi „Merlin” 22 lub 23, oraz wzmocniono dźwigary skrzydeł, aby płatowiec mógł sprostać rygorom walki powietrznej. Ponadto, w samolotach myśliwskich wytwarzanych seryjnie wiatrochron tworzyła płaska szyba pancerna. W odmianie nocnej myśliwskiej w kadłubie umieszczano radar A.I. Mk IV. Na lufach karabinów



Fabrycznie nowe „Mosquito” N.F. II oznaczone W4088, W 4090 i W4092, 1941 rok. *A factory-fresh “Mosquito” N.F. II serialled W4088, W4090 and W4092 in 1941. [de Havilland]*

Pierwszą jednostką w całości wyposażoną w „Mosquito” był przeformowany 3 grudnia 1941 roku w Debden (hrabstwo Essex) 157. Dywizjon. Dowodził nim W/C Gordon Slade. 17 stycznia następnego roku dostarczono samolot treningowy T. III, po czym jednostka przeniosła się do Castle Camps (w hrabstwie Cambridgeshire) z zamiarem prowadzenia ćwiczeń z nowym samolotem. Dostawy nowego sprzętu przebiegały

W tym samym czasie rozpoczęto przeobrażanie w „Mosquito” 151. Dywizjonu z Wittering. Personel tej jednostki, dowodzonej przez W/C Irvinga Stanleya Smitha (RNZAF), miał doświadczenie w operacjach prowadzonych w nocy, jako

Rozwój konstrukcji „Mosquito”. *“Mosquito” construction genealogy.*



Fabrycznie nowy „Mosquito” N.F. II przydzielony do 157. Dywizjonu w styczniu 1942 roku. *A brand-new “Mosquito” N.F. II attached to the 157th Squadron in January 1942. [The Aeroplane]*

że uprzednio latał na „Defiantach”, które zastąpił dwusilnikowymi „Havocami”. Pierwszym N.F. II jaki dotarł 6 kwietnia do 151. Dywizjonu był DD608. Wolne tempo dostaw „Mosquitów” spowodowało jednak, że chwilowo starano się wprowadzić nowe samoloty na wyposażenie chociaż jednej eskadry. A tymczasem RAF celem powstrzymania niemieckiej ofensywy przeciw miastom wyjątkowo pilnie potrzebował nocnych myśliwców. Zatem, nieco wbrew logice, nieliczne samoloty tego dywizjonu już 16 lutego rozpoczęły wykonywanie zadań typu „Intruder” nad Francją.

Nocą 28 na 29 marca 1942 roku miał miejsce nalot RAF-u na Lubeke. Spowodował on spore straty wśród ludności cywilnej, zniszczono też wiele zabytkowych obiektów. W odwecie Niemcy rozpoczęli ofensywę bombową, której celem były brytyjskie miasta, a w szczególności ulokowane w nich budowle o charakterze zabytkowym i kulturalnym. W wypowiedzi dla prasy z 24 kwietnia 1942 roku, baron Gustaw von Stumm, rzecznik prasowy niemieckiego ministerstwa spraw zagranicznych, zapowiedział zniszczenie każdego budynku w Wielkiej Brytanii oznaczonego trzema gwiazdkami w przewodniku Boedekera. Stąd wzięła się nazwa „Boedeker Blitz” celem których było sianie terroru wśród ludności cywilnej.

W nocy z 27 na 28 kwietnia trzy „Mosquity” ze 157. Dywizjonu odbyły pierwszy lot bojowy usiłując przeciwdziałać nalotowi na Norwich, równocześnie samoloty KG 30 kładły zapórę minową u brzegów hrabstwa Norfolk. Załogi „Mosquitów” nawiązały kilka kontaktów radarowych, jednak nie były w stanie przeprowadzić skutecznego ataku z powodu szeregu usterek nękających samoloty i jednocześnie absorbujących załogi. Dwie noce później niemieckim nalotom usiłował przeciwdziałać F/L Pennington ze 151. Dywizjonu pilotujący DD613 – był to operacyjny debiut tej jednostki na nowych samolotach. Tej samej nocy samolot ze 157. Dywizjonu nawiązał kontakt radarowy z Do 217E-4, jednak sam został spostrzeżony w świetle księżyca przez załogę bombowca i nie był w stanie zająć dogodnej pozycji do ataku.

Na początku 1942 roku dostarczono pierwszego N.F. II do 605. Dywizjonu Country of Warwick. Jedną z najciekawszych

misji jednostki miała miejsce nocą z 4 na 5 maja, kiedy sześć „Mosquitów” patrolowało nad holenderskimi lotniskami spodziewając się pojawienia bombowców Luftwaffe powracających z nalotu na Norwich. F/O Brian Williams & P/O Dougi Moore zestrzelili niedaleko Amsterdamu Do 217E-4 (W.Nr. 4353) U5+CK z III./KG 2, a niebawem kolejnego Dorniera z II./KG 2.

Pierwszy dzienny patrol z udziałem „Mosquitów” odbył 12 maja 1942 roku. „Mosquito” pilotowany był przez F/O Babingtona ze 157. Dywizjonu, jednak podczas lotu nie doszło nawet do kontaktu z nieprzyjacielem. Radar mógł być przydatny także w dzień, podczas słabej widoczności i do pościgów za bombowcami szukającymi osłony w chmurach. Seria niepogodnych dni zaczęła się z początkiem sierpnia 1942 roku. Samoloty 157. Dywizjonu rozpoczęły patrole dzienne upatrując szansy na sukces w takich właśnie operacjach, bowiem w lotach nocnych szczęście jakoś im nie sprzyjało. Wreszcie, 22 sierpnia załoga P/O Gordon Slade & P/O Truscott mogła zgłosić pewne zwycięstwo. Nad Worlingworth przechwycili i zestrzelili samotnego Do 217E-4 (W.Nr. 1152) ze znakami U5+LP z II./KG 2.



Wrak bombowca Do 217E-4 zestrzelonego przez 157. Dywizjon nad Worlingworth. *A wreck of German Do 217E-4 destroyed by 157th Squadron over Worlingworth.*

Kolejne dzienne zwycięstwa nie przychodziły zbyt często, z powodu przeniesienia niemal wszystkich „Mosquito” do operacji nocnych. Przekonano się ponadto, iż duża prędkość maksymalna jaką legitymował się „Mossie”, i którą uznawano za jego broń defensywną, nie była znów aż tak wielka w obliczu tylko nieznacznie wolniejszych samolotów wroga. Dla przykładu **Dornier 217** powracały do swych baz utrzymując stałą prędkość ponad 560 km/h. Zatem „Mosquito” lecący trzydzieści sześć kilometrów za **Dornierem** z prędkością o 110 km/h większą był w stanie go doścignąć dopiero w ciągu dwudziestu minut, pokonując w tym czasie około dwustu kilometrów. Problem polegał na tym, że samoloty niemieckie operowały na niewielkich wysokościach skutecznie unikając wykrycia przez brytyjskie radary. Zatem już samo zlokalizowanie samolotu i dojście do niego na tak małą odległość jak kilka kilometrów można już było uznać za sukces.

Niemieckie naloty trwały nadal, a „Mosquito” co noc wykazywały się... brakiem skuteczności. 19 maja w samolocie ze 157. Dywizjonu odmówił posłuszeństwa jeden z silników – samolot rozbił się w Castle Camps grzebiąc w swych szczątkach obu członków załogi. Był to pierwszy z trzech wypadków „Mosquito” w tym miesiącu, jednak pierwszy tak tragiczny. W nocy 29 na 30 maja, podczas nalotu na Grimsby, F/L Pennington pilotując DD628 (był to samolot, na którym zazwyczaj latał G/C Basil Embry, dowódca bazy Wittering) otworzył ogień do **Do 217E-4**.

Podczas drugiego zajścia do ataku „Mosquito” sam został ostrzelany, a operator radaru utracił kontakt z atakowanym. Pennington pokonał aż 140 mil wracając do Wittering na jednym silniku. W tym samym czasie operująca nad Morzem Północnym załoga P/O John Wain & F/S Thomas S.G. Grieve uszkodziła innego **Do 217E-4** z KG 2, a S/L G. Ashfield ze 157. Dywizjonu przechwycił nad Dover kolejny samolot – został on zaliczony jako zwycięstwo prawdopodobne.

13 czerwca 1942 roku loty bojowe na „Mosquito” rozpoczął przebrojony z „Defiantów” 264. Dywizjon stacjonujący w Colerne. Nocą z 24 na 25 czerwca *Luftwaffe* przeprowadziła nieudany nalot na Nuneaton. Do zwalczania bombowców między innymi skierowano załogę W/C Smith & F/L Kernon-Sheppard na „Mosquito” W4097. Pół godziny przed północą zaatakowała ona **He 111H-6** z *Erprobungstelle*



„Mosquito” N.F. II oznaczony DD750, 1942 rok. Samolot był używany bojowo w 151., 264., 157. i 410. Dywizjonie. A „Mosquito” N.F. II serialled DD750 was used in 151st, 264th, 157th RAF and 410th Squadron RCAF. [de Havilland]

und Lehr Kommando 17 powodując pierwszą salwą wybuch flar na pokładzie bombowca i silny wyciek paliwa. Mimo poważnych uszkodzeń bombowiec zdołał oderwać się od „Mosquita” i szczęśliwie wylądować w Holandii. Dziesięć minut później W4097 otrzymał namiar na kolejny samolot, niezauważenie zbliżył się na 100 metrów i otworzył ogień. **Do 217E-4** z II./KG 40 ze znakami F8+AC przechylił się na nos i eksplodował przy uderzeniu o powierzchnię morza. Zaledwie osiem minut później załoga nawiązała kontakt radarowy z kolejnym bombowcem, którym okazał się być **Do 217E-4**, U5+AB, z I./KG 2 pilotowany przez *Leutnanta* Karla von Manowarde. Krótka salwa wywołała wybuch skrzydłowego zbiornika paliwa, jednak Smith dla pewności oddał jeszcze krótką salwę w kierunku płonącego **Dorniera**, który zakończył swój lot rozbijając się w zatoce The Wash.

Następnej nocy, z 25 na 26 czerwca 1942 roku, nocne „Mosquito” odniosły tylko jedno zwycięstwo: załoga P/O John Wain & F/S Tom Grieve ze 151. Dywizjonu przechwyciła nad Morzem Północnym **He 111H-6**. Podobnie nazajutrz: załoga F/L Moody & P/O Marsh także ze 151. Dywizjonu zestrzeliła **Do 217E-4** z 3./KG 2, którego pilotował Fw. Hans Schrödel.

Dywizjon w lipcu zdołał zniszczyć cztery **Dornier 217**. Także nocą z 26 na 27 czerwca N.F. II z 151. Dywizjonu



Fabrycznie nowy „Mosquito” N.F. II oznaczony DD609 przydzielony do 151. Dywizjonu w Wittering, kwiecień 1942 roku. A factory-fresh „Mosquito” N.F. II serialled DD609 attached to the 151st Squadron RAF at Wittering in April 1942. [RAF Museum]



„Mosquito” N.F. II „Intruder” Special oznaczony DD712 i „YP-R” z 23. Dywizjonu pilotowany przez W/C Hoare startuje do operacji „Intruder”, 24 września 1942 roku. A *“Mosquito” N.F. II “Intruder” Special of the 23rd Squadron serialled DD712 and coded “YP-R” taxiing with W/C Hoare at the controls to “Intruder” operation, September 24th, 1942. [de Havilland]*

uszkodził Do 217, a dobie później F/O A. J. Hodgkinson zmusił do lądowania w rejonie Creil uszkodzonego Do 217E-2 z KG 2 pilotowanego przez Uffz. Rudolfa Blankenburga. Samolot ten powracał z nalotu na Weston-Super-Mare.

W maju 1942 roku 264. Dywizjon Madras Presidency rozpoczął przezbieranie się z „Defiantów” na „Mosquito”. Treningi na T. III rozpoczęto tuż po 3 maja, a 13 czerwca jednostka rozpoczęła loty bojowe na N.F. II. W drugiej połowie 1942 roku zainicjowano wykonywanie misji bojowych typu „Ranger”. Nocami „Mosquity” działały nad Francją, Belgią i Holandią, zaś w dzień operowały nad Zatoką Biskajską wykonując misje typu „Instep”. Pierwsze zwycięstwo dla 264. Dywizjonu odniesiono w nocy z 30 na 31 lipca 1942 roku – ofiarą „Mosquito” padł Ju 88A-4.

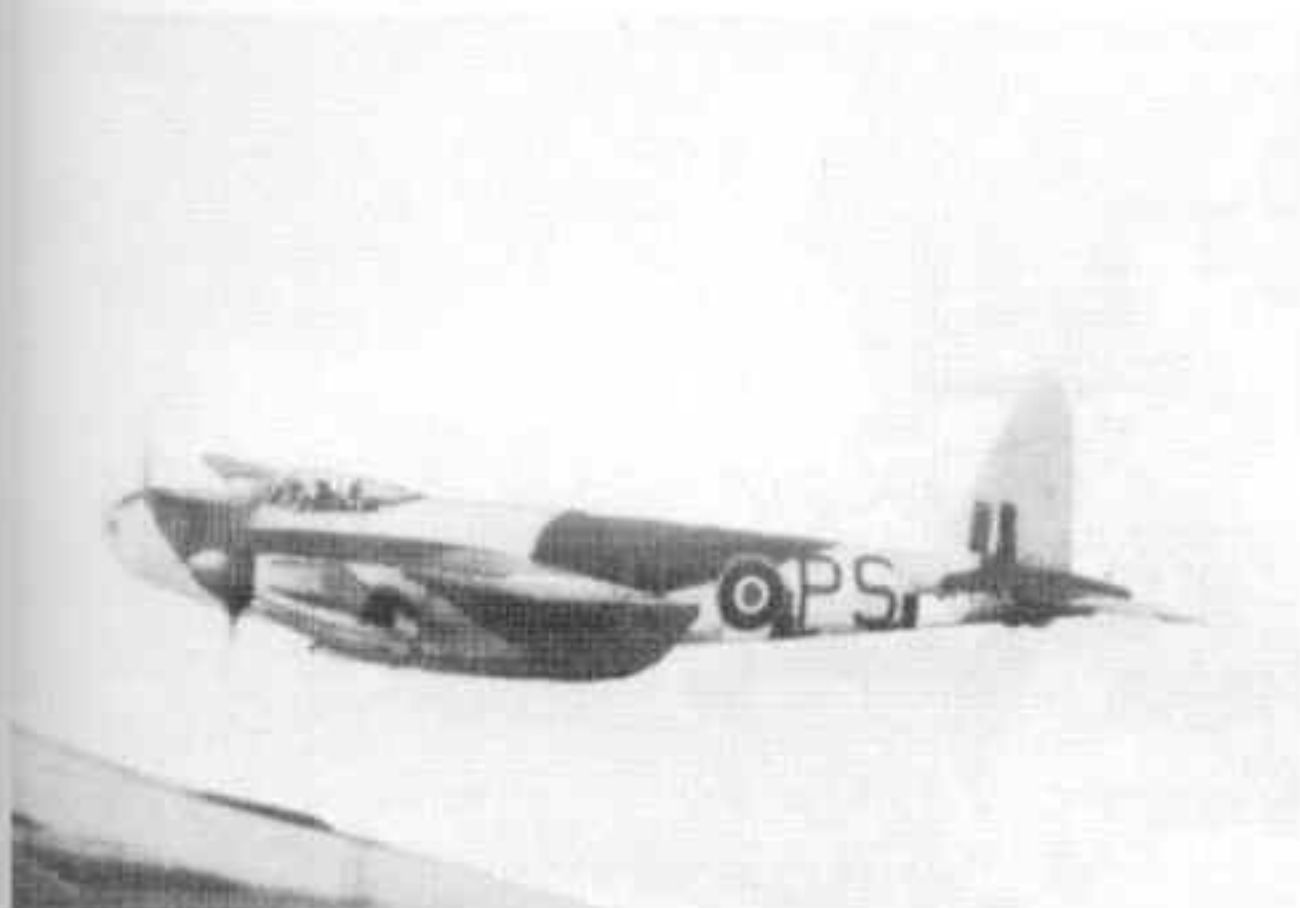
Zapewne brak sukcesów w operacjach dziennych przesądził pod koniec 1942 roku o przesunięciu jednostki wyłącznie do działań nocnych. Od tej pory patrolowała ona głównie rejon lotnisk Laon i Jovincourt.

Prawdziwym fanem nowego myśliwca nocnego stał się wspomniany G/C Basil Embry, który dostrzegał w możliwościach „Mosquito” znacznie więcej, niż oficerowie sztabowi z Air Ministry. Uważał on mianowicie, że „Mossie” jest wręcz

wymarzony do dalekich rajdów na tyły i atakowania niczego nie spodziewającego się przeciwnika. Do tego celu należało wykorzystać samolot bez radaru – samoloty wyposażane w A.I. miały zakaz operowania nad terenami opanowanymi przez nieprzyjaciela z uwagi na tajemnicę konstrukcji tego urządzenia. Embry miał wielu stronników wśród załóg, jednak dowództwo stanowczo odmawiało wydania zgody na loty typu „Intruder”. Z powodu działalności niemieckich nocnych myśliwców straty wśród załóg bombowych rosły w zastraszającym tempie, dlatego stopniowo rozpoczęto taktykę patrolowania okolic wybranych lotnisk Luftwaffe. Pierwszą dużą operację tego typu przeprowadzono nocą z 30 na 31 maja 1942 roku, podczas wielkiego nalotu na Kolonię. Do zwalczania nocnych myśliwców nad Europą skierowano wówczas samoloty „Hurricane” Mk IIC, „Havoc” i „Boston”. Nieco później zaczęły pojawiać się opinie, że szybki „Mosquito” byłby idealnym samolotem do takich działań.

Koncepcja jak najlepszego przygotowania „Mosquito” do nocnej walki myśliwskiej, często zmieniała swoje oblicze. W połowie 1942 roku propagowano wersję nocnego myśliwca wysokościowego. Wyprodukowano pięć samolotów wersji N.F. XV z kabiną ciśnieniową i wydłużonymi końcówkami skrzydeł i czteropłatowymi śmigłami napędzanymi różnymi modelami silników „Merlin” (kolejno 72, 73, 76 i 77). Cała piątka była zasadniczo zaawansowanymi modyfikacjami N.F. II i w marcu 1943 roku trafiła do Flight’u „C” 85. Dywizjonu, jednak nowe samoloty niczym szczególnym nie wyróżniły się w akcji. 29 lipca jednostka otrzymała pierwszego N.F. II, jednak samolot został rozbity już następnego dnia. W sierpniu wysokościowe „Mosquito” wycofano do Farnborough, w celu przeprowadzenia badań nad kabinami ciśnieniowymi, zaś w tym samym czasie skierowano 85. Dywizjon do zadań typu „Intruder”. Pierwsze zwycięstwo nie przyszło szybko, bo dopiero 19 października F/L E. N. Bunting & F/O C. P. Reed zestrzelili Ju 88, a załozde Sgt Clunes & P/O Jones zaliczono prawdopodobne zwycięstwo nad Do 217. W grudniu jednostka została przebazowana na Malte i powróciła na Wyspy Brytyjskie dopiero pod koniec czerwca 1944 roku.

6 lipca 1942 roku 23. Dywizjon otrzymał pierwszego „Mosquito” N.F. II z numerem ewidencyjnym DD670 oznaczonego literą „S”. Samolot nie miał urządzeń radiolokacyjnych, dla tego już wieczorem W/C Bertie Rex „Sammy”



„Mosquito” N.F. XIII oznaczone „PS-K” i MM521 z 264. Dywizjonu w locie nad Francją w 1944 roku. A *“Mosquito” N.F. XII coded “PS-K” and serialled MM521 of the 264th Squadron in flight over France in 1944.*

O'Bryen Hoare & W/O J. F. Potter polecili nim nad okupowaną Francję. Lot ten nie przyniósł żadnych efektów, jednak już następnej nocy w okolicach Chartres spostrzeżono **Do 217** ze wszystkimi światłami pozycyjnymi – po trzech krótkich seriach bombowiec załamał lot i wbił się w ziemię. Nazajutrz ta sam samolot pilotowany przez dowódcę 23. Dywizjonu S/L K. M. Salisbury-Hughesa zaskoczył **Do 217** na wysokości około 1000 metrów. Już chwilę potem brytyjska załoga spostrzegła oświetlonego **He 111** nieopodal lotniska Evreux i także go zestrzeliła.

W sierpniu myśliwskie „Mosquity” nadal były zmuszane zwalczać samoloty niemieckie zapuszczające się nad Wielką Brytanię na małych wysokościach, albo pod osłoną chmur, i bombardujące wybrane cele. *Luftwaffe* dokonywała też nalotów nocnych operując tylko niewielkimi grupami samolotów. 22 sierpnia W/C Gordon Slade & P/O P. V. Truscott (157. Dywizjon) odnieśli swe pierwsze zwycięstwo niszcząc 32 km od Castle Camps **Do 217E-4** z 6./KG 2 pilotowanego przez byłego pilota *Luftwaffe* Oblt. Hansa Waltera Wolffa. Piloci 151. Dywizjonu we wrześniu zniszczyli dwa dalsze **Dornieri**.

Pasmo sukcesów „Intruderów” trwało jeszcze jakiś czas, jednak było jasne, że Niemcy w końcu podejmą jakieś przeciwdziałanie. 13 września W/C Hoare dostrzegł światło ogonowe niemieckiego samolotu nad holenderskim lotniskiem Twente i zorientował się, że jest kierowany w strefę koncentracji artylerii przeciwlotniczej. Nieoczekiwanie jednak Niemiec wykonał skręt, a Hoare gwałtownie przyspieszył i zajął pozycję do ataku. Pilot *Luftwaffe* nie wytrzymał napięcia i nieoczekiwanie skierował swój samolot ku ziemi – zwycięstwo zostało odniesione bez oddania jednego strzału. W drodze powrotnej **DD670** został ostrzelany przez artylerię podczas przekraczania francuskiej linii brzegowej. Stopień odniesionych uszkodzeń spowodował, że zamiast klasycznego lądowania wykonano przymusowe. Ofiara ta jednak opłaciła

się: przestrzeń powietrzna nad okupowaną Francją przestała być bezpieczna, a ponadto dość dokładnie poznano nową taktykę działania samolotów *Luftwaffe*.

30 września W/C R. F. H. Clerke ze 157. Dywizjonu wystartował do dziennego patrolu w **DD607**. Ośrodek naprowadzania w Trimely podał mu namiar na nieprzyjacielski samolot na wysokości 1100 stóp (330 metrów) nad Orford. Clerke uzyskał kontakt radarowy, po czym szybko go utracił. Niebawem odzyskał go ustalając odległość na pięćdziesiąt mil, przy czym samolot kierował się w morze, w kierunku holenderskiego wybrzeża. Ofiara została zidentyfikowana jako **Ju 88A-4** (W.Nr. 144181), 3E+AH z I./KG 6. Pogoń zakończyła się sukcesem „88” rozpoczęła serię uników, jednak została zestrzelona 130 kilometrów na wschód od Orfordness. Tego samego dnia „Mosquito” z 85. Dywizjonu nawiązał kontakt radarowy z nieprzyjacielską samolotem, jednak po oddaniu dwóch serii nie zaobserwowano żadnego rezultatu.

W tym czasie niemieckie bombowce coraz rzadziej zapuszczały się nad Wyspy Brytyjskie w porze dziennej, zatem spadała szansa na spotkanie przeciwnika nad własnym terytorium. W następnym miesiącu 157. Dywizjon powiększył swe konto o trzy samoloty, jednym z nich był **Ju 88A-4** ze znakami 3E+CM z KG 6, pilotowany przez Lt. Dr Willi Blackerta. Załoga F/S N. Munro & W/O A. Eastwood zbliżyła się do niego na odległość 550 metrów. Kiedy Munro ułożył **Junkersa** w celowniku i krzyknął „Tally ho” zamierzając nacisnąć spust broni pokładowej bombowiec przewrócił się na plecy i przeszedł w pionowe nurkowanie. Artyleria przeciwlotnicza i okręty z portu Lowestof dokończyły dzieła – wrak spadł nieopodal Southwold. „Mosquito” nie oddał ani jednego strzału!

Rankiem 19 października 1942 roku namierzono 35 niemieckich bombowców kierujących się nad wschodnią Anglię. W trybie alarmowym poderwano między innymi 85.



Załoga bombowca Dornier 217K z II./KG 2 przed lotem bojowym przeciwko Wielkiej Brytanii, Holandia, koniec 1942 roku. *An IIInd Gruppe KG 2 Do 217Ks crew before mission against Britain, Holland, late 1942. [CAW]*



„Mosquito” F.B. VI oznaczony „RS-...” i HP850 przydzielony do „Ranger” Flightu 157. Dywizjonu na lotnisku w Hunsdon w lipcu 1943 roku. A „Mosquito” F.B. VI coded “RS-...” and serialled HP850 delivered to “Ranger” Flight of the 157th Squadron at Hunsdon in July 1943. [RAF Museum]

Dywizjon, którego „Mosquito” jak dotąd nie miały styczności z wrogiem. Pierwsze strzały do Ju 88 oddał około 10.00 F/L Bunting. Bombowiec zdołał umknąć ciągnąc smugę gęstego dymu. Mniej więcej pół godziny później niedaleko Clacton F/S D.I. Chimes oddał trzy serie w kierunku Do 217. Samolot przechylił się na lewe skrzydło i zanurkował, jednak nie zaobserwowano jego zderzenia z powierzchnią kanału La Manche. Chimes kontynuował patrol w kierunku Bradwell, gdzie natknął się na Ju 88, jednak mimo podjęcia pościgu nieprzyjacielowi udało się uciec. Sukces tego dnia uzyskał jedynie F/S N. Munro ze 157. Dywizjonu, który koło Southwold zniszczył Ju 88A-4 i uszkodził Do 217 niedaleko Clacton.

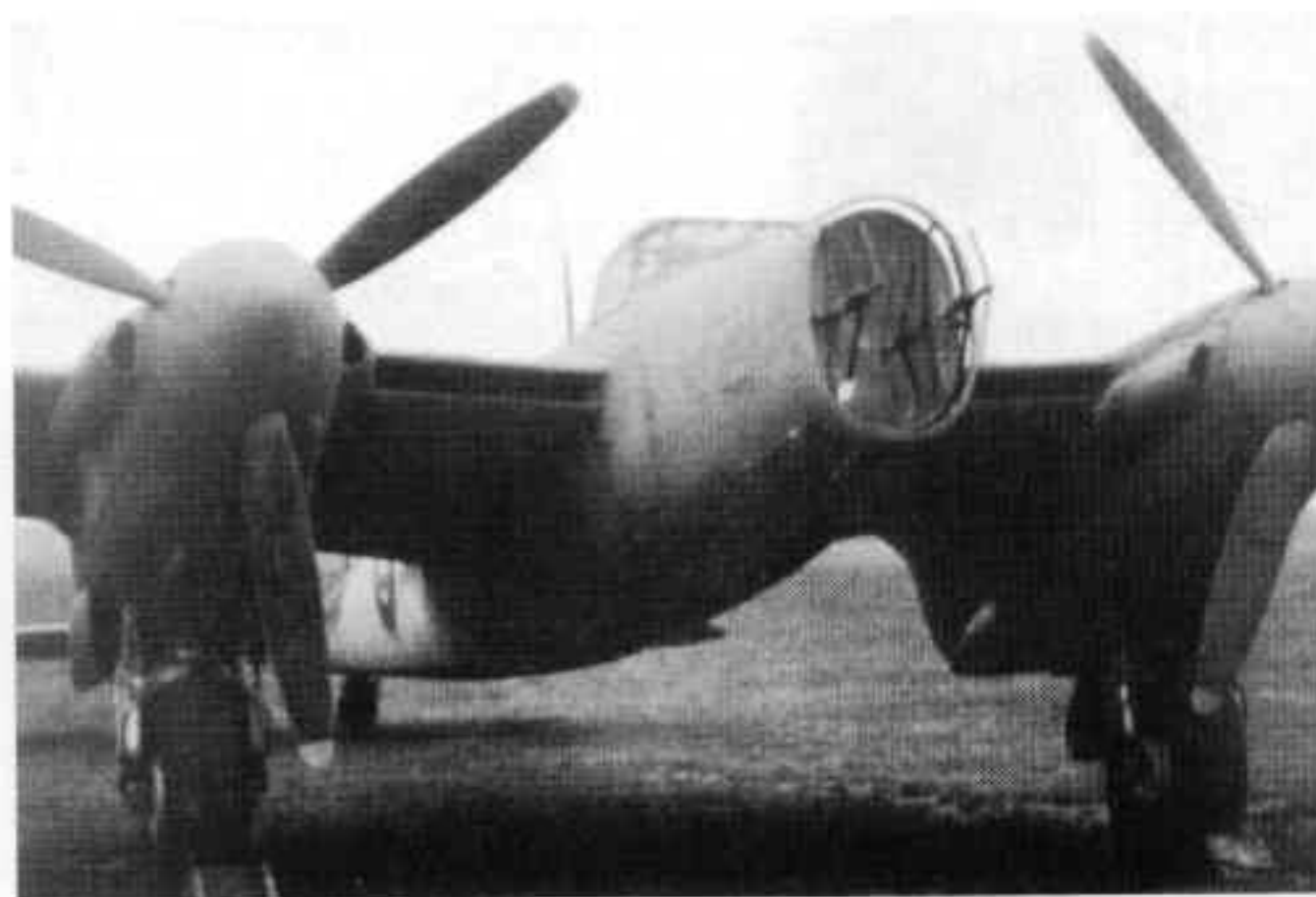
26 października 1942 roku F/O E. H. Cave ze 157. Dywizjonu odbywał lot patrolowy w osłonie konwoju morskiego. Około pięćdziesięciu kilometrów od Beachy Head przechwycił i zestrzelił Ju 88 (W.Nr 1685) ze znakami 4U+IL należącego do 3.FAGr/123. Ogień strzelca pokładowego Junkersa uszkodził prawe śmigło i usterzenie ogonowe. Łącznie w tym miesiącu „Mosquito” 157. Dywizjonu wylatały 51 godzin podczas lotów dziennych i 199 nocnych. W godzinach popołudniowych 28 października F/S Sullivan z 85. Dywizjonu bez rezultatu ostrzelał napotkanego Do 217.

W ostatnich trzech miesiącach 1942 roku samoloty Luftwaffe niezwykle rzadko zapuszczały się nad Wyspy Brytyjskie, toteż dzienniki bojowe dywizjonów myśliwskich z tego okresu nie obfitują w opisy jakichś szczególnych działań bojowych. Czas ten wykorzystano na wprowadzenie „Mosquitów” do użycia w czterech kolejnych jednostkach RAF-u.

W grudniu „Mosquito” N.F. II zostały także przekazane 307. Dywizjonowi PSP. Pierwsze patrol bojowy miał miejsce 14 stycznia 1943 roku. Nocą z 15 na 16 stycznia załoga F/S E. A. Knight (RCAF) & F/S. W. I. L. Roberts ze 151. Dywizjonu zestrzeliła nad Lincoln Do 217E-4 ze znakami U5+KR z 7./KG 2 dowodzonego przez Lt. Günthera Wolfa – było to pierwsze zwycięstwo „Mosquito” w 1943 roku. W nocy z 17 na 18 stycznia dowódca 85. Dywizjonu W/C G. L. Raphael (z nawigatorem W/O Addisonem) przeprowadził udany atak na Ju 88A-14 z I./KG 6.

Pod koniec 1942 trzy samoloty Mk II otrzymał 456. Dywizjon RAAF. 22 stycznia 1943 roku samolot DZ297 co prawda odbył pierwszy patrol bojowy, jednak do końca lutego jednostkę zaledwie dwukrotnie poderwano alarmowo. Dywizjon 456 był jednostką z mieszanym personelem brytyjskim i australijskim. Stacjonował on na lotnisku Valley, które było permanentnie zasypywane piaskiem zwiewanym przez silne wiatry z dna dwóch pobliskich wyschniętych jezior. Warunki te powodowały, że sprawność techniczna „Mosquito” mogła być utrzymana tylko dzięki używaniu filtrów przeciwpyłowych, używanych na pustyni!

16 stycznia 1943 roku „Mosquito” Turbinlite W4078 przekazano z 1422. Flightu do 151. Dywizjonu. Samolot był pozbawionym uzbrojenia Mk II – w miejscu zajmowanym przez działka zainstalowano potężny reflektor. Założenie było takie, że samolot, po naprowadzeniu przez stację naziemną, miał ustalić położenie celu przy pomocy stacji radiolokacyjnej, a następnie oświetlić go. Zniszczeniem miał się zajmować



„Mosquito” F. II Turbinlite oznaczony W4087 wyposażony w radar A.I. Mk V z 1422. Flightu, 1943 rok. A „Mosquito” F. II Turbinlite serialled W4087 equipped with A.I. Mk. V radar of the 1422nd Flight, 1943.

towarzyszący mu myśliwiec. Próby tego typu działań podejmowano wcześniej wykorzystując podobnie wyposażone samoloty typu „Havoc” i „Boston”. Trafiły one do dziesięciu dywizjonów, jednak uczestniczyły zaledwie w kilku operacjach. Już wtedy stało się jasne, że nawet najlepszy reflektor nie wytrzyma konkurencji z radarem. We wrześniu 1942 pojawiła się wersja wykonana na bazie „Mosquito” Turbinlite uzbrojonego w cztery działka, lecz kiedy W4078 przekazano do 151. Dywizjonu, personel dowiedział się, iż właściwie ma zostać przebrojony w odmianę N.F. XII. Lotów próbnych „Mosquito” Turbinlite dokonywała załoga z 532. Dywizjonu. W rezultacie, z niezbyt przychylnym raportem W/C Johna Cunninghama na temat zasadności zastosowania takiego samolotu, W4078 przekazano z powrotem do 1422. Eskadry.

Pod koniec stycznia 1943 roku „Mosquito” stanowiły wyposażenie ośmiu nocnych dywizjonów myśliwskich, co stanowiło sześćdziesiąt procent wszystkich samolotów tego typu znajdujących się w służbie operacyjnej. W okresie tym ujawniła się wada konstrukcyjna polegająca na przemakaniu kadłubów w okolicach wlotu wejściowego w kadłubie, a co za tym idzie, wydatnym osłabieniu sztywności konstrukcji. Po przebadaniu płatowca DD737, jednego z trzech eksploatowanych w 85. Dywizjonie, opracowano metodę zabezpieczania płatowców przed zgubnym wpływem warunków meteorologicznych. Niemal natychmiast rozpoczęto przeglądy i działania profilaktyczne na samolotach znajdujących się w służbie. Spowodowały one czasowe wyłączenie wielu samolotów z lotów operacyjnych, jednak usterka czyniła jeszcze większe spustoszenie w stanach jednostek. Przykładowo 3 grudnia 1942 roku aż dwanaście z dwudziestu pięciu „Mosquito” używanych przez 264. Dywizjon przechodziło naprawy związane z przemakaniem kadłubów. Mimo to nie zachodziła obawa, że Luftwaffe wykorzysta luki w wyposażeniu dywizjonów RAF-u do zintensyfikowania nalotów. Zimowa aura nie sprzyjała także operacjom nieprzyjaciela.

W październiku 1942 roku pierwszy „Mossie” trafił do kanadyjskiego 410. Dywizjonu „Cougar” RCAF – w ciągu pierwszych dwóch dni wylatano na nim piętnaście godzin, w tym siedmiu pilotów solo, i to wszystko zanim do jednostki zostało przysłać instrukcje pilotażu i eksploatacji! Pełne przebrojenie jednostki z „Beaufighters” na „Mosquito” N.F. II zakończono w styczniu 1943 roku. Dwudziestego drugiego tego miesiąca na konto dywizjonu zaliczono prawdopodobne zwycięstwo nad Do 217E. 26 lutego 1943 roku został on wyznaczony do odbywania do nocnych i dziennych „Rangerów” nad terytorium wroga. Działania dzienne przyniosły jednak pewne straty. 6 kwietnia z zadania nie powróciła załoga F/L D. McCloskey & P/O J. G. Sullivan (dostała się do niewoli), a cztery dni później nad Wyspami Fryzyjskimi zginęli F/O J. E. Leach & P/O R. M. Bull. W połowie kwietnia, po przerwie związanej z nowym księżycem, „Mosquito” 410. Dywizjonu powrócił do polowań na niemieckie samoloty. W jednej z pierwszych misji dowódca tej jednostki doświadczył ciekawego wydarzenia. 15 kwietnia W/C Frank W. Hillock kierował się w kierunku Zagłębia Ruhry. Pogoda była fatalna, dlatego pilot zdecydował się lecieć na wysokości do 300 metrów nad terenem. W pewnej chwili spostrzegł osiem masztów radiowych stacji w Apeldoorn (Holandia). Były już stanowczo za blisko by wziąć je górą, a odległości pomiędzy nimi były zbyt małe by „Mosquito” mógł się tam zmieścić. Dlatego Hillock przechylił samolot na skrzydło i staranował przeszkodę. Zerwał przy tym wiele odcigów, ale konstrukcja płatowca wytrzymała. Chwilami trzęsło, ale lot do celu był kontynuowany. Po lądowaniu w Coleby Grange okazało się, że końcówka jednego skrzydła została odcięta, a dźwigar drugiego został przecięty do połowy, nim linka odcigu ustąpiła. Najciekawsze jednak było, że „Mosquito” przywlokł około stu metrów drutu miedzianego z instalacji radiowej!

W lutym 1943 roku ostatniego „Beaufightera” w 25. Dywizjonie zastąpił „Mosquito” – proces wymiany sprzętu



Wysokościowy „Mosquito” N.F. XV, MP469 z Flightu „C” 85. Dywizjonu na lotnisku West Malling. A high-altitude “Mosquito” N.F. XV serialled MP469 of the Flight “C” 85th Squadron at West Malling. [MAP]



„Mosquito” F. II oznaczony „RX-X” i DD739 z 456. Dywizjonu RAAF w locie nad lotniskiem Middle Wallop, czerwiec 1943 roku.
A „Mosquito” F. II coded „RX-X” and serialled DD 739 of the 456th Squadron RAAF in flight over Middle Wallop in June 1943. [RAF Museum]

rozpoczęto tu 21 października poprzedniego roku. 22 lutego pierwszy nocny lot bojowy nad Francją odbył samolot N.F. II ze 151. Dywizjonu wyposażony w montowany w ogonie radar ostrzegawczy typu „Monica”.

Piloci jednostki doskonalili się w operacjach typu „Night Ranger” w pojedynkę atakując różne cele na kontynencie i odbywając patrole na dużych wysokościach w obronie formacji własnych bombowców. Podobne zadania zaczął 26 lutego wykonywać 410. Dywizjon. „Ranger” między innymi tym różnił się od „Intrudera”, że ten ostatni typ zadań samoloty wykonywały najczęściej parami. „Ranger” zakładał pozostawanie na małych wysokościach i w przypadku akcji nocnych odbywał się wyłącznie jasne księżycowe noce. Zasadniczy cel stanowiły obiekty naziemne, jednak nie wahano się przed atakowaniem samolotów przeciwnika, o ile udało się je spostrzec.

W marcu 85. Dywizjon rozpoczął nocne loty typu *Intruder* na pięciu świeżo dostarczonych N.F. XV i N.F. XII. 23 marca do tych operacji włączył się 157. Dywizjon, a na przełomie lutego i marca 456. Dywizjon RAAF. Ta ostatnia jednostka nadal dysponowała pewną liczbą „Beaufighterów” VIF, którymi wykonywała zadania dzienne. Pod koniec maja przeprowadziła kilka skutecznych ataków na węzły kolejowe i lotniska *Luftwaffe* we Francji. Kolejnym dywizjonem, który rozpoczął przygotowania do nocnych „Intruderów” był 157. Dywizjon. Pierwszą misję „Night Ranger” wykonano 23 marca. Wówczas też zaczęto dostarczać „Mosquito” do 418. Dywizjon RCAF „City of Edmonton” – pierwszy lot bojowy miał miejsce w nocy z 7 na 8 maja.

W tym czasie natężenie niemieckich ataków lotniczych na Wyspy Brytyjskie nie malało. Nocą 18/19 marca 1943 pięćdziesiąt pięć bombowców IX. *Fliegerkorps* skierowało się nad Norwich. Pierwsze zwycięstwo tej nocy odniosła załoga 157. Dywizjon F/O G. Deakin & P/O Da Costa niszcząc Ju 88, który zakończył swój lot w morzu 6 kilometrów od Southwold. Nieco później załoga F/O D. Williams & P/O P. Dalton (HJ936) z 410. Dywizjonu przechwyciła nad Norfolk Do 217E-4 ze znakami U5+AH (W.Nr 5523), którego pilotował Uffz. Horst

Toifel. Niemiecki lotnik zapewne zorientował się, że na jego ogonie usiłuje „usadowić się” nocny myśliwiec, bowiem rozpoczął serię energicznych manewrów. Jeden z ciasnych zakrętów spowodował, że bombowiec utracił stateczność i – nim Williams zdołał otworzyć ogień – zahaczył skrzydłem o ziemię koło Terrington St. Clemens się grzebiąc w swych szczątkach całą załogę.

„DIVER” – działania mające na celu zwalczanie „latających bomb” V-1

„FIREBASH” – działania podejmowane przez 100. Grupę w 1945 roku. Ich celem było zrzucanie na cele 100-galonowych zbiorników wypełnionych napalmem (mieszanina nafty, białego fosforu i oleju palmowego) i w ten sposób wzniesienie pożarów.

„FLOWER” – patrole nad niemieckimi lotniskami odbywane na niewielkich wysokościach.

„INSTEP” – patrolowanie Zatoki Biskajskiej.

„INTRUDER” – działanie o charakterze ofensywnym, polegające na odbywaniu patrolu bojowego do określonego z góry punktu lub celu.

„MAHMOUD” – lot na dużej wysokości, którego zadaniem było zapewnienie osłony własnym bombowcom.

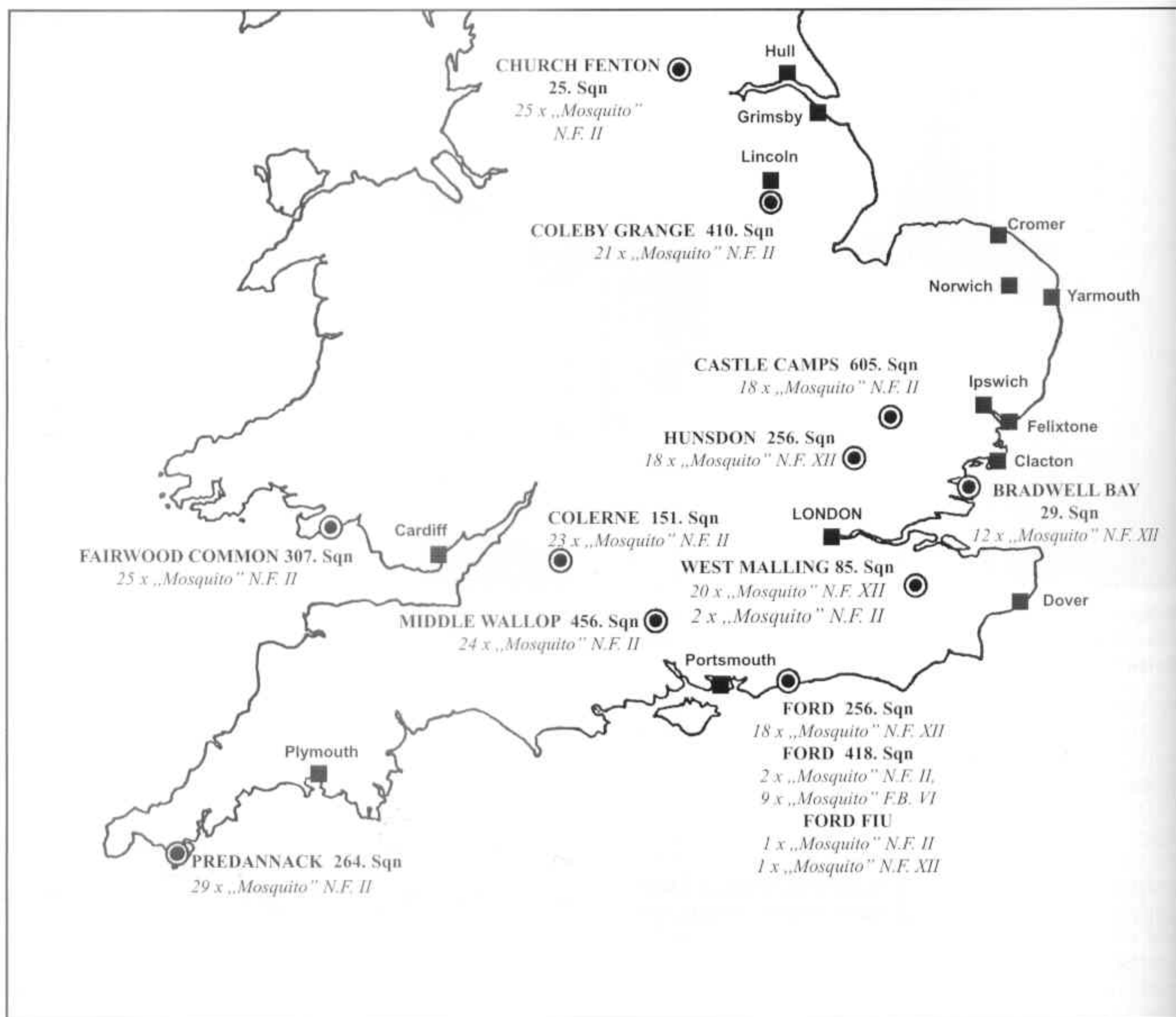
„RANGER” – działanie mające na celu angażowanie sił lądowych i lotniczych przeciwnika na dużym, z góry określonym obszarze. Występował w odmianie dziennej („DAY RANGER”) i nocnej („NIGHT RANGER”).

„OUTSTEP” – patrol bojowy nad Norwegią, jego celem było zwalczanie lotnictwa nieprzyjaciela.

„RHUBARB” – lot na małej wysokości odbywany w porze dziennej nad terytorium nieprzyjacielskim. Jego celem było przede wszystkim zwalczanie lotnictwa nieprzyjaciela.

Kryptonimy operacji wykonywanych na samolotach typu „Mosquito”.

„Mosquito” operations code-names.



GRUPA/DYWIZJON	LOTNISKO	SAMOLOTY
<i>10. Grupa</i>		
307. Dywizjon PSP	Fairwood Common	„Mosquito” N.F. II
151. Dywizjon RAF	Colerne	„Mosquito” N.F. II
264. Dywizjon RAF	Predannack	„Mosquito” N.F. II
456. Dywizjon RAAF	Middle Wallop	„Mosquito” N.F. II
<i>11. Grupa</i>		
418. Dywizjon RCAF	Ford	„Mosquito” N.F. II „Mosquito” F.B. VI
256. Dywizjon RAF	Ford	„Mosquito” N.F. XII
FIU	Ford	„Mosquito” N.F. II „Mosquito” N.F. XII
605. Dywizjon RAAF	Castle Camps	„Mosquito” N.F. II
29. Dywizjon RAF	Bradwell Bay	„Mosquito” N.F. II/„Beaufighter”
85. Dywizjon RAF	West Malling	„Mosquito” N.F. II „Mosquito” N.F. XII
157. Dywizjon RAF	Hunsdon	„Mosquito” N.F. II
<i>12. Grupa</i>		
410. Dywizjon RCAF	Coleby Grange	„Mosquito” N.F. II
25. Dywizjon RAF	Church Fenton	„Mosquito” N.F. II

Bazy i wyposażenie nocnych dywizjonów myśliwskich uzbrojonych w „Mosquito” 6 czerwca 1943 roku, godz. 20.00.
Positions and strenght of „Mosquito” night fighter squadrons at 8.00 P.M. on June 6th, 1943.

Nocą z 28 na 29 marca IX. *Fliegerkorps* wyekspediował 47 samolotów do następnego nalotu na Norwich. Tym czasem z Bradwell Bay do nocnego patrolu wystartował w N.F. II (W4079) F/O John R. Beckett (RAAF) z nawigatorem F/S Phillipsem z 157. Dywizjon. Patrolowano rejon Orfordness, kiedy posterunek HSI Trimley Heath przekazał wektor na grupę nieprzyjacielskich samolotów zbliżającą się do Lowestoft. Istotnie, nawiązano kilka kontaktów radarowych na wysokości 3660 metrów kierujących się na zachód, po czym Phillips ustabilizował się na jednym z nich. Nie bez kłopotów uzyskano kontakt wzrokowy z celem w odległości 300 metrów. Samolot zmieniał kurs i wysokość uniemożliwiając identyfikację, jednak po świecących na czerwono-pomarańczowy kolor wylotach spalin ustalono, że jest to **Do 217**. Istotnie był to bombowiec tego typu wersji **E-4**, ze znakami **U5+NM**, W.Nr 4375, z IV.KG 2 pilotowany przez Fw. Paula Hutha. Światła reflektorów i ogień przeciwlotniczy z ziemi nie ułatwiał zadania: „**Mosquito**” został nawet kilka razy trafiony. W tym czasie strzelec **Dorniera** ostrzelał „**Mosquito**”, który znajdował się już zaledwie w odległości stu metrów od celu. Beckett odpowiedział dwiema dwusekundowymi salwami, po których bombowiec zanurkował w chmurę na 3000 metrów, jednak Phillips prowadził cel na radarze do wysokości 1000 metrów. **Dornier** wykonał wtedy ciasny lewy zakręt i znikł z radaru kręcącego lewe kręgi „**Mosquito**”, po czym rozbił się o powierzchnię morza nieopodal Horsey. Zwycięstwo podzielono pomiędzy Becketta, a czeską załogę z 68. Dywizjon operującą w tym rejonie na „**Beaufighterze**”.

13 maja 85. Dywizjon został przebazowany z Hunsdon do West Malling w hrabstwie Kent, które zaczęły nękać operujące pojedynczo **Fw 190A-4/U-8** z I./SKG 10. Stanowiło to swoiste wyzwanie dla załóg „**Mosquito**”, jak i dla samej konstrukcji. Piloci RAF-u zaczęli wówczas stosować taktykę utrzymywania obrotów „**Merlinów**” na maksymalnym poziomie od chwili startu aż do przechwycenia samolotu wroga. Naprowadzani własnym radarem zbliżali się do niego z dużą prędkością, dokonywali identyfikacji wzrokowej i otwierali ogień. W ten sposób do końca tego miesiąca *Luftwaffe* straciła aż siedem **Focke Wulfów**! Nie wiadomo jak silniki znosiły takie traktowanie – faktem jest, że taktyka przynosiła wymierne efekty*. Ponadto, samolot tej jednostki nocą z 29 na 30 maja zestrzelił pierwszego **Ju 88S-1** nad Wyspami Brytyjskimi.

Jeszcze w maju 60. OTU w High Ercall rozpoczął szkolenia w zakresie operacji typu „**Intruder**”. W tym samym czasie

kanadyjski 418. Dywizjon, wciąż wyposażony głównie w samoloty „**Boston**” i „**Havoc**”, rozpoczął loty operacyjne na „**Mosquito**” F.B. VI. Podczas pierwszego lotu bojowego w nocy z 7 na 8 maja P/O Tony Croft zniszczył **Ju 88** w rejonie Melun-Bretigny. W nocy z 27 na 28 czerwca załoga S/L C. C. Moran & F/S Rogers zestrzeliła koło Avord **Ju 88**, chwilę potem **He 111**, a na dokładkę ostrzelała pociąg i zrzuciła bomby na maszt radiowy. Pod koniec lata Moran został uznany za „pogromcę pociągów” dzięki stosowaniu ciekawej i niebywale skutecznej techniki ostrzeliwania parowozu aż do zatrzymania składu, a następnie obrzucaniu stojących wagonów bombami.

„**Beaufightery**” 96. i 29. Dywizjonu zostały ostatecznie wyparte przez N.F. XII w czerwcu 1943 roku. Pierwsze zwycięstwo dla 29. Dywizjonu odniesiono 5 czerwca – ofiarą „**Mosquito**” stał się **Ju 88A-14**, którego wrak spadł w rejonie Ostendy**. Na przełomie czerwca i lipca lotnisko Predannack stało się bazą dla czterech N.F. II z 410. Dywizjonu RCAF wykonujących loty typu „**Instep**” skierowane przeciwko niemieckim samolotom i żegludze. To samo lotnisko od pewnego czasu zajmował polski 307. Dywizjon PSP operujący na swych N.F. II w ramach operacji „**Night Ranger**”, a także szóstka N.F. II z 25. Dywizjonu czasowo oddelegowanych do 264. Dywizjonu.

25. Dywizjon otrzymał „**Mosquito**” N.F. II w październiku 1942 roku i wykonywał dzienne loty „**Ranger**” nad kontynentem. Pierwszy sukces odniesiono 11 listopada, po tym, jak sześć „**Mosquitów**” wystartowało z Predannack o 14.30 do patrolu „**Instep**” nad Zatoką Biskajską. Po blisko dwóch godzinach na wysokości 1800 metrów spostrzeżono formację pięciu samolotów zidentyfikowanych jako **Ju 88**. F/L Joe Singleton nakazał zacieśnienie formacji (już tylko pięciu „**Mosquito**”, jako że jeden zawrócił wcześniej do bazy z usterką silnika – przyp. aut.) i zajęcie pozycji do ataku pomiędzy słońcem, a **Junkersami**. Niemcy w tym momencie spostrzegli zagrożenie i zmienili kurs, a strzelcy pokładowi trzech lub czterech samolotów otworzyli niecelny ogień do samolotu Singletona. On sam tym czasem obrał za cel **Junkersa** pozostającego w tyle i oddał w jego kierunku krótką salwę z samych działek, jako że elektryczna instalacja spustowa karabinów maszynowych odmówiła posłuszeństwa. Lewy silnik **Ju 88** zaczął obficie dymić, a samolot przeszedł w lot nurkowy, jednak następna sekundowa salwa spowodowała, że spod osłony lewego motoru pojawiły się języki ognia. Strzelec **Junkersa** nie przestawał strzelać nawet wtedy, gdy pilot wyrównał lot.



„**Mosquito**” F. II oznaczony „**RS-B**” i W4087 z 157. Dywizjonu RAF na lotnisku Castle Casmpps, kwiecień 1942 roku. A „**Mosquito**” F.II coded „**RS-F**” and serialled W4087 of the 157th Squadron RAF, Castle Camps in April 1942. [RAF Museum]



Grupa samolotów „Mosquito” N.F. II z 157. Dywizjonu RAF na lotnisku w Hunsdon. *A group of „Mosquito” N.F. IIs of the 157th Squadron RAF at Hunsdon.*

Wówczas Singleton oddał trzysekundową salwę z dwudziestu pięciu metrów, po której wiatrochron „Mosquito” zachłapał olej z uszkodzonego samolotu, a jego lewy silnik zaczął dymić. Po wykonaniu manewru dla uniknięcia kolizji z atakowanym celem Singleton wyprzedził **Junkersa**, zaszedł do ponownego ataku i jednosekundową salwą pozbawił go osłon prawego silnika i sporych fragmentów centropłata. Podczas przejścia powyżej i za Niemcem widziano dwóch członków jego załogi opuszczających samolot. Jeden z nich został niefortunnie ugodzony prawym statecznikiem poziomym **Junkersa** wykonującego obrót i przechodzącym w nurkowanie. Singleton usiłował jeszcze odnaleźć następny cel, jednak niebo wokół było czyste. Dlatego wydał rozkaz do skierowania się do bazy, dokąd powrócono tuż po osiemnastej.

W czerwcu N.F. II z 456. i 605. Dywizjonu skutecznie działały nad kontynentem wykonując misje typu „Flower”. Polegały one na atakowaniu lotnisk niemieckich nocnych myśliwców podczas przelotów formacji bombowców RAF-u. Poruszały się one do celu po tej samej trasie, co bombowce i atakowały oświetlone lotniska. Jeżeli dobrze skalkulowano czas ataku, zapas paliwa niemieckich myśliwców był wówczas na tyle niewielki, że powrót do własnej bazy stawał się niemożliwy.

W czerwcu i lipcu 1943 roku konto zwycięstw 85. Dywizjonu zwiększyło się o kilka pozycji. Nocą z 13 na 14 czerwca znany już wówczas W/C John Cunningham odbywający lot samolotem VY-C z operatorem radaru F/L C. F. Rawnsleyem zestrzelił nieopodal West Malling **Fw 190A-5** ze znakami CO+LT z 3./SKG 10. Było to jego siedemnaste zwycięstwo, a pierwsze na „Mosquito” – szesnaście poprzednich uzyskał latając na „Beaufighterze”. Następnej nocy na listę zwycięzców wpisała się załoga F/L M. J. Gloster & F/L J. F. Oswald z 219. Dywizjonu, która zestrzeliła **Ju 88** w rejonie Harwich. Nocą z 17 na 18 czerwca, Lt. Johan Rod z 85. Dywizjonu, norweski pilot walczący w szeregach RAF-u, zaatakował **Fw 190** – wydarzenie sklasyfikowano jako „zwycięstwo prawdopodobne”.

21 czerwca 1943 roku o godzinie 15.19 załoga S/L Paul Rabone & F/O C.H. Johns zaatakowała nad lotniskiem Velde samotnego **Bf 110** (G9+NS, W.Nr. 440076) z 8./NJG 1. Niemiecki myśliwiec rozbił się na terenie lotniska grzebiąc w swych szczątkach całą trzyosobową załogę.

22 czerwca załoga samolotu VY-C, F/L Bill McGuire & F/O W.D. Jones, zniszczyła w rejonie Strood **Fw 190** (GP+LA) z 2./SKG 10, zaś 9 lipca koło Detling spadł wrak następnego po udanym ataku samolotu VY-Z. W lipcu 456. i 605. Dywizjon otrzymały samoloty wersji **FB.VI** i kontynuowały wykonywanie zadań typu „Intruder” nad Niemcami i Danią, zaś 418. Dywizjon zamienił „Bostony” na „Mosquito” **F.B. VI** i rozpoczynał odbywanie misji typu „Flower”. Nocą z 2 na 3 lipca pierwsze zwycięstwo dla FIU (Fighter Interception Unit) odnieśli W/C R.A. Chrisholm & F/O N.L. Bamford lecący samolocie **HK166**. Ich ofiarą padł **Ju 88D-1** z 3(F)/AufkGr 122, którego wrak rozbił się 90 km na południe od Bognor. 9 lipca F/O P.M. Lintott & F/S G.G. Gilling-Lax z 85. Dywizjonu zniszczyli **Dorniera Do 217K-1** (U5+FP) z 6./KG 2 pilotowanego przez Oblt. Hermanna Zinka. Wraki obu samolotów odnaleziono w odległości niecałych czterech kilometrów od siebie, ze zwłokami obu załóg. Nie ulegało kwestii, że samoloty zderzyły się w powietrzu.

W nocy z 11 na 12 lipca odniosła zwycięstwo załoga S/L A.G. Lawrence’a (RCAF) & F/S H.J. Wilmera z 410. Dywizjonu odbywających lot w HJ944. Zestrzelili oni niedaleko ujścia rzeki Humber **Do 217M-1** ze znakami U5+EL z 3./KG 2, którego pilotował Uffz. Willy Spielmans. Następną noc była pomyślna dla załogi 85. Dywizjonu F/L Edward Nigel Bunting & Freddie French lecące N.F. XII VY-T. W okolicach Felixtowe przechwycili oni **Me 410** z 16./KG 2 ze znakami U5+KG z załogą Fw. Franz Zwissler i Ofw. Leo Raida. Wrak samolotu spadł co prawda do morza, jednak był to pierwszy „Hornisse” zniszczony nad Wyspami Brytyjskimi. Druga maszyna tego typu (U5+OT z V/KG 2, Hptm. Friedrich-Wilhelm Methner i Uffz. Herbert Grube) została zestrzelona koło Dunkierki 15 lipca przez inną załogę 85. Dywizjonu: F/L B.J. Thwaitesa & P/O Billa Clemo. Do końca lipca ofiarami pilotów „Mosquito” padło jeszcze pięć samolotów *Luftwaffe*, przy czym ostatnim z nich był ponownie **Me 410** ze znakami U5+BJ zestrzelony 36 km na południe od Beachy Head.

Noc z 5 na 6 sierpnia została zapewne zapisana złotymi zgłoskami w kronice Dywizjonu 604 „County of Middlesex”. Jego lotnicy F/L A.M. Hadon & F/O R.J. McIlvenny odbywający w okolicach Rennes lot bojowy N.F. XIII z numerem ewidencyjnym MM514 zestrzelili **Ju 188** i **Ju 88**. Było to pierwsze zwycięstwo od chwili „przesiadki” jednostki z

„Beaufighterów” na „Mosquito”, czyli od kwietnia. Jednak prawdziwy cios spadł na *Kampfgeschwader 2* nocą z 15 na 16 sierpnia, kiedy straciła ona łącznie 10 samolotów, z czego sześć za sprawą „Mosquito” z 256. i 410. Dywizjonu. *Luftwaffe* postanowiła dokonać nalotu na Portsmouth, jednak dobrze rozstawione patrole RAF zdołały przechwycić wielu atakujących. Według źródeł niemieckich utracono między innymi **Do 217M-1** (W.Nr. 40702, U5+EH z II./KG 2), **Do 217M-1** (W.Nr. 722852, U5+ET z 9./KG 2), **Do 217M-1** (W.Nr. 56160, U5+GT z 9./KG 2) zniszczony przez P/O Rayne D. Schulza & F/O V.A. Williamsa z 410. Dywizjonu w samolocie o numerze HP849, **Do 217M-1** (W.Nr. 722753, U5+LR, spisany ze stanu po powrocie do bazy) i **Do 217E-4** (W.Nr. 5585, U5+AN z 11./KG 2).

Także pomyślne były patrole w nocy z 22 na 23 sierpnia, kiedy S/L Geoff Howitt & P/O J.C.O. Medworth z 85. Dywizjonu zestrzelili w Chelmondiston **Me 410A-1** U5+AF z 15./KG 2, a inna załoga tego samego dywizjonu przechwyciła koło Dunkierki **Fw 190**. Innego **Me 410** zniszczyła załoga 29. Dywizjonu P/O C. Kirkland & F/L R.C. Raspin zasiadający w kabinie N.F. XII HK197, a likwidację dwóch kolejnych zgłosili inni lotnicy tej jednostki.

Następnej nocy na listę zwycięskich strzelców kolejny raz wpisał się W/C Cunningham, który wraz z F/L Rawnsleyem odbywał lot N.F. XII DZ302. W okolicach Dunkierki spotkali i zniszczyli **Fw 190**. 25/26 sierpnia norweska załoga 85. Dywizjonu Capt. (awans!) Johan Rod i Capt. Leif Livestad podzieliła się zwycięstwem nad **Me 410A-1** U5+DG należącym do 16./KG 2 z lotnikiem 29. Dywizjonu W/C R. E. X. Mackem.

W sierpniu brytyjscy stratedzy zorientowali się, że *Luftwaffe* wykorzystuje nocne myśliwce wyposażone w radar do zwalczania ciężkich bombowców RAF. Postanowiono temu przeciwdziałać wysyłając na wabia „Beaufightery” w rejony koncentracji myśliwców. Miały one udawać bombowce, a posługując się radarem AI w odpowiednim momencie zmieniać ze zwierzyny w myśliwych. Zadania te nosiły nazwę „Mahmoud”. W podobnym charakterze wysyłano też „Mosquity”, jednak nie były w stanie działać tak skutecznie jak „Beaufightery”, jako że niemieccy operatorzy radarów rozpoznawali je po większej prędkości.

Wrzesień był bardzo udanym miesiącem dla 85. Dywizjonu. Jego piloci zniszczyli sześć samolotów wroga, w tym cztery **Fw 190A-5**. Podczas patrolu w nocy z 15 na 16 września F/O Jarris z 29. Dywizjonu lecący w N.F. II HK189 zestrzelił niedaleko Beachy Head Obfw. Horsta Müllera z 15./KG 2 pilotującego **Me 410A-1** ze znakami U5+AF. Tej samej nocy F/L Watts z 488. Dywizjonu przechwycił i zniszczył niedaleko Ramsgate **Do 217M-1** z 9./KG 2, a F/O E.R. Hedgecoe wraz z P/O Withamem z 85. Dywizjonu zestrzelili **Ju 88A-14** 3E+FP z 6./KG 6.

W październiku piloci walczący na „Mosquitach” pozbawili *Luftwaffe* szesnastu samolotów. Aż jednaście trafiło na konto 85. Dywizjonu – jednostki już wówczas dobrze znanej z uwagi na osobę asa W/C Johna Cunninghama. Wtedy też na listę sukcesów 85. Dywizjonu można było wpisać pierwszego **Ju 188**, co było możliwe po udanej akcji w rejonie Dover przeprowadzonej przez załogę F/O Halloway & W/O Stanton w nocy z 8 na 9 października. Swoje siódme zwycięstwo odniósł wtedy F/L Edward Bunting niszcząc **Ju 88S-1** 3E+NR z 7./KG 6. Ten sam pilot zestrzelił niebawem (w nocy z 17 na 18 września) **Me 410** U5+LF z 15./KG 2.

15 października W/C C. M. Wight-Boycott zastąpił W/C S. N. L. Maude’a na stanowisku dowódcy 25. Dywizjonu. Pilot ten zyskał już renomę jako wytrawny nocny myśliwiec: latając w składzie 219. Dywizjonu nocą z 10 na 11 września 1941 roku zestrzelił **He 111** pilotując „Beaufightera IF”, a po przeniesieniu do 29. Dywizjonu w nocy z 17 na 18 stycznia 1943 roku zniszczył dwa **Do 217**, **Ju 88** i uszkodził trzy dalsze **Dornieri**. Następnej nocy pozbawił *Luftwaffe* jeszcze dwóch **Do 217** i kolejnego **Ju 88**!

Nominacja Wight-Boycotta na stanowisko dowódcy dywizjonu miała miejsce w nieciekawym okresie jego historii. 25. Dywizjon został wyznaczony do lotów typu „Intruder”, choć załogi przeszkolono w prowadzeniu nocnych walk myśliwskich. W krótkim okresie zginęło w wypadkach, lub dostało się do niewoli, kilka doświadczonych załóg, w tym dwóch dowódców eskadr. Morale personelu bardzo spadło, szczególnie, że wywiad nie był w stanie dostarczyć przekonującego uzasadnienia wysokich strat.

Rozpoczęcie lotów „Mahmoud” zbiegło się z dostarczeniem dywizjonowi „Mosquitów” N.F. XVII z radarem A.I. Mk X.



„Mosquito” N.F. XIII oznaczony HK382 „RQ-T” z 29. Dywizjonu w Hunsdon latem 1944 roku. A „Mosquito” N.F. XIII coded „RQ-T” and serialised HK382 of the 29th Squadron at Hunsdon, Summer 1944. [IWM]



„Mosquito” N.F. II „RA-Q” i DZ757 z 410. Dywizjonu RCAF, Coleby Grange, 26 września 1943 roku. Załoga F/L M.A. Cybulski i F/O H.H. Landbrook, po przelocie obok eksplodującego Do 217E atakowanego wcześniej. *A „Mosquito” N.F. II coded „RA-Q” and serialled DZ757 of 410th Squadron RCAF, Coleby Grange, September 26th, 1943. Crew F/L M.A. Cybulski and F/O H.H. Landbrook, after they flew through exploding wreckage of Do 217E attacked seconds before.*

Dwie pierwsze misje tego typu stanowiły poważny problem dla Wight-Boycotta. Pracownicy wywiadu przygotowujący zadania wykazywali się albo nieodpowiednim rozpoznaniem możliwości przeciwnika, albo byli niedoinformowani w zakresie tras i wysokości przelotów bombowców, którym należało zapewnić osłonę. Narażało to załogi „Mahmoudów” na atak ze strony strzelców pokładowych własnych samolotów. W lotach nocnych „Mosquity” opierały się na informacjach nawigacyjnych podawanych z ziemi, jako że tak zwany „nawigator” był w istocie „nawigatorem radarowym”, osobą zapewniającą informacje o nawigowaniu do celu, będącym najczęściej ruchomym obiektem do zniszczenia. Osoby te nie posiadały dostatecznego doświadczenia w zakresie nawigacji bez widoczności ziemi, z uwzględnieniem kierunku i siły wiatru, głęboko nad terytorium przeciwnika. W drugim „Mahmoudzie” Wight-Boycott postanowił przerwać ciszę radiową i poprosić ośrodek naprowadzania o pomoc. Był to właściwy moment, bo jego „Mosquito” opuścił kontynent i kierował się do Coltishall ponad – jak sądzono – kanałem La Manche. Okazało się jednak, że ląd stały opuszczono na zachód od niego wychodząc w istocie nad Morzem Północnym, a o pomoc z ziemi poproszono właściwie już na początku przelotu transatlantyckiego do Ameryki Północnej. Wkrótce potem 25. Dywizjon został wycofany z „Mahmoudów”.

W listopadzie 1943 roku część 307. Dywizjonu PSP została przeniesiona do Sumburgh, skąd wykonywała loty typu *Rhubarb* nad Norwegią, niszcząc w ich trakcie dwa He 177 i jednego Ju 88. Później jednostka powróciła zadań „Intruder” i lotów w osłonie bombowców, które wykonywała do marca 1945 roku. Jednak jeszcze w listopadzie pilot 307. Dywizjonu F/S Jaworski zyskał sławę po spektakularnym zestrzeleniu Fw 200 120 mil (216 km) na północny wschód od Szetlandów. Inna załoga tego dywizjonu 9 grudnia 1943 roku zniszczyła rozpoznawczego Ju 88D-1.

Nocą z 10 na 11 grudnia załoga F/O Rayne D. Schulz & V. A. Williams z 410. Dywizjonu RCAF zajmująca miejsca w kabinie N.F. II DZ292 zestrzeliła aż trzy Do 217M-1 podczas nalotu na Chelmsford.

Listopad i grudzień przyniosły wiele zmian w organizacji niektórych dywizjonów eksploatujących „Mosquito”. Poważne

straty Bomber Command wynikające ze wzmożonej aktywności nocnych myśliwców Luftwaffe ukazały konieczność zapewnienia lepszej osłony bombowców. Postanowiono ją realizować powołując do życia formację mającą za zadanie namierzanie elektroniczne i ofensywne misje myśliwskie. 100. Group, gdyż taką nazwę przyjęto, była najpierw jednostką Do Zadań Specjalnych (*Special Duties*), a potem do Wsparcia Bombowego (*Bomber Support*). Utworzono ją 23 listopada 1943 roku pod dowództwem A/M E.B. Addisona jako integralną część Bomber Command.

W styczniu 1944 roku około pięćdziesięciu „Mosquito” otrzymało instalację mieszającą paliwo z podtlenkiem azotu, szerzej znanym pod nazwą „gaz rozśmieszający”, której uruchomienie powodowało chwilowy wzrost mocy silnika. Zalety tej modyfikacji dały o sobie znać bardzo szybko: już w nocy z 2 na 3 stycznia W/C Cunningham i F/L Rawnsley w HK374 zestrzelili koło Sandwich Me 410. A jak dobry był to moment na wprowadzenie usprawnienia zespołu napędowego okazało się w późnym wieczorem 21 stycznia. Wtedy właśnie na Londyn i inne cele w wschodniej Anglii skierowała się armada dziewięćdziesięciu dwóch bombowców Luftwaffe inaugurując akcję odwetową pod kryptonimem „Steinbock”. Brytyjski radar Niemcy próbowali oślepić stosując taktykę „Düppel”, czyli Okno, polegającą na rozrzucaniu z samolotów pasków cynfolii, jednak na wiele to się nie zdało. Niemcy stracili wówczas dwadzieścia jeden samolotów, z czego kilkanaście zniszczyły „Mosquito”. Jedną z ciekawszych zestrzelonych samolotów był He 177A-5 (W.Nr. 15747) z I/KG 40 – pierwszy „Greif” zestrzelony nad Wyspami Brytyjskimi.

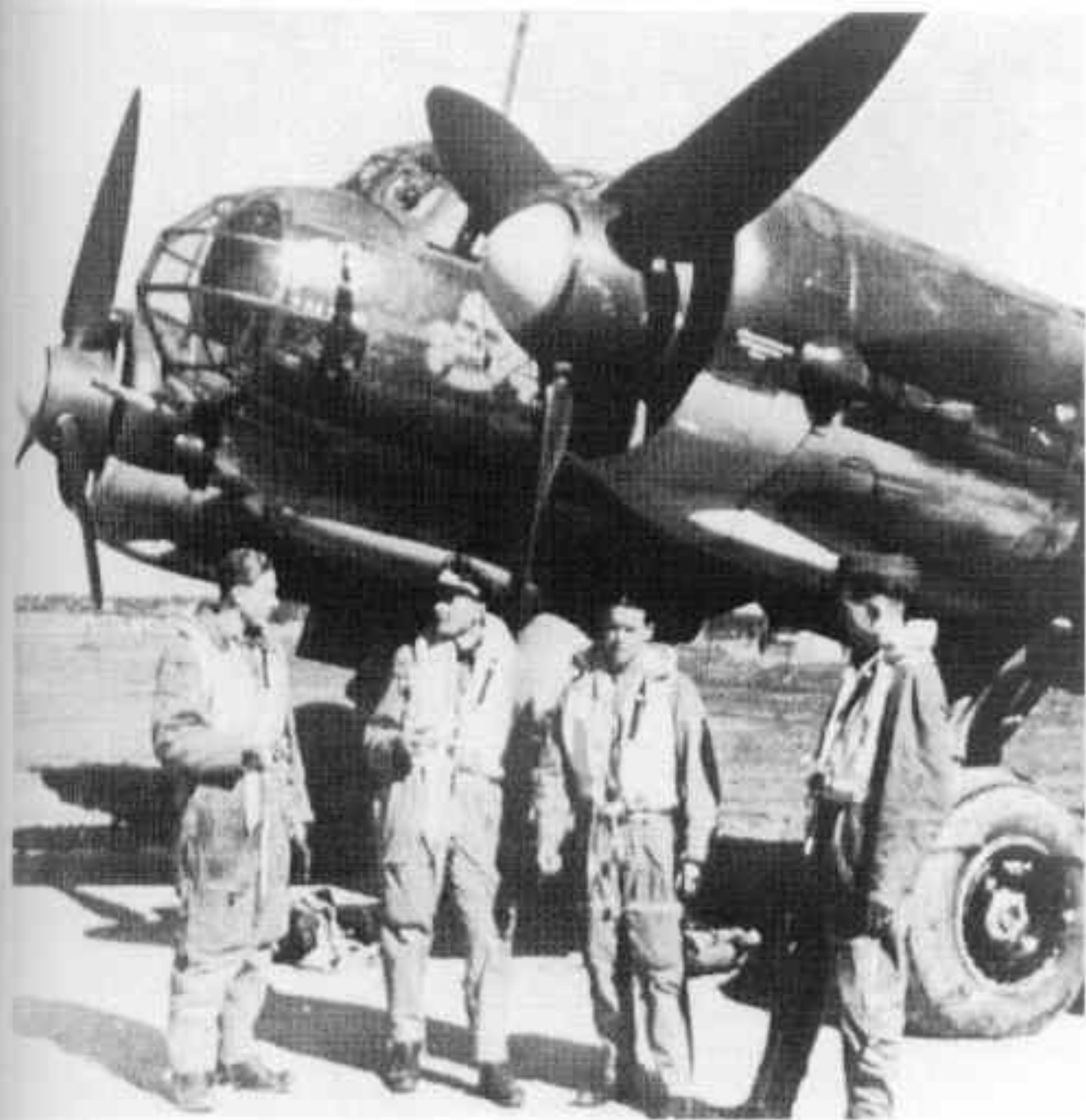
Następny nalot w ramach operacji „Steinbock” nastąpił nocą z 28 na 29 stycznia, a kolejny 3 lutego. Przeciwdziałało im sześć dywizjonów „Mosquito”, nie licząc jednostek eksploatujących inne typy nocnych myśliwców. Pozbawiły one wówczas Luftwaffe dwudziestu ośmiu samolotów. Naloty trwały przez cały marzec, jednak napotykały opór i determinację RAF. Wśród nocnych myśliwców pojawiały osoby obdarzone ukrytym darem nocnego łowcy, albo szczęściarze. Raczej do tych drugich należał F/L Joe Singleton z 25. Dywizjonu, który latając z nawigatorem F/O Geoffem Haslamem z 14 na 15 marca zestrzelił Ju 188. Pięć dni później popisał się zniszcze-

niem trzech **Ju 88** w ciągu trzynastu minut! Wojna skończyła się, gdy na jego koncie znajdowało się siedem zwycięstw powietrznych.

Trzy zwycięstwa w samym tylko marcu uzyskał S/L Edward Bunting z 488. Dywizjonu RNZAF. Bodaj najchętniej latał ze swym nawigatorem F/L C.P. Reedem w „Mosquito” N.F. XIII MM476. Nocą 14 marca przechwycił nad Great Leighs, Suffolk, **Ju 188**. Tydzień później zestrzelił nad Suffolk **Ju 88A-4** 4D+AT z 9./KG 30, z którego uratowało się ze spadochronami dwóch członków załogi. Wkrótce potem został naprowadzony na kolejny cel, którym okazał się być **Ju 188E-1** 3E+BK z 2./KG 26. Załoga bombowca zorientowała się, że ściga ich „Mosquito” i zaczęła wykonywać serię gwałtownych zakrętów i zmieniać wysokość. Jednak w pewnej chwili Buntingowi udało się zająć ulubioną pozycję do strzału i z odległości około dwustu pięćdziesięciu metrów ułokował w celu kilka krótkich serii, które przerwały jego lot. Osiągnięcia Buntinga zamknęły się wynikiem dziewięciu zwycięstw uzyskanych do 30 lipca 1944 roku, kiedy podczas pogoni za celem nad Francją dostał się w ogień artylerii przeciwlotniczej.

Marzec przyniósł podwójne zwycięstwa jeszcze trzem innym załogom, a ogólna skala marcowych strat spowodowała, że nad Wyspami Brytyjskimi zaczęły się pojawiać **Dornier** **Do 217** i inne starsze typy bombowców. Ta desperacka taktyka przysporzyła Niemcom jeszcze większych strat, nie ulegało jednak kwestii, że seria nalotów niebawem ustanie. Nocą z 18 na 19 kwietnia i same tylko „Mosquito” zestrzeliły osiem bombowców. Ogółem, *Luftwaffe* podczas swych nocnych akcji w kwietniu nad Wyspami Brytyjskimi straciła piętnaście samolotów.

Po zmroku 14 maja Niemcy skierowali nad Bristol ponad setkę bombowców – „Mosquito” „uszczipili” ją o osiem samolotów. Dobę później trzeba się było zadowolić tylko trzema, a czterema w nocy z 22 na 23 maja podczas nalotu na Portsmouth. Były to już ostatnie działania w ramach operacji „Steinbock”, dlatego uznano, iż sześć dywizjonów wyposażonych w „Mosquito” można skierować do działań ofensywnych i przenieść je z *Fighter Command* do innych



Załoga **Ju 88A-14** z 6./KG 54. Jednostka brała udział w operacji „Steinbock”. A *Ju 88A-14* of the 6th Staffell KG 54 crew attacking Britain during operation „Steinbock”. [CAW]

związków taktycznych. 26 kwietnia 605. Dywizjon został oddany do dyspozycji 2. TAF (*Tactical Air Force*), 1 maja 410. Dywizjon, a 12 maja dywizjony 410. i 488. Jeszcze w maju do 100. Group przekazano dywizjony 85. i 157.

Dla odmiany jednostki eksploatujące inne typy nocnych myśliwców, na przykład „Beaufighterów”, stopniowo przeobrażano w „Mosquito”. Od kwietnia taki proces dotyczył kanadyjskiego 406. Dywizjonu „Lynx”. Gdy tylko pierwsze załogi opanowały nowy sprzęt, skierowano je patrolowania południowych wybrzeży Anglii i ochrony zbieranej floty inwazyjnej. Pierwsze zwycięstwo dla jednostki na „Mosquito” odnieśli W/C D. J. Williams & F/O Kirkpatrick niszcząc w nocy z 29 na 30 kwietnia dwa **Do 217** w okolicach Plymouth. W nocy z 14 na 15 maja samoloty 406. Dywizjonu zestrzeliły jeden samolot (niezidentyfikowany), dalsze trzy prawdopodobnie i cztery uszkodziły. W lipcu jednostka otrzymała N.F. 30 i dwa miesiące później została skierowana do zadań typu „Intruder”.

Ostatni nalot w ramach „Steinbock” miał miejsce w nocy z 28 na 29 maja – jedyne zwycięstwo na „Mosquito” odniosła wtedy załoga W/C C.M. Wight-Boycott & F/L D.W. Reid patrolująca w N.F. XVII HK257. Ośrodek naprowadzania Neatishead przekazał im kurs do przechwycenia **Me 410** ze znakami 9K+KP z KG 51, którego pilotował Fw. Die rich. Po zestrzeleniu „Stirlinga” w okolicach Cambridge, usatysfakcjonowani Niemcy działający w ramach swojego odpowiednika lotów typu „Intruder”, wracali do bazy w okupowanej Francji. Wight-Boycott dopadł **Me 410** niemal 90 kilometrów od wybrzeża i z odległości 700 metrów oddał tylko jedną półsekundową salwę, która natychmiast zapaliła **Messerschmitta**.

W kwietniu 1944 roku z wyposażonych w „Mosquito” N.F. XII i XIII utworzono 85. Grupę stanowiącą część 2. Skrzydła Taktycznego (2nd TAF). W jej skład weszły dywizjony 29., 264., 409., 410., 488. i 604. Jej podstawowym zadaniem była osłona własnych formacji bombowych przygotowujących teren do planowanego lądowania na kontynencie europejskim. W noc poprzedzającą inwazję bombowe odmiany „Mosquito” prowadziły działania osłabiające niemiecką obronę, zaś 264. Dywizjon zajmował się zagłuszaniem wrogich stacji radiolokacyjnych, po czym rozpoczął rutynowe „polowanie” na myśliwce. Maszynom 418. Dywizjonu powierzono niszczenie stanowisk artylerii przeciwlotniczej. Z sześciu samolotów skierowanych do tych zadań utracono dwa, jednak obyło się bez strat w ludziach.

Tej nocy *Luftwaffe* nie wyróżniała się szczególną aktywnością. Jedyne pewne zwycięstwo odniosła załoga 605. Dywizjonu P/O R.E. Lelong (RNZAF) i P/O J.A. McLaren niszcząc **Me 410** kilkanaście kilometrów południowy wschód od lotniska Evreux. Prawdopodobne zwycięstwo odniósł natomiast zespół z 409. Dywizjonu F/O Pearce & F/O Moore, który atakował **Ju 188**.

Niemcy stali się aktywniejsi w noc po lądowaniu w Normandii. F/L Allison i F/O Stanton z 29. Dywizjonu zestrzelili **Ju-52/3m** i inny niezidentyfikowany samolot w pobliżu Coulommiers. Chwilę później w tej samej okolicy inny transportowy **Junkers** został zniszczony przez załogę F/L Don MacFayden (RCAF) & F/L Pinky Wright (HR155) z 418. Dywizjonu. F/L E.L. Williams przechwycił nad lotniskiem Orleans-Bricy **Ju 88**, a zespół W/C K.M. Hampshire & F/L T. Condon (N.F. XXVII, HK286) z australijskiego 456. Dywizjonu stoczyli udaną walkę z **He 177**.

W nocy z 7 na 8 czerwca *Luftwaffe* za sprawą „Mosquitów” utraciła nad Francją osiem maszyn: z czego samoloty 456.

Dywizjonu zniszczyły wtedy cztery **He 219**. Dobę później aktywność niemiecka osłabła. *F/L J.C.I. Hooper & F/O Hubbard (N.F. XIII, MM500)* z 604. Dywizjonu zestrzelili **Bf 110** na północ od Laval, a *F/O Wigglesworth & F/S Blomfield* z 29. Dywizjonu – **Ju 88**.

Późnym wieczorem 9 czerwca lotnicy 29. Dywizjonu pozbawili *Luftwaffe* dwóch kolejnych myśliwców, a **Mosquity** 456. Dywizjonu zestrzeliły kolejnego **He 219** i **Do 217**. W ten sposób do końca czerwca samoloty 85. Grupy zniszczyły 76 samolotów na pewno i pięć prawdopodobnie.

W lipcu sześć dywizjonów grupy zniszczyło 55 samolotów na pewno i dwa prawdopodobnie. Dodatkowo piloci 219. Dywizjonu (podlegającego bezpośrednio *Fighter Command*) zestrzelili sześć **Ju 88** i –188 operujących nad alianckim przyczółkiem we Francji. Dywizjon ten używał „**Mosquito**” *N.F. XVII* i 28 sierpnia został włączony do 85. Grupy.

6 sierpnia 604. Dywizjon został jako pierwsza jednostka „**Mosquito**” przebazowany na kontynent, na lotnisko A8 koło Picauville. W całym miesiącu samoloty 85. Grupy zniszczyły 77 samolotów *Luftwaffe* w powietrzu, a 418. Dywizjon dodatkowo kilka na ziemi. „**Mosquito**” tej ostatniej jednostki organizowały dość odległe wypadki w poszukiwaniu celów. Przykładowo w nocy z 29 na 30 sierpnia załogi *Russ Bannock & Bob Bruce* i kalifornijczyk *F/O Sid Seid & Dave McIntosh* (prawdopodobnie *F.B. VI, TH-J*, numer ewidencyjny nieznany) zapuściły się aż nad Danię. Na lotnisku Kopenhaga-Kastrup zapalili **Ju 88**, po czym skierowali się nad bazę Vaerlose. Seid ostrzelał szereg zaparkowanych samolotów, jednak z pewnoś-

cią zniszczył **Bf 110**, przy ogonie którego krzatali się mechanicy. W chwili, gdy zobaczyli zbliżającego się „**Mosquito**”, pobili zapewne wiele rekordów prędkości uciekając od obsługiwanego *Messerschmitta*.

We wrześniu i październiku liczba odniesionych zwycięstw zdecydowanie zmalała w porównaniu z poprzednimi miesiącami, odpowiednio 28 i 15 samolotów. W listopadzie, mimo włączenia do 2. *TAF* dwóch kolejnych Dywizjonów 418. i 605. liczba zwycięstw sięgnęła zaledwie 14 samolotów. Stało się jasne, że *Luftwaffe* drastycznie ograniczyła swoją działalność z powodu braku paliwa, personelu i warunków pogodowych. Jedną z najbardziej pracowitych nocy od początku miesiąca była z 18 na 19 grudnia. Wtedy właśnie *W/C James D. Sommerville & F/O G.D. Robinson (N.F. XIII, MM456)* z 409. Dywizjonu zestrzelili nad Kaiserworth **Ju 88** uzyskując swe szóste zwycięstwo. W tym samym czasie nad Bonninghardt *F/L C.E. Edinger (RCAF) & F/O C.C. Vaessen (N.F. 30, MV527)* z 410. Dywizjonu zniszczyli innego **Ju 88**. Jak dotąd, od początku miesiąca, udało się pozbawić *Luftwaffe* jednego **Ju 88** i dwóch „sto dziesiątek”.

Okres Bożego Narodzenia, wbrew pozorom, nie należał do spokojnych. Nocą z 22 na 23 grudnia załoga z 219. Dywizjonu *W/C Peter Green & F/L Oxby (N.F. 30, MM792)* zestrzeliła **Ju 88** i – co więcej – powtórzyła ten sukces dobę później. Wówczas to dwa inne „**Mosquito**” z tej jednostki także zniszczyły po **Junkersie**. Ogółem tej nocy **Mosquity** 2. *TAF* zniszczyły aż dziesięć niemieckich samolotów! Na liście zwycięskich załóg wpisali się ponadto *F/L McPhail & F/O*



Załogi z 604. Dywizjonu *RAXAF (Royal Auxiliary Air Force)*, z tyłu „**Mosquito**” *N.F. XIII* z tzw. *Universal Radar Nose*. *Aircrew of 604th Squadron RAXAF in 1944, in the background is a N.F. XIII with Universal Radar Nose.*



Zaśnierzony „Mosquito” N.F. XIX „RS-J” i MM654 ze 157. Dywizjonu, 1944 rok. A snow covered “Mosquito” N.F. XIX coded “RS-J” and serialised MM654 of 157th Squadron, 1944.

Donaghue z 409. Dywizjonu, którzy zestrzelili **Ju 188**, oraz F/O Mackenzie & F/O Bodard z 410. Dywizjonu z dwoma **Ju 88**. Nowozelandczycy z 488. Dywizjonu odnieśli cztery zwycięstwa, przy czym dwa F/L Kenneth W. Chunky Stewart & F/O H.E. Bill Brumby (N.F. 30, MM822).

W wigilijną noc 2. TAF wysłał aż 139 samolotów nad cele w południowo-zachodnich Niemczech. Ta niedogodność nieomal przerodziła się w święto, kiedy podsumowano ilość zniszczonych samolotów wroga. Kanadyjski 410. Dywizjon wystawił dziewięć N.F. 30, które przebywały na patrolach od 17:50 do 05:30 następnego dnia. W tym czasie, nad Wasseberg F/L C.E. Edinger & F/O C.C. Vaessen (MV527) przechwycili **Ju 87** z NSG 1, a inną samolot tej jednostki zestrzelili S/L I.E. MacTavish & F/O A.M. Grant (MT485). Natomiast legitymujący się już sporym dorobkiem F/O J.A. Watt & F/L E.H. Collins zniszczyli nad Roermond **Ju 88** z 2./NJG 2, zaś F/L G.R.I. Parker & W/O D.L. Godfrey (N.F. 30, MM698) z 219. Dywizjonu najpierw zestrzelili **Ju 188** około 20 km na wschód od Eindhoven, a potem wytropili następnego **Junkersa** 60 km na wschód od Arnhem.

Swe szóste zwycięstwo świętował tej nocy dowódca 406. Dywizjonu W/C Russ Bannock (N.F. 30, MM693), którego łupem padł **Ju 88G-1** (W.Nr. 714132, 3C+CT) z 9./NJG 4. Prawdopodobne zestrzelenie **He 219** niedaleko Nijmegen zgłosili F/L R.J. Foster & F/L M.F. Newton (N.F. XIII, MM462). Natomiast **Bf 110** spadł po celnej serii załogi F/L Stephenson & F/L Hall z 219. Dywizjonu.

W niedzielę 1 stycznia 1945 roku, około 07:45 Luftwaffe przeprowadziła operację „Bodenplatte”, polegającą na dokonaniu zmasowanego ataku na 27 alianckich lotnisk w wyzwolonej części kontynentu przez około 850 myśliwców. Działania te trwały nieprzerwanie przez cztery godziny i kosztowały RAF i USAAF jakieś sto samolotów. Jednak atakujący ponieśli klęskę ponosząc trzykrotnie wyższe straty, głównie za sprawą licznych dział przeciwlotniczych zgromadzonych do zwalczania V 1. Wypada dodać, że stan „Mosquito” nie został podczas tych działań specjalnie uszczuplony.

Następnego dnia jednak RAF postanowił wziąć odwet. Już wieczorem w Nowy Rok samoloty 2. TAF przystąpił do akcji. Wyjątkowy sukces odniósł wtedy zespół z 604. Dywizjonu F/L Foster & F/L Newton niszcząc trzy **Ju 88**.

Cały styczeń podsumowano liczbą 17 zwycięstw. Jednym z ciekawszych było odniesione w nocy z 23 na 24 przez załogę

P/O M.G. Kent & P/O Simpson, którzy swym N.F. XIII (MM466) przechwycili u ujścia Skaldy **Ju 88** prawdopodobnie z LG 1. Jednostka ta utraciła tej nocy trzy samoloty, które minowały rzekę i zwalczały bombami żeglugę kursującą z zaopatrzeniem dla sił alianckich w Antwerpii. Podobne zadania wykonywały wówczas **Ju 88S-3** należące 1./KG 66 – dwa takie samoloty zniszczyły N.F. XIII z 409. Dywizjonu.

Innym ciekawym samolotem Luftwaffe zestrzelonym tej nocy przez „Mosquito” 409. Dywizjonu był **Ju 188E-1** (W.Nr. 260542, A3+QD) z osławionej KG 200 Kommando „Olga”, który pilotował Obergefreiter Heinz Hauck. **Junkers** zdołał już zrzucić dwóch agentów na tyłach frontu, gdy dzięki reflektorom, artylerii przeciwlotniczej i stacji naprowadzania przechwyciła go załoga W/C James D. Somerville & P/O A.C. Hardy (N.F. XIII, MM456). Salwa wystrzelona z zaledwie 60 metrów zapaliła lewy silnik **Junkersa** i spowodowała wybuch, po którym Somerville wykonał gwałtowny unik dla ominięcia kaskady odłamków. Druga seria minęła cel, jednak trzecia odcięła końcówkę lewego skrzydła utrudniając Hauckowi utrzymanie samolotu w powietrzu. **Junkers** rozbił się 5 km na zachód od Dienst, a jego czteroosobowa załoga uratowała życie skacząc ze spadochronami i dostała się do niewoli.

W omawianym okresie Luftwaffe nie była w stanie oprzeć się alianckiej ofensywie bombowej. Operacje ograniczono do wybranych nocy, które oddziaływały okresy całkowitej pasywności. W tych okolicznościach myśliwce RAF nie były w stanie odnosić zwycięstw, choć zdarzały się takie noce, jak ta z 3 na 4 lutego, kiedy załoga 409. Dywizjonu P/O Kent & P/O Simpson zniszczyła **Ju 88**, a F/L B.E. Plumer & F/L Hargrove z 410. Dywizjonu zestrzeliła **He 219**.

22 lutego RAF rozpoczął operację „Clarion”, polegającą na uderzeniu w „system krwionośny” Rzeszy, czyli kolejowe i drogowe węzły komunikacyjne, stacje kolejowe, mosty, drogi, skrzyżowania, składy, magazyny, jednostki żeglugi śródlądowej i inne. W dziennych nalotach wzięło udział dziewięć tysięcy samolotów, w tym nocne myśliwce zdolne do przenoszenia bomb.

Niemcy być może przewidywali taki rozwój wypadków, bowiem byli nadzwyczajnie aktywni w noc przed operacją. Rzecz jasna „Mosquito” 2. TAF nie próżnowały i na kontaktach zwycięstw niektórych załóg ponownie pojawiły się nowe dane. Stosunkowo w prosty sposób „Mosquito” z 406. Dywizjonu, którego pilotował F/L Don A. MacFadyen, uporał się niedaleko

Stormede z **Bf 110**. Nieco więcej wysiłku musiała włożyć załoga z 488. Dywizjonu *F/L K.W. Chunky Stewart i F/O H.E. Bill Brumby (N.F. 30, NT263)*, która zaalarmowana przez stację kontroli ruchu lotniczego zaczęła śledzenie niezidentyfikowanego celu. Po zbliżeniu się na odległość strzału ustalono, iż przeciwnikiem jest **Ju 88G**. Niemiec zorientował się, że jest namierzany i rozpoczął wykonywanie manewrów mających na celu zmylenie „**Mosquito**”. Stewart jednak zdołał ustawić się za ogonem Junkersa i oddał dwie dość szerokie serie, po których przeciwnik eksplodował.

25 lutego dowódca 219. Dywizjonu *W/C Peter Green* jak zwykle latający z nawigatorem *F/L Oxby (N.F. 30, MM792)* zestrzelił **Ju 87**, a cztery noce później Don MacFadyen prawdopodobnie zniszczył niezidentyfikowany samolot lecący wówczas *N.F. 30, NT325*. Ten sam pilot, pilotując ten sam samolot, pokonał 5 marca w Gerolzhofen **Ju 88G**.

Nocą z 12 na 13 marca *F/L J.W. Welford & F/O R.H. Phillips* z 410. Dywizjonu odnieśli w rejonie Dunkierki prawdopodobne zwycięstwo nad **Ju 88**. Trzy dalsze zwycięstwa zgłoszono po nocy 21/22 marca i we wszystkich przypadkach były to **Bf 110**.

24 marca, podczas lotów dziennych, lotnicy 264. Dywizjonu zniszczyli dwa **Ju 88**, a kolejne trzy maszyny w ramach lotów nocnych „**Mosquito**” z 604. i 410. Dywizjonu. Dobę później *Luftwaffe* straciła dwa **Ju 88** i dwa **Bf 110** za sprawą załóg z dywizjonów 409., 264. i 219. Najwięcej zwycięstw przypadło na noc z 26 na 27 marca, kiedy *RAF* osłaniał przyczółek mostowy na Renie w Emmerich. *F/O T.R. Wood & F/O R. Leafe* z 604. Dywizjonu (*N.F. XIII, MM497*) pokonali **Ju 88**, zaś *F/O Reed & F/O Bricker* z 219. Dywizjonu zniszczyli **Ju 188**. *Messerschmitta Bf 110* zestrzelił duet *F/L B.E. Plumer & F/L Bradford* z 410. Dywizjonu, natomiast w rejonie Emmerich *F/L Johnny Hall & P/O Taylor (N.F. 30, NT314)* doprowadzili do eksplozji **Ju 88**. Szczątki z niemieckiego samolotu uszkodziły „**Mosquito**” do tego stopnia, że Hall natychmiast skierował go do Gilze-Rijen. Podchodząca do lądowania samolot zaczął się palić, dlatego przyziemienie odbyło się „na brzuchu”, a załoga opuściła go włazami awaryjnymi.

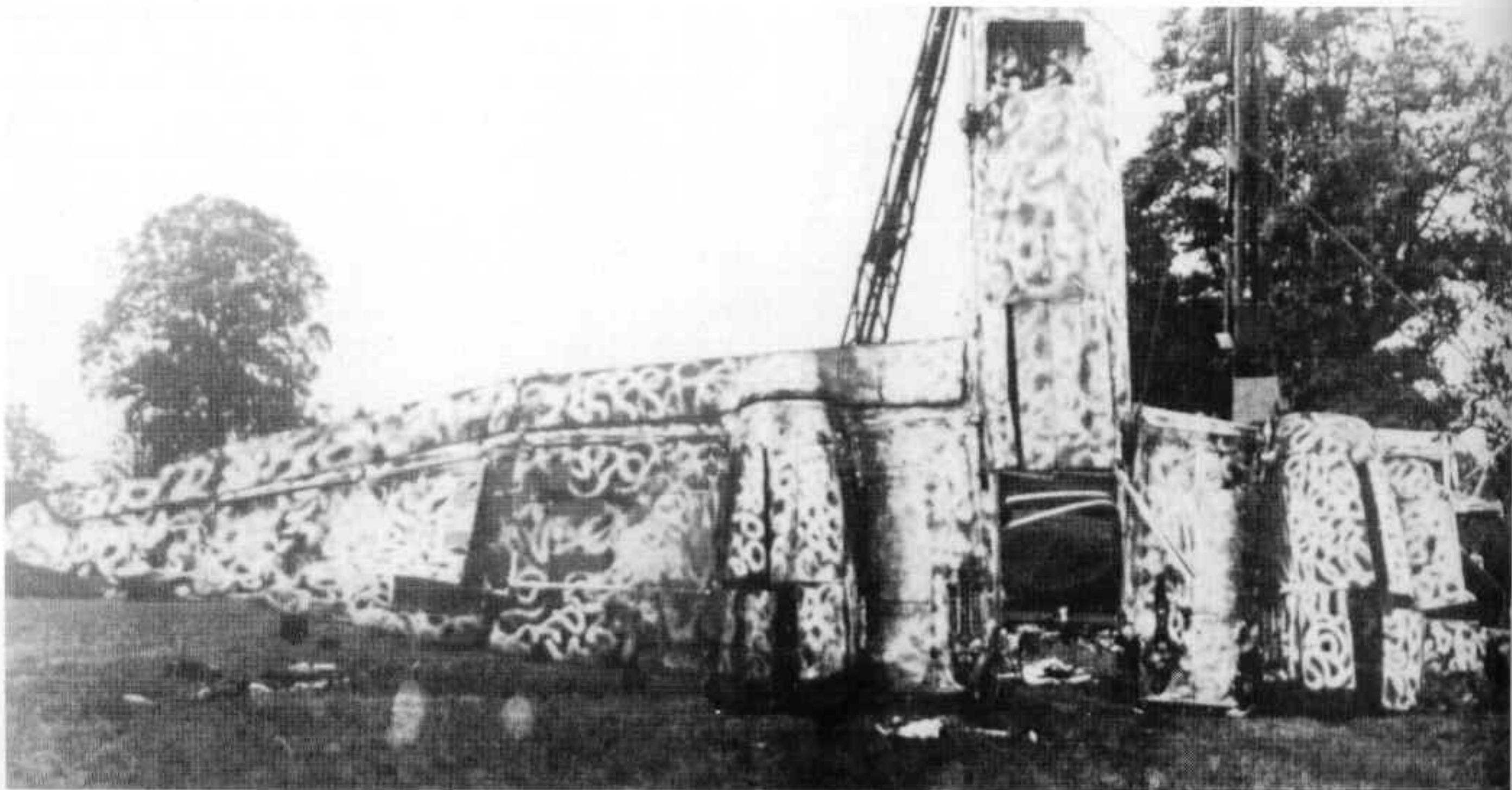
Tej samej nocy nad przyczółkiem operowała załoga *F/L K.W. Chunky Stewart & F/O H.E. Bill Brumby* (jak zazwyczaj w *NT263*). Jakies 14 km na północny zachód od Bocholt przechwycili oni **Bf 110**, który niebawem rozbił się w blasku oślepiającej eksplozji. W tym momencie radar zaczął szwankować, jednak Brumby nawiązał urywany kontakt. Celem okazał się być **He 111**, który po dwukrotnym ostrzeleniu rozpoczął lot nurkowy. W tym momencie Stewart zorientował się, że na ogonie jego „**Mosquito**” usiłuje usadowić się niemiecki nocny myśliwiec, dlatego zrezygnował z pościgu za **Heinklem**.

W nocy z 7 na 8 kwietnia *F/L Stewart & F/O Brumby* odnieśli jedno ze swych najciekawszych zwycięstw. Po leniwie płynących godzinach patrolu stacja naziemna zgłosiła obecność celu nad Zagłębiem Ruhry. Stewart zidentyfikował go jako **Bf 110** i rozpoczął pościg. Jak się okazało, Niemcy byli świadomi obecności „**Mosquito**”, przez co pojedynek trwał bardzo długo. Strzelec *Messerschmitta* raz po raz otwierał ogień, jednak nie był w stanie trafić przeciwnika, jednak skutecznie uniemożliwiał Stewartowi zajęcie dogodnej pozycji do strzału. Po chwili jednak w ogonie **Bf 110** pojawił się niewielki ogień, który urósł do całkiem sporych rozmiarów. Wtedy właśnie *Messerschmitt* przeszedł w pionowe nurkowanie, zapewne opuszczony przez załogę. Wygląda więc na to, że strzelec ów odstrzelił ogon własnego samolotu. Stewartowi zaliczono piąte zwycięstwo mimo, że nie oddał ani jednego strzału.

Do końca kwietnia maszyny 2. *TAF* zestrzeliły nie mniej niż 23 samoloty *Luftwaffe*. Ostatnie zwycięstwo zapisano w nocy z 2 na 3 maja na konto załogi *F/O Brian Williams & W/O Hardy* z 605. Dywizjonu, która zestrzeliła nad Lecke (Dania) **Fw 190**.

* - *Luftwaffe* przyznała się do utraty dwóch **Fw-190**, dwóch innych zgłoszonych jako zaginione (**A-5 840043** i **A-4 58**) i dwóch innych rozbitych we Francji po powrocie z akcji z ciężkimi uszkodzeniami.

** - Mógł to być *W.Nr 144327*, ze znakami *3E+JT* z *III/KG 6*, jednak opis okoliczności utracenia tej maszyny w dokumentach *Luftwaffe* nie pasuje do zdarzenia zgłoszonego przez załogę 29. Dywizjonu.



Wrak **Ju 188E** zestrzelonego w nocy przez „**Mosquito**” nad Wielką Brytanią w 1944 roku. *A wreck of destroyed Ju 188E bomber, a victim of night „Mosquito” operation over Britain in 1944.*

PRZECIW LATAJĄCYM BOMBOM

Mniej więcej miesiąc po zakończeniu niefortunnych nalotów *Steinbock* Niemcy przystąpili do kolejnej ofensywy, której charakter nie miał precedensu w historii zmagania powietrznych. Wywiad brytyjski miał świadomość istnienia i możliwości rychłego wprowadzenia do akcji jednej z niemieckich „cudownych broni”, jednak nie miał w zwyczaju dzielić się takimi informacjami z innymi rodzajami broni. Dlatego lotnictwo było całkowicie zaskoczone, gdy pociski V 1 pojawiły się nad Wielką Brytanią. Pierwsze dziesięć sztuk odpalono w kierunku Londynu 13 czerwca 1944. Wydawało się, że broń ta jest stosunkowo łatwa do zwalczania przez nowoczesne samoloty myśliwskie, dlatego rychło zorganizowano patrole typu „*Anti-Diver*”. Rzecz jasna – z uwagi na możliwość rozwinięcia dużej prędkości – w zadaniach tych nie można było pominąć jednostek wyposażonych w „*Mosquito*”.

Pierwsza V 1 została zniszczona przez *DH. 98* już 14 czerwca. Dokonał tego *F/O Rayne Schulz*, instruktor z 54. *OTU*, który odbywał lot patrolowy z *Manston*. Jego samolot wpadł w chmurę odłamków i płonącego paliwa V-1 tracąc spore fragmenty poszycia kadłuba i skrzydeł. Wszystkie jednostki *RAF* przesunięte do walki z „latającymi bombami” rozpoczęły niepisane współzawodnictwo o to, kto zniszczy jak najwięcej tych obiektów. Dodatkowo, 25 czerwca *Dywizjon bombowy 85 i 157* zostały wydzielone ze *100. Group* do zwalczania V 1 i wykonywały wyłącznie patrole *anti-Diver* do 20 sierpnia. Standardowe ugrupowanie kierowane przeciw fali V 1 składało się z ośmiu lub więcej „*Mosquito*” z czterech (na pięć dostępnych) *dywizjonów*. Spośród jednostek eksploatujących „*Mosquito*”, bodaj najwięcej V-1 zestrzelił *96. Dywizjon*, bo aż 174 sztuki, zaś kanadyjski *418. Dywizjon City of Edmonton* – 83. Wszystkie prócz siedmiu udało się zestrzelić nad wodami, zatem ich upadek nikomu nie wyrządził krzywdy. Podczas strzelania do „latających bomb” zazwyczaj udawało się zniszczyć tylko zbiornik paliwa, zaś głowica z materiałem wybuchowym eksplodowała przy zetknięciu z powierzchnią ziemi lub wody. Rekordzistą jeśli chodzi o zwalczanie V 1 był *S/L R.N. Chudleigh* z *96. Dywizjonu*. Zestrzelił on aż 152 pociski, w tym między innymi sześć w ciągu jednej nocy. Zdystansował on innych znakomitych strzelców, jak na przykład *F/L J.W. Gougha* z rezultatem 51 V 1, *F/L Franka Toga*

Mellersh – 39 lub 42 (nie ma jasności w tej sprawie). Wszystkie przypadki zestrzeleń „latających bomb” przez „*Mosquito*” miały miejsce w porze nocnej, łącznie 471 sztuk!

W owym czasie uwagę Aliantów, a zwłaszcza całego zniewolonego przez hitlerowców świata, przykuwały wydarzenia w Normandii. „*Mosquito*” były zaangażowane w operacje bezpośredniego wsparcia lądujących sił, jednak w porze nocnej też należało zapewnić im osłonę. Jako pierwszy, zadania te wykonywał *125. Dywizjon Newfoundland* od czterech miesięcy wyposażony w *N.F. XVII*. Od 9 lipca wspierał go *68. Dywizjon z N.F. XIX*, a pod koniec sierpnia dołączył *dywizjon 219*. Oddziały alianckie szybko opanowały rejon *Pas de Calais*, gdzie umieszczono większość wyrzutni V 1, dlatego Niemcy zaczęli odpalać „latające bomby” z pokładów samolotów-nosicieli *He 111H-22*. W maszyny te była wyposażona *III./KG 3* rozlokowana na holenderskich lotniskach *Venlo* i *Gilze Rijen*. *Heinkle* startowały po zmroku, wykonywały niski przelot nad Morzem Północnym i gdy znajdowały się około 90 kilometrów od brytyjskiego brzegu, tuż przed odpaleniem, nabierały wysokości do pięciuset metrów. W sierpniu odpalono w ten sposób 410 V 1 skierowanych na Londyn, *Southampton* i *Gloicester*. We wrześniu postęp sił alianckich spowodowały przeniesienie *III./KG 3* do Niemiec.

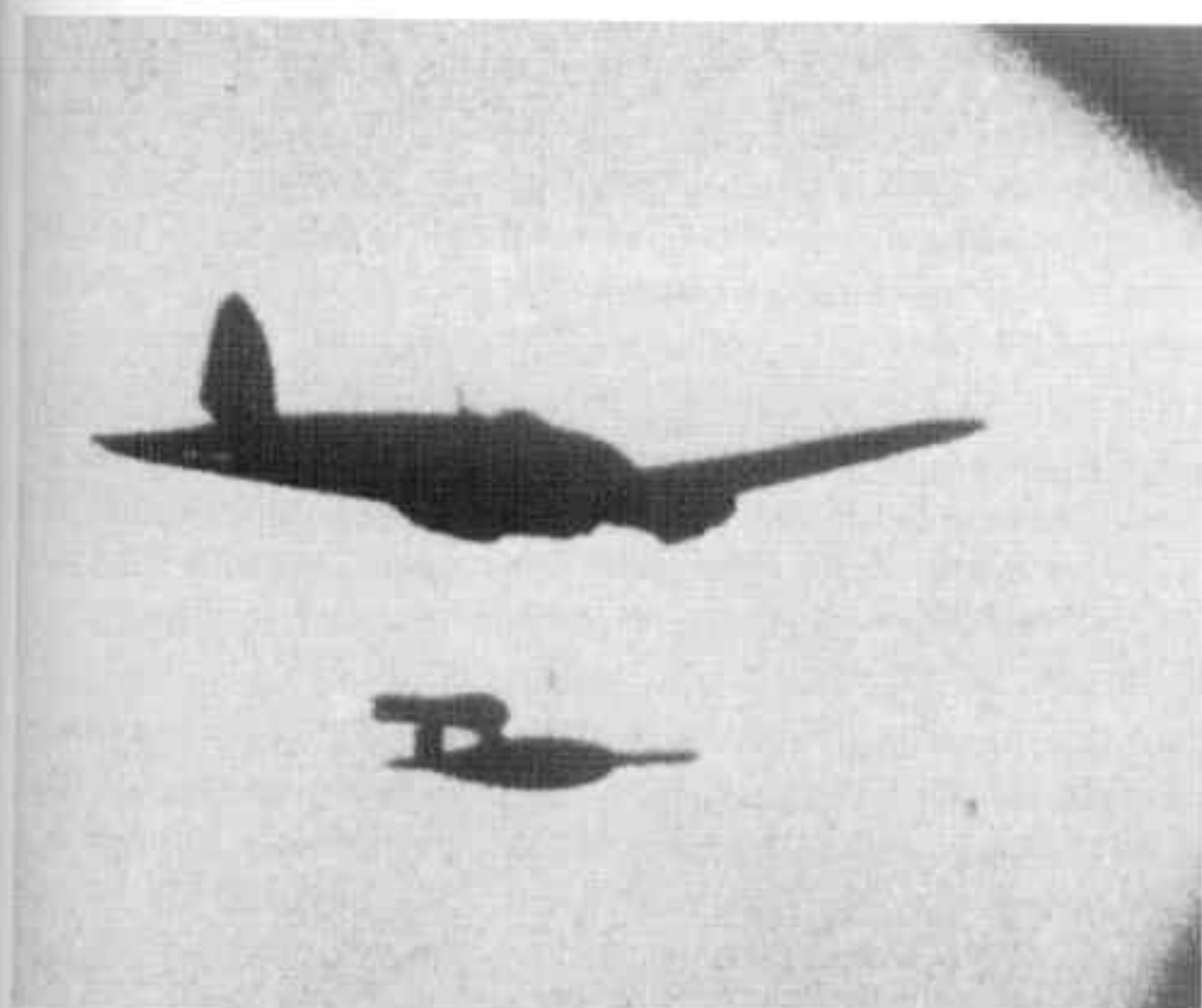
Jedynie brytyjskie samoloty zdolne zagrozić *Heinklom* to „*Tempest*” V i „*Mosquito*” wyposażone w radar *A.I*. Pierwszy *He 111H-22* został zniszczony przez „*Mosquito*” nocą 25/26 września – dokonała tego załoga *409. Dywizjonu W/O Fitchett & F/S Hardy* operująca samolotem *N.F. XIII MM589*. W ciągu kolejnych trzech miesięcy uzyskano siedemnaście zwycięstw nad *Heinklami*. Działy przeciw nim *dywizjony 25., 125., 68. i 456., oraz FIU*. Ostatni *He 111H-22* został zniszczony nad Morzem Północnym 6 stycznia 1945 roku przez załogę *W/O A. Brooking & P/O Finn* z *68. Dywizjonu*. Ich samolot został zapewne poważnie uszkodzony podczas tego ataku, bowiem nie zdołał powrócić do bazy.

Podczas ostatnich miesięcy wojny *Dywizjony 25., 68., 96., 125., 151., 307., 406. i 456.* latały w osłonie bombowców zapewniając „straż tylną”. Do lotu do celu był tak skalkulowany, by *Mosquity* mogły się pojawić nad rejonem bombardowania po samolotach oznaczających cele, a przed falą bombowców. Główne niebezpieczeństwo stanowiły niemieckie myśliwce atakujące formację z dołu i z tyłu, dlatego w czasie drogi powrotnej „*Mosquito*” zamykały wyprawę.

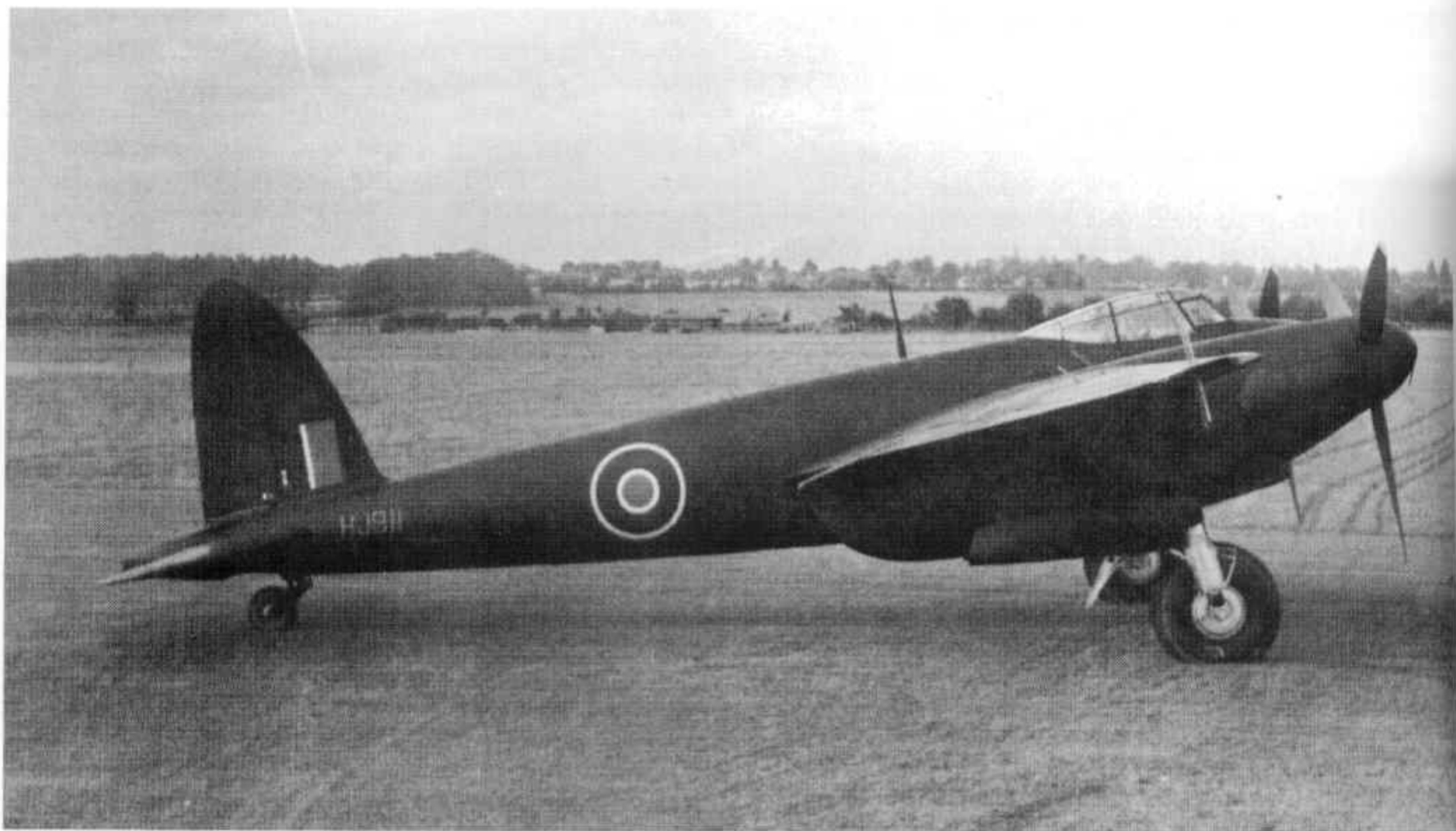
100. GRUPA – MYŚLIWCE „MOSQUITO” W BOMBER COMMAND

Podstawowymi celami *RAF* były w drugiej połowie 1943 roku *Mannheim*, *Kassel*, *Hannover* oraz *Berlin*, choć to ostatnie miasto miało dopiero odczuć smak wojny. 19 listopada rozpoczęła się batalia, którą po latach nazwano *Bitwą o Berlin*. 440 „*Lancasterów*” dokonało najcięższego jak dotąd nalotu na stolicę Rzeszy. Cztery noce potem nad Berlinem pojawiły się 764 samoloty, a dobie później około połowy tych sił usiłowało powtórzyć bombardowanie. Cel był jednak przesłonięty dymami pożarów wznieconych przez poprzedni nalot. Ogrom dokonanych zniszczeń był oszałamiający, jednak bilans strat po własnej stronie nie napawał optymizmem.

Nieubłagane malejącą dostępną liczbę załóg i samolotów bombowych odbierano w *Air Ministry* jako poważny problem. Zasoby ludzkie ani materiałowe *RAF* nie były nie wyczerpane, a niszczenia celów strategicznych umożliwiających Niemcom prowadzenie wojny nie można było zaniechać. Skoro wyprawy bombowe miały być kontynuowane, to należało wyeliminować



Moment wyczepienia bomby latającej V 1 od bombowca *He 111 H-22 z III./KG 3*. A V 1 flying bomb is launched from a *He 111 H-22 bomber of IIIrd Gruppe KG 3*.



„Mosquito” N.F. II HJ911 ze 141. Dywizjonu wyposażony w „Serrate”. A „Serrate”-equipped „Mosquito” N.F. II serialled HJ911 of 141st Squadron.

ten czynnik, który najsilniej dawał się im we znaki: nocne myśliwce *Luftwaffe* i wszystkie środki przez nie wykorzystywane. Nie ulegało kwestii, że najlepszą formą przeciwdziałania było zapewnienie bombowcom osłony myśliwskiej. Ale jak, skoro RAF nie miał dostatecznie dużo nocnych myśliwców, a mały zasięg większości z nich nie pozwalał na stałe przebywanie z wyprawą?

W 1943 roku pojawiła się koncepcja zorganizowania eskorty myśliwskiej funkcjonującej raczej „przy bombowcach” zamiast „z bombowcami”. Osłona taka miała działać na bezprecedensowych zasadach. Zazwyczaj pełni ona rolę defensywną, pierwsza dostrzega i przeciwdziała już istniejącemu zagrożeniu. Tu zaś chodziło o ofensywny patrol zorganizowany w pobliżu trasy przelotu wyprawy bombowej i eliminowanie wroga zanim przystąpi do ataku, a w ostateczności gdy już atakuje brytyjskie bombowce. Słowem, należało przemienić myśliwego w zwierzyne.

Aby uprościć sprawy koordynacji działań, postanowiono oddelegować część nocnych jednostek myśliwskich wprost do *Bomber Command*, 23 listopada 1943 roku w Norfolk utworzono 100. Group, której dowódcą został A/C E. B. Addison. Podstawowym sprzętem tego związku taktycznego będzie szeroko doceniany „Mosquito”, jednak ponadto znalazła się tu ciekawa formacja mieszana (192. Dywizjon) operująca kilkoma „Mosquito” B. IV, „Halifaxami”, „Stirlingami” i „Wellingtonami”. Wbrew pozorom, ani jeden z nich nie był samolotem bombowym. Miarą sukcesu własnych myśliwców było właściwe rozpoznanie możliwości nieprzyjaciela i ewentualne obniżanie wartości technicznej jego sprzętu. Dlatego zajęto się monitorowaniem używanych przez Niemców częstotliwości radiowych i radarowych, a także zakłócaniem transmisji na wysokich częstotliwościach. Ponadto na każdy niemiecki wynalazek z zakresu działalności nocnych myśliwców należało natychmiast znajdować antidotum. To zadanie wzięły na siebie nafaszerowane sprzętem elektronicznym samoloty 192. Dywizjonu i grupa naukowców.

Formowanie 100. Grupy rozpoczęto od 141. Dywizjonu. W czerwcu 1943 roku jednostka ta jako pierwsza zastosowała „Beaufightera” IF z urządzeniem namierzającym „Serrate”. Było ono w stanie wykryć pracujący radar „Lichtenstein” (FuG 202/212) instalowany w niemieckich myśliwcach nocnych. Zasięg tego wynalazku nie przekraczał osiemdziesiąt kilometrów dla namierzonego celu, lub dziesięć kilometrów jeżeli emisja Lichtensteina nie była skierowana na antenę odbiornika „Serrate”. Urządzenie to nie podawało ani odległości, ani pułapu wykrytego samolotu, a jedynie kierunek. Dlatego najpierw kierowano się na cel, a końcowe podejście do ataku realizowano przy pomocy radaru A.I. Mk IV. Ten ostatni był też używany do wyszukiwania nocnych myśliwców wroga, które w danym momencie nie używały radaru. Sama nazwa „Serrate” oznacza coś o poszarpanych krawędziach. W istocie linia odniesienia (tak zwana „podstawa czasu”) wykrytego pracującego niemieckiego radaru na ekranie urządzenia odkształcała się do postaci do złudzenia przypominającej rybi szkielet pozbawiony głowy. We wrześniu „Serrate” pierwszy raz zainstalowano na „Mosquito” N.F. II ze 141. Dywizjonu, a w grudniu wprowadzono je do podobnie wyposażonych dywizjonów 239. i 169. Obie te jednostki, oraz 515. Dywizjon, zasiliły 100. Grupę nieomal natychmiast.

Pierwszą akcją bojową „setki” była misja wsparcia 483 „Lancasterów” i 30 „Mosquito” podczas wyprawy na Berlin nocą 16 na 17 grudnia 1943. Nad Niemcami działały wówczas dwa „Beaufightery” i para „Mosquito” N.F. II. Nalot stał się znany jako „Czarny Czwartek” z powodu wyjątkowo wysokich strat. 25 „Lancasterów” zestrzeliły nocne myśliwce i artyleria, a 34 dalsze utracono z powodu fatalnej pogody w kolizjach, wypadkach przy lądowaniu i po tym jak niektóre załogi ratowały się skokami ze spadochronem po wylataniu całego zapasu paliwa. Jeden z „Beaufighters” powrócił przedwcześnie do bazy z usterką urządzeń radiolokacyjnych, a w jednym z „Mosquito” odmówił posłuszeństwa silnik. Drugi z „Mosquitów” nawiązał kontakt radarowy z nieprzyjacielem i

nawet stoczył pojedynek z **Bf 110**, jednak bez rezultatów. Następna misja „setki” miała związek z nalotem *Bomber Command* na Frankfurt, nocą z 20 na 21 grudnia – z dwóch „**Beaufighters**” ze 141. Dywizjonu jeden zawrócił zaraz po starcie z usterką interkomu. Trzeci lot odbył się 23 na 24 grudnia i jego celem ponownie był Berlin. Trzy „**Beaufightery**” 141. Dywizjonu wystartowały w Wigilię Bożego Narodzenia by towarzyszyć trzystu dziewięćdziesięciu bombowcom, przy czym w jednym przestało działać „**Serrate**”, co skłoniło załogę do zaniechania misji. Inny samolot (V8402, TW-F) widziano ostatni raz podczas startu. Groby załogi (F/O Bernard Gunnill & F/S Harry Hanson) odnaleziono później w Belgii, ale do dziś nie wiadomo co się właściwie stało. Trzeci „**Beau**” wytropił **Ju 88** i zestrzelił go w rejonie Duren, jednak zaraz potem sam został poważnie uszkodzony przez flak i po trzy i pół godzinnym locie z trudem powrócił do bazy.

Od Bożego Narodzenia wszystkie „**Mosquito**” 141. Dywizjonu zostały zawieszone w lotach. Jednostka otrzymywała samoloty z „drugiej ręki”, w kiepskim stanie technicznym i ze stale nawalającymi urządzeniami radarowymi. Operacje z udziałem „**Mosquito**” zamierzano wznowić po uporaniu się z remontami wszystkich samolotów. Naprawy odbywały się pod nadzorem personelu fabrycznego firmy *de Havilland*, co miało zagwarantować odpowiednią jakość prac, jednak usterki pojawiały się nadal. Dlatego do wsparcia kolejnego nalotu na Berlin w nocy z 28 na 29 grudnia wystartowały tylko dwa „**Beaufightery**”. W pierwszą noc Nowego Roku 141. Dywizjon nie był w stanie wystawić żadnego sprawnego samolotu do misji *Bomber Command* na Berlin, kiedy utracono 28 z 421 **Lancasterów** biorących udział w wyprawie. Kolejnej nocy nalot powtórzono siłą 383 bombowców i utracono 27 z nich, jednak tym razem towarzyszyły im dwa „**Beaufightery**”. Podczas bombardowania Szczecina przez 358 samolotów nocą z 5 na 6 stycznia 141. Dywizjon wysłał na patrol w rejon Wysp Fryzyjskich jednego **Serrate** „**Beau**” – był to ostatni lot tak wyposażonej samolotowy. 7 stycznia zmodyfikowany i gruntownie przejrany „**Mosquito**” został odesłany do Hatfield, gdzie mieli go dopuścić do lotów operacyjnych technicy firmy *de Havilland*. Jednocześnie rozpoczęto starania o więcej sprzętu dla nocnych myśliwców.

Pierwsza faza *Bitwy o Berlin* nie została oceniona przez *Air Ministry* za bardzo pozytywnie. Poziom wciąż wysokich własnych strat zestawiony z przeciętnymi osiągnięciami wypadł mizernie. Bombowce *RAF* odwiedziły Berlin po zapadnięciu zmroku 1 stycznia. Zrzutu bomb dokonano poprzez warstwę grubych chmur, dlatego rezultaty bombardowania nie mogły zachwycać. Ponadto z 425 samolotów utracono 28. Dobre później nalot powtórzono mniejszymi siłami, jednak z podobnych jak poprzedniej nocy przyczyn nie uzyskano zbyt wielu trafień. Nocą z 5 na 6 stycznia 350 samolotów, przeważnie „**Lancasterów**”, odbyło bardzo udaną wyprawę nad Szczecin – pierwszy raz od jesieni 1941 roku. Straty własne wyniosły 19 bombowców.

Nocą 14 na 15 stycznia 498 bombowców dokonało nalotu na Brunszwik. Z misją „**Serrate**” towarzyszyły im dwa „**Mosquito**” ze 141. Dywizjonu, jednak ofiarami nocnych myśliwców padło 38 samolotów. Oba „**Mosquito**” tym czasem z usterkami zespołów napędowych powróciły do bazy. Do działań nocnych 20 na 21 stycznia 141. Dywizjon przygotowywał sześć samolotów, jednak po przeprowadzeniu testów okazało się, że sprawne są tylko dwa z nich. Po jednym samolocie był w stanie wystawić 169. Dywizjon i 239. Dywizjon. Ich działania nie przyniosły jednak rezultatów. Następnej nocy jeden z czterech **N.F. II** ze 141. Dywizjonu

(piąty pochodził z 239) usiłował w rejonie Magdeburga przechwycić **Ju 88**, jednak kontakt utracono. Z 648 bombowców Niemcy zestrzelili wówczas 57. Podobnie wysokie straty odnotowano nocą 27 na 28 stycznia podczas nalotu na Berlin (po trzytygodniowej przerwie): 33 z 515 samolotów nie powróciło do baz. 141. Dywizjon wysłał do akcji siedem, 239. trzy, a 169. Dywizjon dwa „**Serrate**”, „**Mosquito**”. Na brak sukcesów miały wpływ usterki silników w pięciu z nich, a uszkodzenia AI w dwóch kolejnych. Morale w 100. Grupie nie było z tego powodu wysokie.

Następnej nocy do akcji ruszyło siedem „**Mosquito**”. Jeden z nich powrócił krótko po starcie z usterką przyrządów, a inny z załogą F/L Basil Johnny Brachi & F/O Angus P. MacLeod doznał awarii prawego silnika w drodze do Berlina. Niebawem, już w drodze powrotnej nad Morzem Północnym, przestał działać lewy silnik. Załogi z 239. i 141. rozpoczęły poszukiwania, jednak lotników nie odnaleziono. Ciało nawigatora morze wyrzuciło na holenderski brzeg jakiś czas później. W tym samym czasie nieopodal Berlina załoga ze 141. Dywizjonu F/O Harry White & F/O Mike Seamer Allen (HJ941) nawiązała kontakt z samolotem zidentyfikowanym jako **Bf 109**. Po pięciosekundowej salwie od dołu i z tyłu maszyna zapaliła się i chwilę potem eksplodowała. Zwycięstwo powietrzne odniosła też załoga F/O N. Munro & F/O A.R. Hurley z 239. Dywizjonu (HJ644) namierzając cel przy użyciu „**Serrate**”. Po uzyskaniu kontaktu wzrokowego z samolotową rozpoznaną jako **Bf 110** przerwano jej lot krótką salwą z broni pokładowej.

Zła passa została widać przełamana, bowiem nocą 30 na 31 stycznia zestrzelono nad Brandenburgią dwa **Bf 110**. Dokonały tego załogi 169. Dywizjonu F/L Graham J. Rice & F/O Jimmy G. Rogerson (HJ711, VI-P, „**P-for-Pluto**”) i 141. Dywizjonu S/L Joe Cooper & F/L Ralph Connolly (HJ707). Prawdziwy powód do zdenerwowania miała wówczas załoga F/L John C.N. Foreshaw & P/O Frank Folley, kiedy okazało się, że działka są niesprawne w chwili, gdy w celowniku ich „**Mosquito**” „usadowił się” **Messerschmitt Bf 110**.

Luty nie był specjalnie obfity w zwycięstwa powietrzne: ofiarami pilotów 100. Group padły trzy samoloty *Luftwaffe*, po jednym zestrzeliły „**Mosquito**” 141., 169. i 239. Dywizjonu. Ostatni z wymienionych to ciekawostka: **He 111** „**Beleuchter**”, samolot oświetlający flarami cele dla własnych myśliwców stosujących taktykę „**Wilde Zau**”. Miesiąc ten ponadto zaznaczył się tragicznie dla 100. Group – poniesiono kilka dotkliwych strat podczas lotów treningowych, a jedna załoga została zestrzelona nad Rzeszą (15 na 16 lutego, W/C E.J. Gracie & F/L W.W. Todd, HJ707, VI-B, 169. Dywizjon).

Na liście strat figuruje między innymi **N.F. II**, HJ944, ze 169. Dywizjonu (VI-C), który wystartował wieczorem 19 lutego do patrolu typu „**Serrate**”. Jego załoga F/O G.R. Shipley (RCAF) & P/O W. Bonnett u wybrzeży Holandii namierzyła radarem AI samolot, z którego zachowania można było sądzić, iż jest to niemiecki nocny myśliwiec. Pogoń za celem trwała dość długo, bo dopiero po przelecie całej Holandii i części Rzeszy zawzięta załoga przekonała się, iż uganiała się za innym „**Mosquito**”. Niebawem ustalono pozycję kolejnego celu, który tym razem okazał się być **Bf 110**. Walka manewrowa nie trwała długo: Niemiec uznał wyższość załogi *RAF* i skrył się w chmurach. „**Mosquito**” tym czasem zaczął zdradzać objawy postępującej usterki zespołu napędowego, co skłoniło lotników do powrotu do bazy. Podczas końcowej fazy podejścia do Coltishall oba silniki jednocześnie zaprzestały pracy, a maszyna wpadła do niewielkiego stawu, który zazwyczaj dostarczał uciechy miejscowym kaczkom. Obaj lotnicy wyszli z katastrofy bez szwanku, a samolot skasowano.

W lutym odnotowano łącznie aż siedemnaście przypadków przedwczesnych powrotów „Mosquito” z patroli bojowych spowodowanych usterkami silników. Starania dowództwa o lepszej jakości sprzęt dla samolotów Grupy znalazły wreszcie odzew w postaci zapewnienia, że odtąd nawalające „Merliny” 22 będą wymieniane wyłącznie na egzemplarze fabrycznie nowe. Tak się faktycznie stało, dlatego personel naziemny dwoił się i troił by jak najszybciej zainstalować nowe silniki w „Mosquitach” grupy.

„Beaufightery” 515. Dywizjonu zaczęto zastępować „Mosquitami” N.F. II od 29 lutego. Wycofywane myśliwce służyły jeszcze przez jakiś czas jak samoloty treningowe, a jednostka rozpoczęła operacje bojowe w marcu mając już na stanie kilka nowych F.B. VI i podlegając okresowo 605. Dywizjonowi. Pierwsze zwycięstwo na „Mosquito” uzyskała załoga W/C Freddie Cordite Lambert & F/L E. Morgan w pierwszym locie na tym typie 5 marca. Zniszczono wtedy He 177A-3 z 3./KG 100. Było to pierwsze zwycięstwo na ogółem siedem odniesionych w marcu przez 100. Group. Cztery z nich przypadły załogom ze 141. Dywizjonu, między innymi jedno podwójne odniesione przez F/O Harry’ego White’a & Mike’a Seamera Allena nocą 18 na 19 marca w rejonie Frankfurtu.

25 marca Bitwę o Berlin uznano za zakończoną i przegraną. Miasta nie udało się złamać, a straty własne nadal szokowały. Następnym celem wyznaczonym przez strategów z Air Ministry mogło się stać Essen. Nalot przeobraził kilka dzielnic miasta i zakłady Kruppa w morze ruin, a własne straty podsumowano dziewięcioma samolotami z siedmiuset uczestniczącymi w bombardowaniu. W tym momencie zwrócono uwagę na Norymbergę i jej zaplecze przemysłowe.

Wieczorem 30 marca potężna formacja 795 bombowców wyruszyła na bombardowanie Norymbergi. Już na odprawie przed lotem piloci 100. Group zwrócili uwagę, że trasa przelotu została zaplanowana przez rejony szczególnej koncentracji niemieckich nocnych myśliwców, jednak protesty nie zdały się na nic. Niemal bezradnie załogi „Mosquito” z dystansu obserwowały krwawe żniwa pilotów Luftwaffe. Ich starania nie na

wiele się zdały – tylko załodze F/S J. Campbell i F/S R. Phillips udało się koło Bayreuth zniszczyć Ju 88C-6 (W.Nr. 360272, D5+?) z 4./NJG 3. Bomber Command utraciło wtedy 96 samolotów (11,9%). Krytyczne uwagi co do możliwości wykrywania używanego dotąd sprzętu spowodowały, że postanowiono wdrożyć do użycia najnowszy centymetrowy radar A.I. Mk X. Podobnie jak Mk IV, nie pokrywał on tylnej półsfery samolotu. Dlatego samoloty, na których go montowano otrzymywały stację ochrony ogona „Monica” III E.

W kwietniu 1944 w Foulsham sformowano Radarową Jednostkę Badawczą Do Zadań Specjalnych (*Special Duty Radar Development Unit*), której przydługą i niezbyt klarowną nazwę zmieniono 1 maja na Jednostkę Badawczą Wsparcia Bombowego (*Bomber Support Development Unit*, w skrócie BSDU). Na jej stanie, obok „Mosquito” B. IV (a w późniejszym okresie także B. XVI), figurowała pewna liczba „Beaufighterów”, „Stirlingów” oraz „Halifaxów”. Zadaniem BSDU było modyfikowanie, opracowywanie i testowanie różnych urządzeń, w tym radarowych, używanych przez 100. Grupę. Było to konieczne, jako że Niemcy starali się przenieść bieg wojny nad Wyspy Brytyjskie napotykając zdecydowany opór załóg „Mosquito”. Po obu stronach frontu rozpoczął się pod koniec 1943 roku wyścig elektronicznych technik zwalczania samolotów wroga, w którym BSDU miała brać bardzo aktywny udział.

Zapewne od początku kwietnia załogi 100. Grupy miały możliwość brania udziału w misjach, których harmonogram opracowywały same, o ile nie kolidowało to z planami wykorzystania ich w operacjach osłony bombowców. Misje te nosiły kryptonim „Intruder” i ich celem było wyszukiwanie i atakowanie nieprzyjacielskich samolotów głęboko nad Rzeszą lub terenami okupowanymi. Podczas jednego z takich „polowań” nocą 11 na 12 kwietnia załoga F/L N.E. Reeves & W/O A.A. O’Leary (na samolocie DZ262) z 239. Dywizjonu zniszczyła Do 217. Jeden z najbardziej przedsiębiorczych zespołów F/O Harry White (promowany na *Flight Lieutenanta* 14 kwietnia) & Mike Seamer Allen ze 141. Dywizjonu zapuścił



„Mosquito” F.B. VI „YP-...” i DZ238 z 23. Dywizjonu wchodzącego od czerwca 1944 roku w skład 100. Grupy. A „Mosquito” F.B. VI coded „YP-...” and serialled DZ238 of 23rd Squadron attached in June 1944 to 100th Group Bomber Command.



„Mosquito” N.F. XIX ze 157. Dywizjonu. Jednostka wiosną 1944 roku zasilila 100. Grupę. A „Mosquito” N.F. XIX of 157th Squadron attached to 100th Group, Spring 1944.

się 18 na 19 kwietnia aż w okolice Swinemünde (Świnoujście) w pogoni za swym dziewiątym zwycięstwem, jednak ofiara zdołała uciec. Załoga ta była też obecna 20/21 kwietnia podczas pierwszego lotu bojowego piątki B-17 z 214. Dywizjonu, których zadaniem było zakłócanie między innymi transmisji radiowych pomiędzy operatorami radaru „Freya” a myśliwcami, a także systemu ochrony ogona niemieckich samolotów FuG 216. W tym czasie bombowce RAF-u bombardowały węzły kolejowe w okupowanej Francji. White i Allen lecąc „Mosquito” DD732 pół godziny po północy bezskutecznie atakowali samotnego Ju 88, jednak około 01.00 nieopodal Paryża zestrzelili Do 217N-1 (W.Nr. 51517) z 5./NJG 4. Jego szczątki rozbiły wiatrochron i pokieroszowały obie chłodnice, jednak powrót do bazy odbył się bez przeszkód. Tej nocy Bomber Command utraciło tylko osiem samolotów. Od początku miesiąca trwała zakrojona na szeroką skalę operacja niszczenia szlaków kolejowych i drogowych położonych głównie we Francji. Działania te stanowiły przygotowanie do długo oczekiwanej inwazji.

Nocą 22 kwietnia załoga F/L Tim Woodman & F/O Patrick Kemmis ze 169. Dywizjonu (samolot W4076) towarzyszyła bombowcom w ich misji do Düsseldorfu. Po uzyskaniu najpierw kontaktu z przeciwnikiem na „Serrate”, a po chwili na A.I. i wreszcie wzrokowego, zidentyfikowano cel jako Bf 110 z zapalonym białym światłem na ogonie. Pomagało ono zapewne czterem innym samolotom utrzymywać formację z namierzoną samolotową. Po zajęciu pozycji do strzału Woodman włączył celownik, jednak ten nie działał. Zmiana żarówki nie pomogła, dlatego zdenerwowany pilot z całej siły grzmotnął pięścią w celownik. Obudowa urządzenia i wtyczka odskoczyły z mocowania, a żarówka, która w tym momencie zabłysła jasnym światłem, na chwilę oślepiła Woodmana. Pilot wyłączył celownik i z niewielkiej odległości na wyczucie oddał krótką serię, jednak nie zaobserwowano trafień. Druga seria była znacznie dłuższa i w trakcie strzelania Woodman delikatnie pchnął od siebie i przyciągnął dźwignię aby pokryć pociska-

mi nieco większą powierzchnię. Zamyśl odniósł skutek, kiedy kilkakrotnie trafiony Bf 110 eksplodował, „przy okazji” zachlapując olejem wiatrochron „Mosquito” i zasypując swymi szczątkami jego nos kadłuba i prawe skrzydło.

Następnej nocy podczas patrolu z urządzeniem „Serrate” załoga F/L Graham Rice & P/O Ron Mallett ze 141. Dywizjonu (HJ712, „R”) towarzyszyła bombowcom RAF-u stawiającym zaporę minową na Bałtyku. Podczas patrolu przechwycono i zestrzelono Fw 190 operującego według taktyki „Zahme Sau”. 26 na 27 kwietnia, podczas nalotu na Essen, jedna z załóg 239. Dywizjonu wykonująca lot samolotem W4078 zestrzeliła Bf 110. Jednak 141. Dywizjon odnotował bolesną stratę w postaci załogi S/L John Forshaw (dowódca eskadry „A”) & P/O Frank Folley, która zginęła w samolocie DD615, TW-J. Następnej nocy 239. Dywizjon zgłosił aż trzy zwycięstwa powietrzne, jednak z wyprawy w okolice Stuttgartu nie powrócił następca Forshawa, S/L Victor Lovell i jego nawigator W/O Robert Lilley (DZ656).

Słaba aktywność Luftwaffe nad Wyspami Brytyjskimi spowodowała, że do 100. Grupy postanowiono włączyć kolejne jednostki, wycofując je tym samym z Fighter Command. Na przełomie kwietnia i maja dołączyły Dywizjony 85., eksploatujący „Mosquito” N.F. XII i XVII, oraz 157. z samolotami wersji XIX. Zatem dysponowały sprzętem bardzo nowoczesnym jak na miarę 100. Grupy, jednak weszły do akcji dopiero na początku czerwca 1944. W tym czasie nawet starsze warianty „Mosquito” otrzymywały nowe wyposażenie. Przeciętny F.B. VI miał teraz na pokładzie półtonowy radar, sprzęt „Serrate”, „G Box” (urządzenie nawigacyjne), IFF (Identification Friend or Foe – radarowe urządzenie identyfikacyjne swój-obcy), wizjery podczerwieni, dwa zestawy nadajników i odbiorników radiowych, 800 sztuk amunicji do działek, 3255 litrów paliwa w zbiornikach wewnętrznych i dwa zbiorniki dodatkowe po 455 litrów każdy. Kabina samolotu była tak zapchana sprzętem, że brakowało miejsca nawet na spadochron piersiowy dla nawigatora.

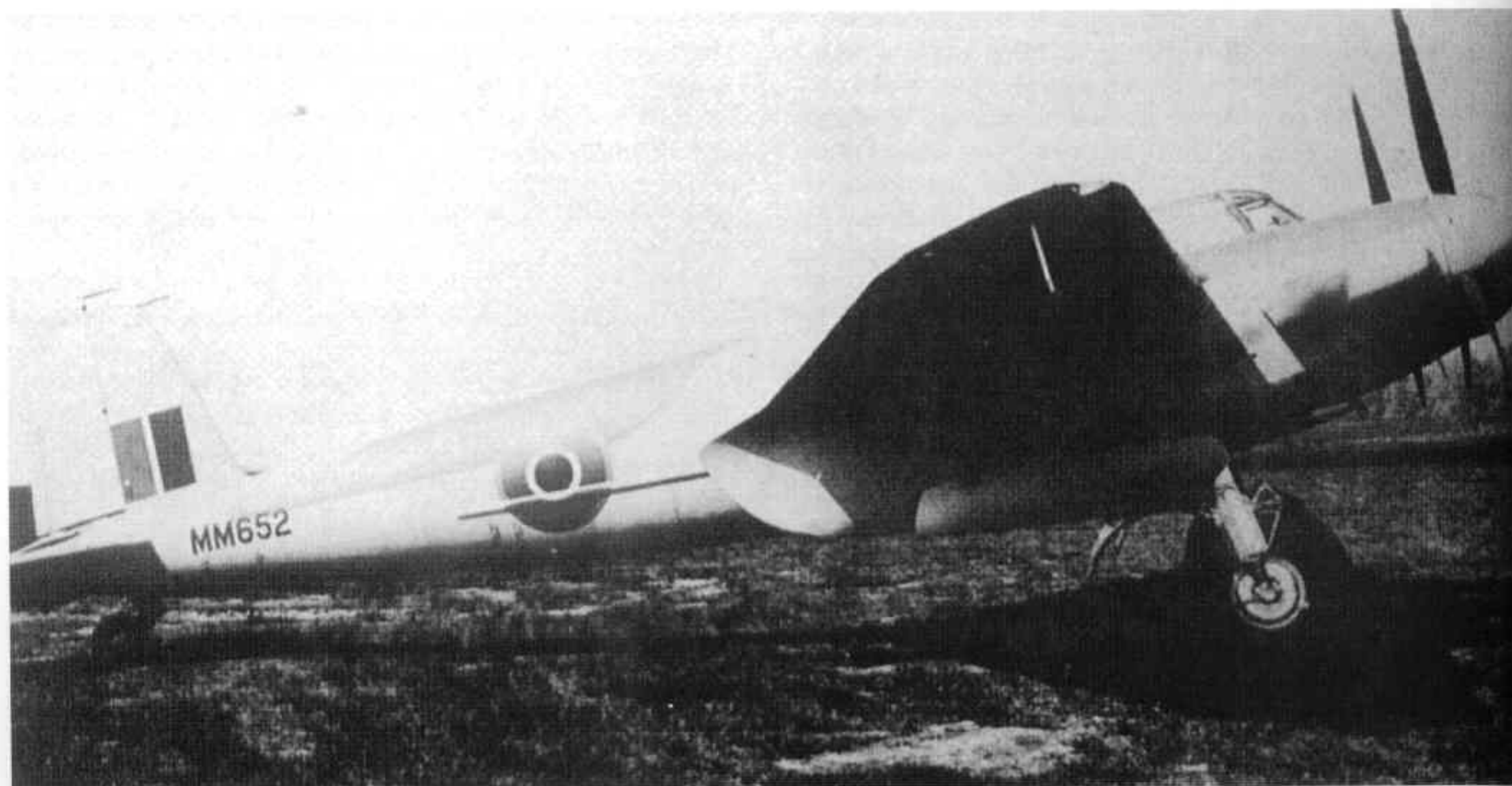
W maju 1944 dywizjon 100. Grupy zgłosiły zniszczenie osiemnastu samolotów wroga. Nocą z 8 na 9 maja F/L Woodman & F/O Kemmis ze 169. Dywizjonu towarzyszyli bombowcom podczas ich ataków na cele w północnej Francji i Belgii. Podczas lotu utrzymywali kontakt wzrokowy z bombowcami, jednak ani razu nie spostrzegli obecnych tu Bf 109 i Fw 190. W pewnej chwili koło bombowców pojawił się dwusilnikowy samolot. Był to Bf 110 pilotowany przez Lt. Wolfganga Martstallera z 4./NJG 4. Zaszedł do ataku od tyłu i oddał serię ze wszystkich luf. Bombowiec został trafiony, jednak zdołał wystrzelić flarę aby oświetlić cel dla towarzyszących „Mosquito” – na to czekał Woodman. Oddał dwusekundową salwę z broni pokładowej, która jednak minęła adversarza. Kemmis zlokalizował cel na „Serrate” i spokojnie obserwował jak Niemiec zanurkował, po czym rozpoczął nabierać wysokości, w kierunku księżyca. Był to błąd, bowiem Woodman oddał tym razem celną serię, po której Martstaller znów zanurkował i wyrównał na poziomie koron drzew. Messerschmitt pozostawał dobrze widoczny, bowiem światło księżyca odbijało się od powierzchni jego skrzydeł. W pewnej chwili Niemiec wypadł nad duże płaskie pole wyglądające jak lotnisko i rzucił samolot w prawy zakręt. Woodman odmierzył pięćdziesięciopięciopoprawkę przed Messerschmitta i otworzył ogień. Seria spowodowała, że lewy silnik obficie zadymił, a po zmniejszeniu odległości do około stu pięćdziesięciu metrów ponownie nacisnął spust broni pokładowej uzyskując wiele trafień i lekko raniąc załogę Messerschmitta. Tego było dość Martstallerowi, który przymusowo wylądował na pobliskim polu. Oddalając się od wraku samolotu zwrócili uwagę na potężną eksplozję około trzech kilometrów dalej. Spowodował ją upadek ofiary Martstallera, „Lancaster” ND587 z 405. Dywizjonu RCAF, który pogrzebał w swych szczątkach całą załogę.

W pierwszych minutach 11 maja F/O Vivian Bridges & F/S Donald G. „Spider” Webb z 239. Dywizjonu (W4078) zaatakowali Bf 110 ze znakami 3C+FI (W.Nr. 740179) z 1./NJG 4 pilotowanego przez Oblt. Heinricha Schulenburga. Messerschmitt spadł nieopodal belgijskiej wsi Ellezelles po

tym, jak poważnie ranny pilot i strzelec Ofw Hermann Meyer opuścili go ze spadochronami. 12 maja, podczas eskorty bombowców nad cele położone w Belgii duet F/L White & F/S Allen odniósł swe dziesiąte zwycięstwo niszcząc kilka kilometrów od Amiens Ju 88. Także Junkersa zestrzeliła pięćdziesiąt pięć kilometrów na południowy zachód od Brukseli załoga F/L Lucien Le Boutte & F/O Ron Mallett ze 141. Dywizjonu.

Patrole „Serrate” odbywano też 12 na 13 maja, kiedy 239. Dywizjon zapewniał osłonę myśliwską wyprawie bombowej skierowanej na cele w Belgii. Para Bridges & Webb odniósł swe drugie zwycięstwo niszcząc pilotowanego przez Uffz. Josefa Polzera Ju 88C-6 (W.Nr. 750922) z 5./NJG 3 w Hoogcruts koło Maastricht – z trzy osobowej załogi z życiem uszedł tylko strzelec pokładowy. Natomiast załoga F/O W. R. Breithaupt & F/O J. A. Kennedy pokonała Bf 110. 15 na 16 maja Walińczyk P/O Wilfried Handel „Andy Miller” i były policjant z miejscowości Birkenhead P/O F. C. Freddie Bone ze 169. Dywizjon zestrzelili swoim DZ478 w rejonie Kilonii dwa Ju 88 i Bf 110, kiedy osłaniali „Mosquito” z 8. Group minujące Kanał Kiloński. Ustanowili tym samym nie pobity rekord zwycięstw powietrznych dywizjonu odniesionych podczas jednego lotu. Nocą 22 na 23 maja załoga F/L D.L. Hughes & F/O R.H. Dickie Perks z 239. Dywizjonu zniszczyła Bf 110, a inny samolot tego samego typu zestrzelił duet ze 169. Dywizjonu W/C „Neil” B.R. Broomley & F/L Philipp V. Truscott. Po stronie strat tej nocy wypada odnotować po jednym „Mosquito” z dywizjonów 515. i 239. Ten ostatni (F.B.VI z załogą F/O David Kay Foster & F/O Robert Stanley Ling) został trafiony celnym ogniem kompanii obrony przeciwlotniczej lotniska Leeuwarden i nie kontrolowany przez pilota spadł nad jeden z hangarów wzniciając pożar. Dwie noce później dwie „stodziesiątki” operujące w okolicach Aachen stały się ofiarami załóg Hughes & Perks oraz F/L Denis J. Raby & F/S S.J. Jimmy Flint.

Nazajutrz, 27/28 maja 239. Dywizjon wystął osiem „Mosquito” do wsparcia własnych bombowców. Dowódca Eskadry „A” S/L Neil Reeves z nawigatorem P/O A.A. O’Leary zestrzeliła w rejonie Spannum (w Holandii) Bf 110 ze znakami G9+CR z 7./NJG 1 (W.Nr. 140032). Przeżył tylko lekko ranny



„Mosquito” N.F. XIX MM652 ze 157. Dywizjonu. Jednostka wiosną 1944 roku zasilila 100. Grupę. A „Mosquito” N.F. XIX serialled MM652 of 157th Squadron attached to 100th Group, Spring 1944.

pilot Uffz. Joachim Tank, zaś dwaj pozostali członkowie załogi ponieśli śmierć*. Zapewne w tym samym czasie F/L White & F/S Allen ze 141. Dywizjonu zapewniała osłonę nalotu na Aachen i Burg Leopold w Holandii. Około 02:35 Allen zaobserwował na wskaźniku AI dwa echa w odległości 14000 i 12000 stóp (odpowiednio 4,6 i 3,9 kilometra). Ponieważ odległość pomiędzy nimi malała wywnioskował, że właśnie obserwuje, jak niemiecki nocny myśliwiec przymierza się do ataku na bombowiec RAF-u. Ich „Mosquito” (HJ941) był w odległości około 2,5 km od celu i po przyspieszeniu znalazł się czterysta metrów za nim – wówczas załoga zauważyła dwa rozgrzane wyloty spalin, typowe dla Bf 109. White pozostając niżej niż przeciwnik zbliżył się na niecałe dwieście metrów i oddał dwu sekundową salwę powodując olbrzymią eksplozję. Oślepiiony pilot poprosił nawigatora o odczyty z instrumentów pokładowych, jednak uwagę Allena zaprzętało już kolejne echo, zapewne innego Bf 109. Był on niewiele ponad dwa kilometry od „Mosquito”, jednak gdy pilot odzyskał wzrok echo zanikło. W ostatnią noc maja trzecie zwycięstwo odniosła załoga F/O Bridges & F/S Webb. Obaj panowie zasiadając w kabinie DZ297 zniszczyli w rejonie Trappes Bf 110.

Dwa dni wcześniej 141. Dywizjon poniósł stratę w postaci N.F. II z numerem DD717 i znakami TW-M. Samolot ten 30 lipca 1942 roku otrzymał 30. MU, po czym 4 września dostarczono go do 157. Dywizjonu. Po remoncie w Martin Hearn maszyna trafiła do 60. MU, a 19 października 1943 roku przekazano ją do 141. Dywizjonu. Przez siedem miesięcy służby nie trapiły jej żadne usterki, dlatego nieoczekiwana eksplozja podczas lotu treningowego zaszokowała cały personel jednostki. Podczas fatalnego zdarzenia w kabinie samolotu znajdowali się W/O A. L. Potter & F/S R. E. Grey – obaj ponieśli śmierć.

Nocą 5/6 czerwca dywizjony 85. i 157. rozpoczęły operacje w składzie 100. Grupy. Druga jednostka z wymienionych wysłała tuzin Mosquitów nad teren planowanego lądowania w Normandii, zaś cztery samoloty z 85. Dywizjonu i dziesięć z 157. patrolowało rejony niemieckich lotnisk w Belgii, Holandii i północnej Francji. Tym czasem dwie załogi z 239. Dywizjonu zestrzeliły po jednym samolocie: Ju 88 G-1 przechwycili F/O W.R. Breithaupt & F/O J.A. Kennedy, a F/L Dennis Welfare & F/O D.B. Taffy Bellis Messerschmitta Bf 110. Zwycięstwa te rozpoczęły pasmo sukcesów 100.Group, która do końca miesiąca zdołała zniszczyć trzydzieści trzy samoloty Luftwaffe. Bomber Command aktywnie przystąpiło do wspierania marszu własnych wojsk i niszczenia celów, które mogły im zagrozić. Działania te koncentrowały się przede wszystkim w wąskim pasie normandzkiego wybrzeża.

11 czerwca wystratował do lotu treningowego N.F. II HJ916 ze znakami TW-Y ze 141. Dywizjonu. Samolot pilotował F/L P.A. Riddoch, a jego nawigatorem był F/O C.S. Ronaye. W pewnej chwili, będąc pomiędzy miasteczkami Chippenham i Newmarket (na granicy hrabstw Suffolk i Cambridgeshire), maszyna rozpadła się w powietrzu wyrzucając z kabiny pilota, który poważnie kontuzjowany zdołał otworzyć spadochron. Nawigator nie był w stanie opuścić samolotu. Wieczorem tego dnia W/C Michael Miller z 85. Dywizjonu zniszczył Bf 110 w pobliżu Melun, a dwie noce później F/L James Gillies Ben Benson ze 157. Dywizjonu przechwycił w pobliżu Compiègne Ju 188. Wtedy też Les Turner & Freddie Francis uzyskali swe pierwsze zwycięstwo niszcząc Ju 88, który z trzystu metrów otworzył ogień do brytyjskiego bombowca zapalając jego lewy silnik. Płonący Junkers przewalił się na lewe skrzydło, zaś aby uniknąć kolizji, „Mosquito” powtórzył jego manewr. Turner kontynuował obrót wokół własnej osi aż do lotu plecowego, z

którego wyprowadził dopiero po zaobserwowaniu zderzenia wraku Junkersa z ziemią.

Przed świtem 16 czerwca S/L F. S. „Gon” Gonsalves & F/L Basil Duckett z 85. Dywizjonu (prawdopodobnie w samolocie VY-C) zestrzelili koło Tongres (pomiędzy St Trond i Maastricht) Bf 110 z 12./NJG 1. Nazajutrz wrak Ju 88 (W.Nr 710590) spadł nieopodal Pas de Calais – był on zapewne ofiarą załogi F/O Miller & F/O Bone ze 169. Dywizjonu. W tym samym czasie w okolicach Sterkrade walkę z niemieckim myśliwcem nawiązał zespół F/O M. J. G. LaGouge & F/O L. A. Vandenberg. Pilot Luftwaffe zdołał uszkodzić ich samolot (DZ300, TW-U), jednak nie na tyle, by uniemożliwić jej dotarcie do West Malling. Podczas podejścia do lądowania uszkodzony „Mosquito” został wzięty za niemiecki myśliwiec i światła pasa zgaszono. LaGouge próbował odejść na drugi krąg, jednak silniki nie zniosły gwałtownego zwiększenia mocy i maszyna o 03:40 spadła koło lotniska. Obaj członkowie załogi wyszli z katastrofy z niewielkimi poparzeniami i siniakami.

18 czerwca załoga F/O P.S. Kendall & F/L C.R. Hill patrolowała rejon lotniska Soesterberg, gdzie stacjonowała NJG 1. Oczekiwanie rychło opłacało się: na niewielkiej wysokości zaskoczono Bf 110, który rozbił się na terenie lotniska. Ani jeden z członków załogi nie był w stanie się uratować. Nieco dalej, w kręgu nad radiolatarnią lotniska Volkel krążyły dwa Ju 88 z NJG 2. Zaskoczyli je F/L G.F. Poulton & F/O J. Neville (W4092) z 239. Dywizjonu. Pierwszy, po ataku „Mosquito” nieomal natychmiast załamał lot w kierunku ziemi, zaś drugi otrzymał celną serię w silnik, który niebawem odpadł.

Nocą 21 czerwca „Mosquity” 100. Grupy wspierały ataki na Scholven i Wesseling. Jeden z nich, DD732 ze znakami TW-S, został trafiony przez artylerię przeciwlotniczą. Załoga nie była w stanie powrócić do bazy i opuściła ze spadochronami poważnie uszkodzony samolot w rejonie Hill House Farm w hrabstwie Norfolk.

Po kilku dobach bezowocnych polowań na niemieckie myśliwce, noc 27 na 28 czerwca 1944 była niezwykle ciekawa. Dwa Ju 88 padły ofiarami „Mosquito” ze 141. Dywizjonu operującego nad Francją, a maszyna z 157. Dywizjonu zniszczyła Ju 88 nad Eindhoven. Na konto 239. Dywizjonu zapisano Me 410 koło Paryża i Fw 190, oraz Ju 88 nieopodal Brukseli. To ostatnie zwycięstwo zaliczono załodze F/L Donald R. Podge Howard & F/O Frank A.W. Sticky Clay. W celu zidentyfikowania ofiary „Mosquito” zbliżył się na zaledwie na piętnaście i pół metra, a gdy okazało się, iż istotnie jest to Ju 88, pilot zdołał mu wpakować dwie serie z działek. Takie działanie naturalnie wywołało eksplozję samolotu (Ju 88G-1, W.Nr. 710455 z 4./NJG 3), a jego szczątki do tego stopnia uszkodziły Mosquita (DD749), że powrót do bazy był możliwy tylko z jednym pracującym silnikiem. 141. Dywizjon odnotował tej nocy straty w postaci N.F. II ze znakami TW-F (DD787 z załogą F/L P.S. Engelbach & F/O R.S. Mallett) i TW-X (HJ941, F/L H.R. Hampshire & W/O A.A.W. Melrose), które zostały zestrzelone przez niemieckie nocne myśliwce.

W ostatnią noc czerwca załoga F/L D. J. Raby & F/S S. J. Flint z 239. Dywizjonu wytropiła Ju 88 (W.Nr. 711114) z 5./NJG 3. Pościg za świadomą zagrożenia ofiarą trwał jakiś czas, a tylny strzelec Junkersa robił co mógł by unieszkodliwić „Mosquito”. W końcu, Raby oddał celną dwusekundową salwę z odległości 450 metrów, po której lewy silnik Niemca zadymił i stanął w płomieniach. Po następnej serii coś w kadłubie Junkersa eksplodowało powodując jego przejście do lotu nurkowego. Raby twardo postępował za napastnikiem do chwili, kiedy kolejna detonacja spowodowała odłamanie się jego skrzydeł. Junkers wbił się pionowo w ziemię nieopodal Dieppe.

W czerwcu do 100. Grupy dołączył 23. Dywizjon przebazowany do Little Snoring z basenu Morza Śródziemnego i 169. Dywizjon. Obie jednostki rozpoczęły wykonywanie lotów bojowych od lipca. Od początku tego miesiąca „Mosquito” 100. Grupy wykonywały dzienne i nocne misje typu „Ranger” uzyskując dwadzieścia sześć zwycięstw. Listę tą w nocy 5/6 lipca otworzyła załoga F/O P.G. Bailey & F/O J.O. Murphy ze 169. Dywizjonu (NT121) zestrzeliwując koło Chartres Ju 88 (W.Nr. 751065) z 5./NJG 2. Tej samej nocy do akcji wszedł 23. Dywizjon, jednak nie odnotowano sukcesów. Nieco wcześniej, 2 lipca, podczas lotu treningowego rozbił się N.F. XIX, MM625, VY-P z 85. Dywizjonu. Była to pierwsza strata jednostki od chwili włączenia do grupy, czyli od 1 maja. Trzy dni później podczas patrolu „Serrate” nad północną Francją utracono N.F. II, DZ310, TW-Z ze 141. Dywizjonu. Samolot wraz z załogą rozbił się niedaleko St. Omer.

Późnym wieczorem 10 lipca S/L Graham J. Rice & F/O Jimmy G. Rogerson ze 141. Dywizjonu niemal na pewno zestrzelili nad Chievres Bf 110G-4 (W.Nr. 730006) z 2./NJG 3. Zaś koło Compiègne spadł w tym samym czasie wrak innego samolotu tego typu, którego zniszczenie przypisuje się załodze S/L J.S. Booth & F/O K. Dear z 239. Dywizjonu. Tydzień później (14 na 15 lipca) powiększył swe konto zwycięstw duet ze 169. Dywizjonu W/O Les Turner & F/S Freddie Francis (NT112, „M”). Ofiarą był namierzony przez „Serrate” nieopodal Auderbelck Bf 109. Messerschmitt otrzymał celną serię z odległości pięćdziesięciu metrów: po przewrocie na plecy coś w jego kadłubie eksplodowało obsypując odłamkami „Mosquito”, ten jednak z niewielkimi tylko uszkodzeniami bezpiecznie wylądował w Great Massingham. Nocą 20 na 21 lipca koło Moll (Belgia) ofiarą kolejnej załogi ze 169. Dywizjonu W/C Neil B.R. Bromley & F/L Philip V. Truscott (NT113) padł Bf 110G-4 (W.Nr. 730218, G9+EZ). Samolotówę pilotował Ofw Karl-Heinz Scherfling, na którego koncie widniały 33 zwycięstwa – z trzyosobowej załogi z ciężkimi ranami uratował się tylko operator radaru. Tej samej nocy F/O M.J.G. LaGouge & F/O L.A. Vandenberg ze 141. Dywizjonu, którzy miesiąc wcześniej wyszli kontuzjowani z katastrofy TW-U, zaatakowali Bf 110. Strzelec Messerschmitta spostrzegł zbliżającego się „Mosquito” (DZ267, TW-V) i celnym ogniem poważnie go uszkodził. Samolot zdołał wrócić nad wschodnią Anglię, gdzie o 01:37 nakazano załodze opuszczenie go bez podejmowania próby lądowania.

Koło północy 23 lipca duet F/L R. J. Dix & F/O A. J. Salmon (NS997) dał powód do świętowania swemu 169. Dywizjonowi, kiedy koło Balk, w holenderskiej części Fryzji, zestrzelili nisko lecącego Bf 110G-4 (W.Nr. 730036, G9+ER) z 7./NJG 1. Ta ostatnia jednostka niebawem (o 01:25 czasu miejscowego) utraciła następną „stodziesiątkę” (W.Nr. 730117, G9+NR) koło lotniska Delen, za sprawą F/O N. Veale & F/O R.D. Comyn z 239. Dywizjonu zasiadających w N.F. II z numerem DZ661. Dwadzieścia minut później zmierzający do lądowania w Leeuwarden Bf 110, (W.Nr. 441083, G9+OR) znowu z NJG 1, został zestrzelony na północ od lotniska Rijperkerk. To zwycięstwo odniosła prawdopodobnie załoga ze 141. Dywizjonu P/O Doug Gregory & P/O D.H. Stephens (HJ170, „T”), choć w raporcie po locie zgłosili zniszczenie Ju 88.

Dwie noce później kilkanaście kilometrów na południowy zachód od Ludwigshafen N.F. II (DZ240, TW-H) ze 141. Dywizjonu został przechwycony przez niemiecki nocny myśliwiec. Jego pilot F/L A. J. Smits dostał się od niewoli, a nawigator poniósł śmierć w kabinie zestrzelonego samolotu.

28/29 lipca zestrzelono Ju 88G-1 (W.Nr. 713649, R4+KT). Trudno rozstrzygnąć, kto odniósł to zwycięstwo, bowiem tej

nocy podobnym sukcesem mogła się ponownie poszczycić załoga Gregory & Stephens, oraz jedna z najsukeczniejszych w 100. Grupie Harry White & Mike Allen. W raporcie po locie Gregory opisywał, iż półtora-sekundowa salwa wywołała pożar na pokładzie Junkersa, który spadając wszedł w gęstą chmurę na wysokości 1600 metrów. Jednak kilka sekund później teren koło Metz rozjaśnił blask eksplozji, kiedy niemiecki samolot uderzył w ziemię.

Pod koniec lipca dywizjony 515. i 23. skierowano do osłony dziennych nalotów na Bordeaux. Obie jednostki wykonywały tego typu zadania do połowy sierpnia, a potem rozpoczęły dzienne operacje typu „Ranger”. Jedną z najpomyślniejszych akcji przeprowadzono 20 października, kiedy dwie załogi z 515. Dywizjonu (F/L E. L’Aimie & F/O R. A. Smith i P/O Terry A. Groves & F/S R. B. „Doc” Dockeray) zniszczyli dziewięć i uszkodzili pięć niemieckich samolotów. Jeszcze we wrześniu 23. Dywizjon zapewniał osłonę Latającym Fortecom podczas odbywanych za dnia patroli typu „Big Ben”.

20 sierpnia 85. i 157. Dywizjon zaprzestał lotów typu „Diver” i powrócił do rutynowych lotów wsparcia własnych wypraw bombowych operując z lotniska Swannington. Pasma sukcesów „Mosquitów” 100. Grupy zostało zahamowane po wprowadzeniu do użycia przez Niemców bardzo skutecznych urządzeń zagłuszających „Serrate”. Dlatego tego miesiąca zniszczono tylko osiem samolotów. Jednym z nich był Ju 88G-1 (W.Nr. 710542, D5+BR) z 7./NJG 3 zestrzelony koło Bremy przez załogę Turner & Francis ze 169. Dywizjonu. Turner trzymał się ogona Junkersa w odległości kilometra, po czym otworzył ogień. Jego lewy silnik zaczął się palić, a samolot prowadzony ręką Lt. Achima Woeste wykonał serię łagodnych prawych obrotów w nurkowaniu ciągnąc spiralną smugę szarego dymu. Turner regularnie ostrzeliwał Junkersa obserwując jak pociski szarpią jego kadłub. Pilot i operator zginęli na miejscu, a dwaj pozostali członkowie załogi ratowali się skokami ze spadochronami.

Pomiędzy 6 a 12 września „Mosquito” ze składu 100. Grupy zniszczyły osiem niemieckich nocnych myśliwców, co uznano za dobry wynik. Po dziewiąte zwycięstwo wystartował 13 września F/L Bill House z nawigatorem F/S Dennisem McKinnonem (85. Dywizjon). Z powodu braku operatorów radarów McKinnon odbył zaledwie podstawowe przeszkolenie w zakresie obsługi urządzeń pokładowych „Mosquito” i w ogóle był to jego pierwszy lot bojowy. Jednak tuż przed północą łatwo udało mu się namierzyć Bf 110 koło Koblenz i naprowadzić pilota na niczego nieświadomego Niemca. Seria działek dosłownie rozniosła go na strzępy. Był to Bf 110G-4 (W.Nr. 440384, G9+EN) z 5./NJG 1 pilotowany przez Oblt. Gottfrieda Hannecka legitymującego się sześcioma zwycięstwami nad czterosilnikowymi bombowcami – jedyne go członka załogi Messerschmitta jaki przeżył to spotkanie.

Od połowy września Bomber Command rozpoczęło zmasowane ataki na centra niemieckiego przemysłu wojennego, głównie przetwórstwa paliw i fabryki zbrojeniowe. Brytyjskie bomby sypały się także na rejony koncentracji wojsk i węzły komunikacyjne. Własne straty sukcesywnie malały za sprawą skutecznie działających „Mosquito” ze 100. Grupy i słabnącej aktywności niemieckich myśliwców nocnych, których podstawowym problemem stały się straty w ludziach i brak paliwa. W obronie Rzeszy dominującą rolę zaczęła odgrywać artyleria przeciwlotnicza.

Nocą 17/18 września okolicach Arnhem działała jedna z najsukeczniejszych załóg myśliwskich RAF-u: F/O Ginger Owen & F/O Viv McAllister z 85. Dywizjonu. Zestrzelili oni Bf 110G-4 (W.Nr. 740358, G9+MY) z 11./NJG 1, a dosłownie

minutę później **Bf 110G-4** (W.Nr. 740757, G9+GZ) z 12./NJG 1. Do końca miesiąca *Luftwaffe* straciła w ten sposób czternaście samolotów za sprawą pilotów 100. Grupy. Straty własne to dwa **N.F. VI** z 23. Dywizjonu utracone 18 września. Pierwszy (PZ180, „YP-O”) rozbił się podczas oblotu technicznego, kiedy przy lądowaniu rozerwała się jedna z opon podwozia głównego. Drugi (PZ177, „YP-A”) nie powrócił z lotu bojowego późnym wieczorem tego samego dnia. Jego wrak spadł na autostradę sześć kilometrów od Gutersloh grzebiąc w swych szczątkach obu członków załogi. W pierwszych godzinach 28 września do patrolu w rejon Münster-Handorf wystartował **N.F. XIX** (MM646, „RS-R”) ze 157. Dywizjonu. Dwie godziny później z obydwoma lotnikami rozbił się niedaleko Oosterhesselen w Holandii. Pięć minut po „RS-R” podobną misję rozpoczął „RS-B” (TA398). Około 06:00, poważnie uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą, wykonał przymusowe lądowanie na macierzystym lotnisku Swannington. Samolot spisano ze stanu, jednak załoga F/L Jimmy Mathews & W/O Alan „Penny” Penrose wyszła bez szwanku. Około 08:00 29 września do misji poszukiwawczo ratowniczej nad morzem wystartowały dwa **N.F. XIX** ze 157. Dywizjonu. Kilka minut po jedenastej „RS-F” (MM643) został zaskoczony i zestrzelony przez samotnego **Bf 109**. Załoga drugiego samolotu nadawała znaki SOS z miejsca upadku samolotu, jednak natychmiast uruchomiona akcja ratownicza nie dała rezultatów – ciało obu lotników morze nie oddało. W południe 30 września do dziennego misji typu Ranger w pasie od Monachium do Wiednia wystartował **N.F. VI** (NS993, „3P-T”) z 515. Dywizjonu. W czasie lotu, już głęboko nad terytorium nieprzyjaciela, stwierdzono poważne usterki obu silników. Nie widząc szansy na powodzenie lotu powrotnego, załoga postanowiła szukać schronienia w neutralnej Szwajcarii. Około 16:00 „Mosquito” bezpiecznie wylądował na lotnisku Dübendorf.

Październik był jeszcze bardziej owocny, bowiem zniszczono siedemnaście nocnych myśliwców. Na listę zwycięzców wpisali się 6 października F/L A. C. Gallacher i P/O G. McLean ze 141. Dywizjonu (NT234, „W”) zestrzeliwując koło Groningen **Ju 88G-1** (W.Nr. 710636, D5+EV) z 10./NJG 3. Z lotu bojowego nad Dortmund nie powrócił natomiast **N.F. XIX** (MM678, RS-A) ze 157. Dywizjonu, który został zniszczony nad Belgią. Następnej nocy los pozwolił załodze Mathews i Penrose (MM671, „RS-C”) odegrać się za utratę samolotu dziesięć dni wcześniej. Penrose namierzył cel, a po zidentyfikowaniu go z odległości około 100 metrów jako **Me 410** Gallacher oddał krótką serię, po której zaobserwowano niewielki wybuch w jego prawym silniku. Zapalił się on po następnej serii, a samolot przeszedł w lot nurkowy, z którego już nie wyrównał”. Nieco mniej szczęścia miała załoga **N.F. XIX** ze znakami „RS-Q” (MM639), która zawróciła z lotu nad Morzem Północnym stwierdzając usterkę silnika. Podczas lądowania samolot wypadł z pasa i uległ zniszczeniu, jednak lotnikom nic się nie stało.

Nocą 19 na 20 października NJG 6 straciła dwa **Ju 88G-1**. Pierwszego (W.Nr. 712312, 2Z+EB) przypisuje się załodze F/L G. D. Bates & F/O D. W. Field ze 141. Dywizjonu (NT250, „Y”), a drugiego (W.Nr. 714510, 2Z+CM) koło Heilbron zestrzelili S/L R.D. Dolly Doleman i F/L D.C. Bunny Bunch (TA404, „M”) ze 157. Dywizjonu. Nieco później kolejny **Ju 88** został unieszkodliwiony niedaleko przez duet F/O J. C. Burton & F/S R. A. Kinnear (PZ175, „H”) ze 141. Dywizjonu. W tym samym rejonie operował też **N.F. XIX** (TA400, „VY-J”), jednak został zestrzelony. Pilot F/L A.M. Hill dostał się do niewoli, zaś nawigator F/L G.B. Brooker zginął w szczątkach maszyny.

22 października na patrol typu „Serrate” nad Danię polecieeli między innymi Turner & Francis. Był to ich trzydziesty drugi wspólny lot bojowy. W rejonie Nissun Fjord, wytropili oni niemiecki samolot, który po pościgu i zmniejszeniu odległości do dwóch kilometrów zidentyfikowano jako **Ju 88**. Niemiec znajdował się w ciasnym lewym zakręcie i chwilowo oddalił się od „Mosquito”, jednak po chwili ponownie znalazł się dwa kilometry przed nim. Turner zredukował obroty silników i wypuścił klapy, nim otworzył ogień z czterystu metrów. **Junkers** odbił w lewo chwili gdy pilot ponownie otworzył ogień, jednak chybił. „Mosquito” leciał wówczas z prędkością zaledwie 170 km/h i wyraźnie odczuwał turbulencję wywołaną przez **Junkersa**. Walka stopniowo przeniosła się z wysokości czterech i pół na półtora kilometra, kiedy na tle ziemi utracono kontakt wzrokowy i radarowy z Niemcem. Patrolowanie okolicy przez następne pół godziny nie dało rezultatu, choć Francis wspominał, że zauważył pożar na ziemi, dlatego sądzi, że **Junkers** jednak spadł. Jako, że nie zaobserwowano upadku samolotu, po powrocie do bazy zgłoszono tylko zwycięstwo prawdopodobne.

25 października podczas startu do oblotu technicznego **N.F. XIX** (MM671, „RS-C”) ze 157. Dywizjonu nieoczekiwanie spadła moc lewego silnika. Samotnie zasiadający w kabinie pilot samolotu W/O B. Miller (RAAF) starał się utrzymać samolot na pasie, jednak ten w niekontrolowany sposób zsunął się w lewo został poważnie uszkodzony. Pilot wyszedł ze zdarzenia bez szwanku, jednak uznano, iż maszyna nie nadaje się do naprawy i spisano ją ze stanu. W całej historii „Mosquito” był to trzeci samolot pod względem ilości uzyskanych zwycięstw (sześć).

Nocą 28 października nie powrócił z lotu bojowego z rejonu Bonn **N.F. VI** (PZ334, „YP-V”) z 23. Dywizjonu. Dwie doby później nad Holandią zaginęła maszyna z 85 Dywizjonu (**N.F. XIX**, MM628, „VY-V”). W obu przypadkach załogi poniosły śmierć.

Operacje bojowe podjęte przez „Mosquito” ze składu 100. Grupy od godzin wieczornych 4 listopada zapowiadały ciekawy miesiąc. Około dziewiętnastej spadł niedaleko Osnabrück **Bf 110** ze 11./NJG 1 zestrzelony zapewne przez duet Beauchamp i Monoy ze 157. Dywizjonu. W tym samym czasie z kursem północno-zachodnim, od strony Limburga, leciał „Mosquito” oznaczony literami „VY-Y” z załogą S/L Branse Burbridge & F/O F. S. „Bill” Skelton. O 19:04 **Bill** zgłosił echo siedem kilometrów przed „Mosquito”, przecinające drogę z prawej na lewą, na tej samej wysokości (około pięć tysięcy metrów). Pilot skierował się za celem i z odległości pół kilometra zidentyfikował go jako **Ju 88**, a „Bill” używając wzmacniacza światła widzialnego i zredukowaniu odległości do trzystu metrów potwierdził, iż jest to **Ju 88C**. Krótka seria skierowana w lewy silnik spowodowała, że ten plunął ogniem, lecz druga rozpałała go na dobre. Samolot z rozszerzającym się pożarem tracił wysokość, aż wreszcie łagodnie przechylił nos ku ziemi i po chwili eksplodował równo pięć minut po nawiązaniu kontaktu. Burbridge powrócił na poprzedni pułap, a flary pojawiające się nad Bochum, celem bombowców, spowodowały, że „Mosquito” udał się w tamtą stronę. Nalot ustał i wszelka aktywność w okolicach Bonn ustała. Jednak o 19:53 „Bill” ponownie złapał echo siedem kilometrów przed nosem, jednak znacznie niżej. Cel być może był świadom obecności „Mosquito”, bo wykonywał całą serię uników tracąc prędkość i wysokość. Jego sylwetka była widoczna z odległości czterystu metrów, a po zmniejszeniu odległości do niecałych dwustu, nie mając wątpliwości, iż jest to kolejny **Ju 88**, Burbridge

nacisnął spust działek. Seria przeszła od lewego silnika do kadłuba, jednak w tym momencie kontakt wzrokowy się urwał na tle ziemi. „Bill” jednak trzymał namiar na radarze i po kolejnych pięciu minutach **Junkers** pojawił się ponownie czterysta metrów przed celownikiem. Tym razem stosował znacznie gwałtowniejsze i bardziej chaotyczne manewry. Następna seria w lewy silnik wzniciła snop isker, a **Junkers** znów znikł za linią horyzontu. Jednak o 20:05 zaobserwowano eksplozję wywołaną przez samolot rozbijający się na ziemi w pewnej odległości przed „**Mosquito**”, a po dalszych dwóch minutach następną nieco dalej!

W tym momencie Burbridge starał się odzyskać nieco wysokości i przyjął kurs na przecięcie trasy bombowców powracających z nalotu na Düren z zamiarem atakowania celów pojawiających się tylko z przodu. Lotnicy uznali, że niemieckie nocne myśliwce będą poszukiwały maruderów. Po dwóch minutach dostrzeżono białą i czerwoną flarę identyfikacyjną wystrzeloną jakieś czterdzieści pięć kilometrów na wschód. Postanowiono sprawdzić co się dzieje i po chwili Burbridge zauważył światła lotniska, wraz z lądującym na nim samolotem. Niebawem namierzono inny samolot znacznie wyżej, jednak nie mając szans na udany pościg, nawet nie próbowano przechwycenia. „**Mosquito**” zaczął krążyć w prawo nad lotniskiem i niebawem „Bill” namierzył samolot nad południowym krańcem lotniska, w odległości około czterech kilometrów i na wysokości trzystu metrów. Cel został zidentyfikowany jako **Bf 110** i przy zejściu do ataku został niemal „rozjechany” przez Burbridge’a. Odległość przestała maleć na mniej więcej trzydziestym metrze i odtąd pilot delikatnie zaczął zwiększać dystans i wysokość. Po znalezieniu się na uznanych za bezpieczne stu trzydziestu metrach oddał krótką serię, która błyskawicznie zamieniła kadłub **Messerschmitta** w pochodnię. O 20:23 **Bf 110** wpadł do rzeki około dziesięciu kilometrów na północ od lotniska, które zidentyfikowano jako Bonn-Hangelar.

„**Mosquito**” skierował się na północ, kiedy Burnbridge zasugerował powrót do bazy, jednak „Bill” namierzył następny cel, zatem po chwili zawrócił nad lotnisko. Okazał się nim być **Ju 88** wykonujący lewy zakręt i wyraźnie zmierzający do lądowania. Seria oddana ze stu metrów wzniciła pożar w kadłubie i rozbiła kabinę załogi. **Junkers** załamał lot i w niekontrolowany sposób zanurkował w stronę lotniska. Następnie



„**Mosquito**” F.B. VI z 515. Dywizjonu, 100. Grupy wyposażony w radar typu ASH, koniec 1944 roku. ASH-equipped „**Mosquito**” F.B. VI of 515th Squadron 100th Group, late 1944.

przechylił się w lewo i rozbił o 20:40 tuż przy północnym skraju Hangelar. Lotnisko tym czasem rozbłysło flarami ostrzegającymi własne samoloty o obecności intruza, zatem nie warto było dłużej pozostawać w tej okolicy. Burbridge posadził „**Mosquita**” w Swannington o 22:23 i zgłosił zestrzelenie **Bf 110**, dwóch **Ju 88**, oraz prawdopodobne zestrzelenie jednego **Ju 88**. Okazało się niebawem, że owe „prawdopodobne” zwycięstwo należy zaliczyć do „pewnych”.

Tej nocy zostały między innymi zniszczone dwa inne **Bf 110**. Jednego z nich pilotował Lt. Heinz Rolland, nocny myśliwiec z IV./NJG 1 legitymujący się piętnastoma zwycięstwami. Został on zestrzelony w okolicach Wessel.

Dwie noce później „**Mosquity**” 100. Grupy wspierały wówczas między innymi bombardowanie Koblenz i pozbawiły *Luftwaffe* dwóch **Ju 88G-6**. Koło Marienberg w Holandii spadł **R4+KR** (W.Nr. 620396) z IV./NJG 3, a niedaleko Paderborn rozbił się opuszczony przez załogę wrak **R4+TS** (W.Nr. 6200583) z 11./NJG 3. Po stronie własnych strat należało zapisać **N.F. XIX** (MM624, „VY-Q”) z 85. Dywizjonu, którego załoga dostała się do niewoli.

21 listopada 157. Dywizjon utracił **N.F. XIX** (MM629, RS-Y), którego kwadrans przed 19:00 zestrzelił nad holenderskim Helmond **MM630** (prawdopodobnie ze znakami RS-E) z tego samego dywizjonu. Jego załoga zgłosiła potem zniszczenie **Ju 88**. Tym czasem lotnicy z „RS-Y” ratowali się skokami ze spadochronami nad terytorium wroga, lecz po dwunastogodzinnej wędrówce zdolali przedostać się do alianckich linii.

Korzystając z przewagi powietrznej, samoloty 100. Grupy zaczęły buszować nad lotniskami *Luftwaffe*, gdzie kontynuowały dzieło zniszczenia. Z uwagi na masowe użycie i wysokie straty zadawane przez „**Mosquito**”, Niemcy określili tę fazę zmagania mianem „**Moskitopanik**”. Najwybitniejszy niemiecki nocny myśliwiec *Hptm.* Heinz-Wolfgang Schnauffer (121 zwycięstw) twierdził, że przeżycie zawdzięczał nieustannemu manewrowaniu swym samolotem, tak aby uniemożliwić atak od dołu. Ponoć w miarę bezpiecznie można się było czuć po wejściu w formację bombowców, gdzie raczej nie operowały myśliwskie „**Mosquito**”. Jednak dawało to poczucie zaledwie względnego komfortu psychicznego. Inny niemiecki as, *Hptm.* Hans Krause (28 zwycięstw) doświadczył pogoni „**Mosquito**” trwającej czterdzieści pięć minut. Wydarzenie to umocniło jego mniemanie o nadzwyczajnych możliwościach radaru A.I, ponieważ zawzięty brytyjski lotnik uganiał się za nim od Zagłębia Ruhry, aż w rejon Ardenów, tylko sporadycznie nawiązując kontakt wzrokowy. Tam pogonę przeniosła się poniżej poziomu szczytów wzgórz, które Krause dobrze znał z pieszych wędrówek i był w stanie wymanewrować przeciwnika. Samoloty niemieckie zostały zmuszone do manewrowania na wysokości poziomu drzew, co kończyło się katastrofalnie dla wielu z nich. Rzecz jasna w ramach „**Moskitopanik**” przypisywano te straty „**Mosquito**”. Analogicznie, wszelkie niepowodzenia zakończone stratami sprzętu także zaliczano na ich konto. Tym niemniej *Luftwaffe* wciąż starała się przeciwstawić ofensywie „**Mosquito**”. W godzinach wieczornych 30 listopada jej łupem padł **N.F. VI** (PZ234, „TW-W”) ze 141. Dywizjonu, którego pilot dostał się do niewoli, a nawigator zginął we wraku samolotu.

Szczyt osiągnęła „**Mosquito**” przypadł na grudzień 1944 roku, kiedy *Luftwaffe* utraciła nie mniej jak 36 samolotów. Listę zwycięstw otworzył nocą 2 na 3 grudnia *Capt.* Weisteen z 85. Dywizjonu zestrzelując **Bf 110G-4** (W.Nr. 180382) z 12./NJG 4. Tej samej nocy załoga *F/L* W. Taylor & *F/O* J.N. Edwards ze 157. Dywizjonu zniszczyła samolot, którym prawdopodobnie był **Ju 88G** (W.Nr. 714819, 3C+WL) z 3./NJG 4.

Dwie doby później „Mosquity” wzięły udział w pozorowaniu nalotu na Dortmund, podczas gdy główne siły bombardowały Heilbronn i Karlsruhe. Niemieckie nocne myśliwce czekały na bombowce RAF-u, jednak z przewagą wysokości nadciągnęły „Mosquito”. Tej nocy samoloty 100. Grupy uzyskały pięć zwycięstw na pewno i jedno prawdopodobnie, z czego dwa odniosła załoga F/L R. T. Dickie Goucher & F/L C. H. Tiny Bullock z 85. Dywizjonu. Setne zwycięstwo dla dywizjonu (i zarazem dwunaste we własnej karierze) przypadło zespołowi F/O Ginger Owen & F/O J. S. V. McAllister – był to Ju 88G-1 (W.Nr. 714152) z 6./NJG 4, którego wrak rozbił się niedaleko Krefeld.

W nocy 6 na 7 grudnia załoga F/L J.O. Mathews & W/O A. Penrose zestrzeliła Bf 110 i Ju 88, z czego ten ostatni (W.Nr. 712268, należący do 1./NJG 4) spadł nieopodal Giessen. Tej samej nocy zespół należący do FIU, F/L Edward R. Hedgecoe & F/S J. R. Whitham, przechwycił koło Münster Bf 110 (prawdopodobnie wersji G-4, W.Nr. 740078, G9+HZ) z 12./NJG 1, Messerschmitt, grzebiąc w swych szczątkach pilota i operatora radaru, spadł na północny wschód od Hanndorf. Za jego sterami zasiadał Hptm. Hans-Heinz Augenstein, któremu przypisuje się czterdzieści sześć zwycięstw, z czego czterdzieści pięć to bombowce RAF-u. Tej nocy 100. Grupa utraciła N.F. VI (NT172, „VI-A”) ze 169. Dywizjonu, który ciężko uszkodzony dociagnął do własnych linii we Francji, gdzie załoga opuściła samolot.

Po zapadnięciu zmroku 12 grudnia „Mosquity” 100. Grupy zestrzeliły pięć samolotów niemieckich, w tym dwa duet z 85. Dywizjonu Hedgecoe & Whitham (wciąż należący do FIU), umieszczając na liście swych osiągnięć ósme i dziewiąte zwycięstwo. Dowódca dywizjonu S/L Branse Burbridge i jego nawigator F/O F. S. „Bill” Skelton po tej nocy także mogli dopisać Ju 88G-1 (W.Nr. 714530 z 6./NJG 4) i Bf 110 o swego wykazu zwycięstw.

Następne trzy „stodziesiątki” spadły nocą 17 na 18 grudnia, zaś dobę później załoga F/L William Taylor & F/O J.N. Edwards zmierzyła się z He 219A-0 (W.Nr. 190229, G9+GH) z 1./NJG 1. Szczątki „Uhu” spadły w Suedlohn, przy czym operator radaru zginął w samolocie, a pilot uratował się skacząc ze spadochronem. Następnej nocy nad Zagłębiem Ruhry zestrzelono N.F. 30 (MV549, „VY-T”) z 85. Dywizjonu.

22 na 23 grudnia nad terenami nadal zajętymi przez Niemców operowały dwa wybitne duety z 85. Dywizjonu: Burnbridge & Skelton oraz Owen & McAllister. Ci ostatni zadowodolili się zestrzeleniem samotnego Bf 110, zaś pierwsi uzyskali potrójne zwycięstwo niszcząc Bf 110 i dwa Ju 88G-6 (W.Nr. 621441, 2Z+HK i W.Nr. 621436, 2Z+DC, oba z 11./NJG 6). W godzinach popołudniowych tego dnia do misji typu „Intruder” wystartował ze Swannington N.F. XIX (TA392, „RS-K”) ze 157 Dywizjonu. W drodze powrotnej załoga sygnalizowała poważny problem z funkcjonowaniem lotek. Podczas próby podejścia do lądowania maszyna wymknęła się spod kontroli i spadła o 21:10 nieopodal lotniska grzebiąc w swych szczątkach obu lotników.

W ostatnią Wigilię Bożego Narodzenia czasu wojny 100. Grupa wspierała sto cztery „Lancastery” bombardujące bońskie lotnisko Hangelar, oraz dziewięćdziesiąt siedem „Lancasterów” i pięć „Mosquito” z 1. i 8. Grupy skierowanych przeciw węzłowi kolejowemu koło Kolonii. Straty własne to pięć bombowców zestrzelonych nad celami i dwa dalsze rozbite już po powrocie. Lista strat przeciwnika opiewała na osiemnaście samolotów z czego pięć zniszczyły samoloty 100. Grupy. Pierwszą ofiarą był zapewne Ju 88G, który stał się siódmym sukcesem załogi F/L Mathews & W/O Penrose ze 157.

Dywizjonu. Natomiast aż trzy „stodziesiątki” wpisał na swoje konto duet „Dolly” Doleman i Bunny Bunch. Jedną z nich był Bf 110G-4 (W.Nr. 740162, G9+OT) z 9./NJG 1, którego pilotował pięćdziesięciosześciokrotny zwycięzca nocnych pojedynków Hptm. Heinz Strüning. Jego samolot został trafiony celną serią o 22:00 koło Bergisch Gladbach, jednak stopień jego uszkodzeń pozwolił załodze na ratowanie się skokami ze spadochronem. Strüning miał jednak pecha: po opuszczeniu kabiny został uderzony w głowę przez statecznik wirującego wokół własnej osi Messerschmitta. Jego ciało odnaleziono dwa miesiące później.

Ostatnie samoloty niemieckie zestrzelone przez „Mosquito” w 1944 roku, zamykające liczbę grudniowych zwycięstw jednostki wynikiem trzydzieści sześć samolotów, to dwa Ju 88 i He 219A-2. Ten ostatni został zniszczony przez załogę ze 169. Dywizjonu (czasowo oddelegowaną do 85. Dywizjonu w związku z próbami radaru A.I. Mk.X zainstalowanego w N.F. 30) F/L Paul Mellows & S/L Dickie Drew. Jak wspomina pilot, radarowe echo niemieckiego samolotu zostało namierzone trzy mile (5,5 km) z lewej, na tej samej wysokości, idąc z kursem zbieźnym. Jak tylko minęło ono „Mosquita”, Mellows wykonał skręt w prawo ustawiając się około tysiąca dwustu metrów za celem i przyśpieszając. Kontakt wzrokowy uzyskano z odległości około sześćset metrów obserwując cztery rozgrzane do białości wyloty spalin, a ze stu metrów zaobserwowano podwójny statecznik pionowy. Niebawem można było dostrzec czarne krzyże na szarobłękitnym tle skrzydeł odbijających światła odległych reflektorów obrony przeciwlotniczej. Dwusekundowa seria wywołała kaskadę odłamków i wznieciła niewielki pożar w kadłubie, a po drugiej kadłubem wstrząsnęła eksplozja. W jej świetle wyraźnie zaobserwowano prostokątne, charakterystycznie przekrzywione stateczniki pionowe typowe dla He 219. Następna krótka seria zapaliła samolot, który jeszcze przez chwilę kontynuował wznoszenie, po czym załamał lot i o 18:24 rozbił się w Schleiden, na południowy zachód od Kolonii. Był to W.Nr. 290194 ze znakami G9+KL należący do 3./NJG 1.

Pierwsze zwycięstwo dla 100. Grupy w 1945 roku uzyskała nocą 1 na 2 stycznia załoga z 85. Dywizjonu Dickie Goucher i Tiny Bullock („VY-R”). Kilkanaście kilometrów na północ od Münster zestrzelili oni Ju 188, a koło Dortmund zniszczyli Ju 88G-6 (W.Nr. 621364, 2Z+CP) z 5./NJG 6. Były to ostatnie, czwarte i piąte zwycięstwo tego zespołu w czasie wojny, plus dwie „latające bomby” V 1.

Inna załoga notowana wysoko na liście zwycięstw, F/L James Gilles „Ben” Benson & F/L Lewis „Brandy” Brandon ze 141. Dywizjonu, uzyskała swe ostatnie dziewiąte zwycięstwo nocą 5 na 6 stycznia, po zestrzeleniu He 219A-0 (W.Nr. 190188, G9+CK) z 2./NJG 1. W tym samym czasie nad lotniskiem Jagel samotnego Ju 88 (W.Nr. 620513, R4+CD) z 11./NJG 2 zestrzeliła załoga z 515. Dywizjonu F/L A.S. Briggs i F/O Rothwell. W rejon Duisburga, celem zapewnienia osłony bombowcom atakującym Hannover, udała się między innymi załoga F/S R. J. Keller & F/S J. B. Thorburn w N.F. VI (NT116) ze 169. Dywizjonu, jednak na miejsce patrolowania prawdopodobnie nigdy nie dotarła. Szczątki samolotu i zwłoki obu członków załogi odnaleziono później koło Maarheeze w Holandii. Keller i Thorburn zostali przeniesieni do dywizjonu zaledwie kilka dni wcześniej, w Nowy Rok.

Późnym wieczorem 7 stycznia „Mosquito” 100. Grupy kierowały się w rejon Mannheim. Noc ta nie przyniosła żadnych sukcesów, natomiast utracono N.F. VI (PZ351) wraz z załogą ze 169. Dywizjonu zestrzelonego przez nocny myśliwiec Luftwaffe.

Nocą 28 na 29 stycznia załoga F/L Paul Mellows & S/L „Dickie” Drew operowała w rejonie Stuttgartu, kiedy jej uwagę zwróciła biała flara wystrzelona zapewne nad Darmstadt (kilkaście kilometrów na południe od Frankfurtu). Po przybyciu na miejsce nie sposób było nie spostrzec oświetlonego lotniska Biblis, z czterema reflektorami przeczesującymi niebo trzy kilometry na zachód od lotniska. Ruchu w powietrzu nie zaobserwowano, a na śniegu wyraźnie rysowały się sylwetki trzech jednosilnikowych samolotów. Z uwagi na kończące się paliwo Mellows szybko zdecydował się na atak. Jako cel obrał jedną z samolotów zidentyfikowaną jako **Fw 190**. Seria nie przyniosła widocznych rezultatów, choć zaobserwowano liczne trafienia w kadłub. Niemiecka artyleria ocknęła się, gdy „Mosquito” był nad środkiem lotniska, jednak jej ogień był bardzo niecelny.

Nocą 1 na 2 lutego Oblt. Gottfried Hanneck z 5./NJG 1 odbył swój pierwszy lot bojowy po powrocie z rekonwalescencji po tym, jak 13 września został zestrzelony przez załogę F/L Bill House & F/S Dennis McKinnon z 85. Dywizjonu. Pilotując **Bf 110G-4** (W.Nr. 730262, G9+CN) został ponownie zestrzelony przez „Mosquito”. Był to S/L Ryall & P/O Mulroy ze 157. Dywizjonu albo W/C Walter Gibb & F/O R.C. Kendall z 239. Dywizjonu (N.F. 30, NT309) – obie załogi zgłosiły tej nocy zestrzelenie **Bf 110**. tym razem jednak Hanneck nie przeżył spotkania z „Mosquito”. Tej samej nocy koło Stuttgartu duet Mellows i Drew także zestrzelił **Bf 110**, którym niemal na pewno był 2Z+EL (W.Nr. 730370) z 3./NJG 6.

Loty w mrokach 7 lutego były długo komentowane przez personel 239. Dywizjonu. Koło Soest załoga F/L D. A. D. Cather i F/S L. J. S. Spicer zestrzeliła **Bf 110G-4** (W.Nr. 730322, G9+HR) z 7./NJG 1. Inną „stodziesiątkę” namierzili F/L A. J. Holderness & F/L Walter Rowley. Siedząc „na ogonie” przeciwnika udało się go zidentyfikować dopiero z odległości sześćdziesięciu metrów, dlatego ogień z działka otwarto po wytraceniu prędkości i zwiększeniu dystansu do około dwustu pięćdziesięciu metrów. Posypały się odłamki, a lewy silnik **Messerschmitta** stanął w płomieniach. W tym momencie zadart on nos do góry i rozpoczął wznoszenie, w którym Holderness uparcie go prześladował co chwilę strzelając, jednak duża prędkość „Mosquita” we wznoszeniu spowodowała, że unik w prawo uratował go przed kolizją. W tej chwili **Messerschmitt** osiągnął prędkość przeciągnięcia i zwałił się w dół ciągnąc z silnika smugę ognia, z której co chwilę coś płonącego odpadało. **Messerschmitt** znikł na chwilę wpadając w chmurę, którą po chwili rozjaśnił blask wybuchu. Holderness także przebił

chmury, jednak zaobserwował tylko płonący wrak swego przeciwnika dopalający się na ziemi.

Nocne myśliwce *Luftwaffe* tej nocy także nie próżnowały i jednemu z nich koło Wallenhorst udało się zaskoczyć N.F. VI (PZ348, „TW-J”) ze 141. Dywizjonu. Samolot pilotował dowódca eskadry „A” dywizjonu S/L P. A. Bates. Nieco później na pograniczu belgijsko-holenderskim spadł N.F. VI (NT176, „VI-C”) ze 169. Dywizjonu grzebiąc w swych szczątkach obu członków załogi.

Załoga z 239. Dywizjonu F/L D.R. Podge Howard & F/O Frank „Sticky” Clay (pierwotnie ze składu BSDU) zniszczyła trzy samoloty pomiędzy czerwcem, a październikiem 1944. Zatem, jako doświadczony zespół, zostali włączeni do prób operacyjnych z radarem A.I. Mk X i systemem „Serrate” IV, które zainstalowano w używanym przez nich N.F. XIX, o numerze MM684. 13 lutego 1945 roku Clay namierzył obiekt w odległości 10 kilometrów, nieco poniżej i trzydzieści stopni w lewo. Kontakt wzrokowy uzyskano trzysta metrów za celem, który zidentyfikowano jako **Bf 110** z dystansu około dwustu metrów. Pierwsza seria minęła cel, jednak druga trafiła prawy silnik, nasadę skrzydła i kabinę załogi. **Messerschmitt** najwyraźniej otrzymał trafienie w zbiornik paliwa, bowiem ciągnąc pióropusz ognia wykonał półobrót w lewo i po chwili wbił w ziemię. Zaledwie dwie minuty później Clay ustalił kolejny namiar, tym razem oddalony o zaledwie czterysta metrów, przecinający kurs „Mosquito” z prawej na lewą. Po zidentyfikowaniu go jako **Bf 110** Howard otworzył ogień. Jak poprzednio, pierwsza seria była chybiona, a co gorsza Niemiec wykonał unik w prawo. Jednak druga weszła w kabinę, kadłub i lewą nasadę skrzydła. **Bf 110** zanurkował w prawo, kiedy trzecia seria zapaliła jego lewy silnik i oderwała jakieś odłamki ze skrzydła. Wtedy **Messerschmitt** silnie płonąc przeszedł w pionowe nurkowanie. Jednym z zestrzelonych był **Bf 110G** (W.Nr. 480164, C9+??) z 5./NJG 5, znaków drugiego nie ustalono.

Na 3 marca RAF zaplanował nalot na wytwórnię benzyny syntetycznej w Kamen. Do osłony wyprawy rzecz jasna skierowano „Mosquito” 100. Grupy. Jeden z nich, N.F. XIX (TA404, „RS-M”) w nieustalonych okolicznościach zaginął wraz z załogą. Inny samolot tego typu (MM460, „VI-H”) powracający z misji bojowej, zamiast do macierzystego Great Massingham, został skierowany do Coltishall. Około dwóch kilometrów od punktu docelowego samolot został zaskoczony przez **Ju 88** i wraz z obydwojema lotnikami zestrzelony.



Przymusowe lądowanie „Mosquito” N.F. 30 oznaczonego „DZ-L” i NT306/G. A force-landed “Mosquito” N.F. 30 coded “DZ-L” serialled NT306/G of 151st Squadron.



„Mosquito” N.F. XXX „KP-R” i HK415 z 409. Dywizjonu RCAF, Francja, koniec 1944 roku. A „Mosquito” N.F. XXX coded „KP-R” and serialled HK415 of 409th Canadian Squadron in France, late 1944.

Pierwszymi zniszczonymi w marcu przez „Mosquito” ze 100. Grupy były dwa Ju 88G-6. Oba zaliczono na konto duetu W/C Gibb & F/O Kendall z 239. Dywizjonu operującej na N.F. 30 o numerze NT361, która nocą 5 na 6 marca działała w rejonie Drezna. W pierwszym ze zniszczonych samolotów (W.Nr. 622319, C9+GA) poniósł śmierć dowódca NJG 5 Obstlt. Walter Borchers, mający na koncie 59 zwycięstw, z czego 16 w pojedynkach dziennych. Drugi to C9+NL (W.Nr. 622318) z 3./NJG 5. Wraki obu samolotów spadły w rejonie Chemnitz.

Nocą 14 marca Luftwaffe odniosła sukces niszcząc dziewięć bombowców i jednego z kilku „Mosquito” (N.F. XIX, NN650, RS-J ze 157. Dywizjonu) osłaniających wyprawę RAF-u na rafinerię w Lützkendorf. Stratę tej nocy poniósł także 85. Dywizjon: lecący w planowany rejon Schweinfurtu N.F. 30 (MV541, „VY-B”) dostał się w silny ogień amerykańskich baterii przeciwlotniczych około piętnastu kilometrów na zachód od Koblenz. Nawigator poniósł śmierć na miejscu, a pilot zdołał opuścić samolot ze spadochronem.

Gibb & Kendall (w N.F. 30, NT271) powiększyła nocą 18/19 marca swe konto zwycięstw do pięciu zestrzeliwując He 219 z 1./NJG 1 w okolicach Witten. Następny „Uhu” został zniszczony dwie doby potem przez załogę F/L G.C. Chapman & F/S J. Stockley z 85. Dywizjon, chwilę po zestrzeleniu Bf 110. Był to He 219V-14 (W.Nr. 1900014) z 3./NJG 1, pilotowany przez jej dowódcę Oblt. Heinza Oloff. Były to ostatnie zwycięstwa tego miesiąca.

Kwiecień 1945 zaczął się niefortunnie dla 100. Grupy, a szczególnie dla 157. Dywizjonu, który z powodu usterki technicznej utracił N.F. 30 (MV551, „RS-W”) wykonującego lot treningowy.

Listę kwietniowych osiągnięć otworzyła w czwartą noc miesiąca załoga S/L Tim Woodman & F/L Neville z BSDU niszcząc Bf 109 koło Magdeburga. Było to ostatnie, siódme, zwycięstwo powietrzne tego zespołu (plus jeden uszkodzony). Nocą 9 na 10 kwietnia W/C Howard Kelsey (z nawigatorem F/L L.E.M. Smithem) ze 151. Dywizjonu uzyskał swe piąte zwycięstwo w 100. Grupie (i ósme w ogóle, plus trzy samoloty zniszczone na ziemi) po zestrzeleniu na południowy wschód od Hamburga Ju 188.

13 kwietnia w niewyjaśnionych okolicznościach 85. Dywizjon utracił N.F. 30. Załoga tego samolotu (NT494, VY-N) F/L H.B. Thomas & F/O C.B. Hamilton kilkakrotnie przerywała ciszę radiową, między innymi o północy prosząc stację namiarową w Brukseli o pomoc w nawigacji. Wołanie to słyszeli

lotnicy ze 157. Dywizjonu patrolujący okolice Heligolandu. Pół godziny później F/L J. A. V. Grisewood znajdujący się na południe od Kilonii słyszał Thomasa proszącego stację w Woodbridge o namiar. O 01:23 F/L K. D. Vaughan także poprosił o namiar, który ustalił pozycję jego samolotowy trzysta dwadzieścia kilometrów od europejskiego wybrzeża Morza Północnego z kursem dolotowym 245. W tym momencie usłyszano transmisję, w której rozpoznano głos Thomasa, brzmiący jak „dorwij coś Vaughan”. Istnieje domniemanie, że „VY-N” stoczył pojedynek z niemieckim nocnym myśliwcem, a wcześniej został nad Danią celnie ostrzelany przez strzelca „Lancastera”. F/O C.B. Hamilton zginął i spoczywa na hamburskim cmentarzu Ohlsdorf, zaś w brytyjskim raporcie po utracie samolotu określono stan pilota słowem „bezpieczny”.

Luftwaffe w ostatnich dniach wojny była niemal nieobecna w powietrzu, dlatego „Mosquito” należąc do 100. Grupy przesuwano stopniowo do innych zadań. W nocy 13 na 14 kwietnia 515. Dywizjon pierwszy raz wziął udział w nalocie bombowym, podczas którego oznaczał cele dla pozostałych samolotów wyprawy. Dobę później 141. Dywizjon wyruszył do pierwszej z trzynastu misji nazywanych „Firebash”, polegających na obrzuceniu stu galonowymi zbiornikami z napalmem tego, co zostało z Luftwaffe na jej własnych lotniskach.

Nocą z 18 na 19 kwietnia dwa „Mossie” 141. Dywizjonu atakowały bazę NJG 6 w Neubiberg, koło Monachium. Nad celem, został zestrzelony N.F. 30 (NT490, „TW-R”) przy czym do tego zwycięstwa przyznaje się Lt. Wolfhardowi Galinskiemu, pilotowi z 8./NJG 6. Wbrew pozorom nie dokonał tego lecąc swym Bf 110. Bombardowanie rozpoczęło się w chwili, gdy Galinski powrócił z atakowania celów naziemnych. Bez zastanowienia wskoczył na siodełko celowniczego stojącego przy płycie postojowej lotniska działa przeciwlotniczego i otworzył celny ogień.

W nocy z 24 na 25 kwietnia duet z 515. Dywizjonu W/C Howard Kesley & F/L L.E.M. Smith (F.B.VI, RS575) zestrzelił Do 217. 27 kwietnia Podge Howard i Sticky Clay z 239. Dywizjonu namierzili Ju 88 koło wyspy Fyn, na południe od duńskiego wybrzeża. Salwa z broni pokładowej „Mosquito” z dwustu pięćdziesięciu metrów odcięła lewe skrzydło, a maszyna przewróciła się na plecy i rozbiła na ziemi wzniciając kilka niewielkich pożarów.

W godzinach nocnych 2 maja, koło lotniska Jagel, Niemiec przeciwlotnicy zestrzelili N.F. XIX (MM680), który atakował ten obiekt napalmem. Tej nocy w operacjach typu „Firebash” przeciwko bazom Flensburg, Hohn, i wspomnianej Jagel wzięła jednocześnie udział rekordowa liczba 106 samolotów. W tym samym czasie 126 „Mosquito” z 8. Grupy i trzydzieści siedem z 100. Grupy zaatakowało Kilonię. Nalot napalmowo-bombowy na Hohn i Flensburg prowadził S/L Griffiths z 515. Dywizjonu. „Mosquito” N.F. XIX ze 169 Dywizjonu dla odmiany zaatakowały bazy w Schlezwigu i Westerland. Były to ostatnia misje bojowe samolotów 100. Grupy.

Ostatnią wojenną stratą grupy był N.F. XIX (MM637), który o 6 maja o 15:40 rozbił się koło Hove (hrabstwo Sussex) podczas treningu załogi w nawigacji na małych wysokościach. Wypadek ten był jednocześnie ostatnim incydentem czasu wojny, w którym lotnicy Bomber Command stracili życie.

* - Niektóre źródła określają datę tego wydarzenia na 24/25 maja 1944.

** - Oficjalnie uważa się, że zestrzelonym samolotem był Bf-110, a nie Me-410.

**Wydawnictwo „MILITARIA” oferuje
w sprzedaży wysyłkowej następujące pozycje:**

Nr 6 PzKpfw 35(t) – 16 zł
 Nr 11 Panzer III – 20 zł
 Nr 12 Sd Kfz 251 – 18 zł
 Nr 14 Cromwell – 18 zł
 No 20 Panzerzüge cz. I – 22 zł
 Nr 21 Front wschodni – 21 zł
 Nr 22 Blitzkrieg – 21 zł
 Nr 25 Half Track vol. I – 18 zł
 Nr 26 Panzerzüge cz. II – 10 zł
 Nr 30 Czołgi Brytyjskie 1914-1918 – 18 zł
 Nr 35 Do 217 J-N – 15 zł
 Nr 39 Do 215 – 12 zł
 Nr 44 M3 Stuart – 20 zł
 Nr 45 Hetzer część I – 22 zł
 Nr 46 He 177 Greif – 22 zł
 Nr 48 F 22 Raptor – 15 zł
 Nr 51 Czechy 1945 – 21 zł
 Nr 53 Arado 196 – 20 zł
 Nr 54 Messerschmitt Bf 109 F – 20 zł
 Nr 55 Fiat CR 42 – 18 zł
 Nr 57 BT – 15 zł
 Nr 59 Fiat G 50 – 20 zł
 Nr 61 Niem. lotnictwo morskie – 20 zł
 Nr 63 Luftwaffe we Włoszech 1944 – 18 zł
 Nr 64 Blohm und Voss Bv 138 – 19 zł
 Nr 65 Marder II – 20 zł
 Nr 67 Mitsubishi G4M Betty – 19 zł
 Nr 68 Fi 156 Storch – 20 zł
 Nr 70 Luftwaffe we Włoszech 1945 – 17 zł
 Nr 71 Bf 110 – 25 zł
 Nr 74 Tiger – 25 zł
 Nr 75 Fall Gelb – 22 zł
 Nr 79 Hawker Hurricane – 25 zł
 Nr 80 Jagdtiger – 23 zł
 Nr 81 Fiat BR 20 – 20 zł
 Nr 83 Jagdpanther – 23 zł
 Nr 85 Kursk vol. II – 20 zł
 Nr 91 King Tiger – 23 zł
 Nr 92 Australia 1942-1945 – 25 zł
 Nr 93 Narwik 1940 – 17 zł
 Nr 94 Sturmgeschütz IV – 20 zł
 Nr 96 Royal Navy – 18 zł
 Nr 97 4 Dywizja Pancerna 1943 – 25 zł
 Nr 100 Fi 156 Storch vol II – 23 zł
 Nr 103 Curtiss 75 Hawk – 23 zł
 Nr 104 Curtiss P 40 vol. I – 20 zł
 Nr 106 Kriegsmarine – 20 zł
 Nr 107 Fall Rot – 22 zł
 Nr 108 M3 Lee-Grant – 26 zł
 No 109 PzKpfw II Luchs – 21 zł
 Nr 111 Savoia SM 79 – 22 zł
 Nr 112 4 Dywizja Pancerna 1943-1944 – 25 zł
 Nr 113 Guadalcanal 1942-1943 – 20 zł
 Nr 114 Bf 110 vol. II – 28 zł
 Nr 115 M10/Achilles/M36 – 25 zł
 Nr 116 LT vz. 34 LT vz. 40 – 22 zł
 Nr 117 SEAC malowanie – 25 zł

Nr 118 Samochody Wehrmacht vol. III – 27 zł
 Nr 119 TBD Devastator. SBD Dauntless – 28 zł
 Nr 121 Budapeszt Balaton – 25 zł
 Nr 122 Curtiss P 40 vol. II – 30 zł
 Nr 123 4 Dywizja Pancerna 1941-1945 – 25 zł
 Nr 124 Polskie Shermany – 25 zł
 Nr 125 Czerwona nawałnica – 23 zł
 Nr 126 Hawker Typhoon – 28 zł
 Nr 127 Piechota niemiecka vol. III – 23 zł
 Nr 128 Motocykle Wehrmacht vol. I – 23 zł
 Nr 129 Czerwona nawałnica vol. II – 26 zł
 Nr 131 Armia japońska 1879-1945 – 27 zł
 Nr 132 I Korpus Pancerny – 23 zł
 Nr 133 Lend Lease – 25 zł
 Nr 134 Panzer Colours V – 28 zł
 Nr 135 Lend Lease vol. II – 25 zł
 Nr 136 Tiger Colours – 28 zł
 Nr 137 Martin B-26 Marauder – 30 zł
 Nr 138 Sowiecka potęga pancerna 1945-1991 – 25 zł
 Nr 139 Charków 1943 – 27 zł
 Nr 140 Flakpanzer – 28 zł
 Nr 141 PzKpfw IV cz. I – 32 zł
 Nr 142 Junkers 86 – 32 zł
 Nr 143 Bałkany 1940-1941 – 28 zł
 Nr 144 Jagdpanzer I – 25 zł
 Nr 145 Aichi D3A Val + Nakajima B5N Kate – 32 zł
 Nr 146 Afryka 1943 – 29 zł
 Nr 147 PzKpfw IV cz. II – 32 zł
 Nr 148 Warszawa 1944 – 30 zł
 Nr 149 Messerschmitt Bf 108 Taifun – 30 zł
 Nr 150 Jagdpanzer IV – 24 zł
 Nr 151 Kawaleria niemiecka 1939-1944 – 30 zł
 Nr 152 Panzer IV/70 – 28 zł
 Nr 153 Kitkum Bay CVE-71 – 28 zł
 Nr 154 Francja 1944 vol. I – 29 zł
 Nr 155 8,8 cm Flak 18/36/37 vol. I – 28 zł
 Nr 156 Wojna zimowa 1939-1940 – 28 zł
 Nr 158 Samochody Wehrmacht vol. IV – 28 zł
 Barbarossa 1941 – 10 zł
 Henschel Hs 129 – 9 zł
 Militaria in detail Nr 1 Sd Kfz 251 – 25 zł
 Militaria in detail Nr 2 Modern Helicopters – 25 zł
 Militaria in detail Nr 3 Grant-Sherman – 25 zł
 Militaria in detail Nr 4 Jagdpanther – 25 zł
 Militaria in detail Nr 5 Bf 109G – 25 zł
 Militaria in detail Nr 6 Canadian armour – 25 zł
 Militaria in detail Nr 8 Mitsubishi Ki 46 Dinah + Nakajima Ki 100 – 28 zł
 Militaria in detail Nr 9 PzKpfw I – 28 zł
 Militaria in detail Nr 10 Messerschmitt Bf 108B Taifun – 25 zł

Wysyłka książek po opłaceniu należności
na konto

**Kredyt Bank PBI SA I Oddział Warszawa
15001012-5601-121010026764**

**Rabat powyżej 150 zł 10%
powyżej 250 zł 25%**



„Mosquito” N.F. II „Special” oznaczony „YP-A” i DZ230 z 23. Dywizjonu, lotnisko Luqa, Malta, lipiec 1943 roku.

“Mosquito” N.F. II “Special” coded “YP-A” and serialled DD230 of 23rd Squadron, Luqa, Malta, July 1943.

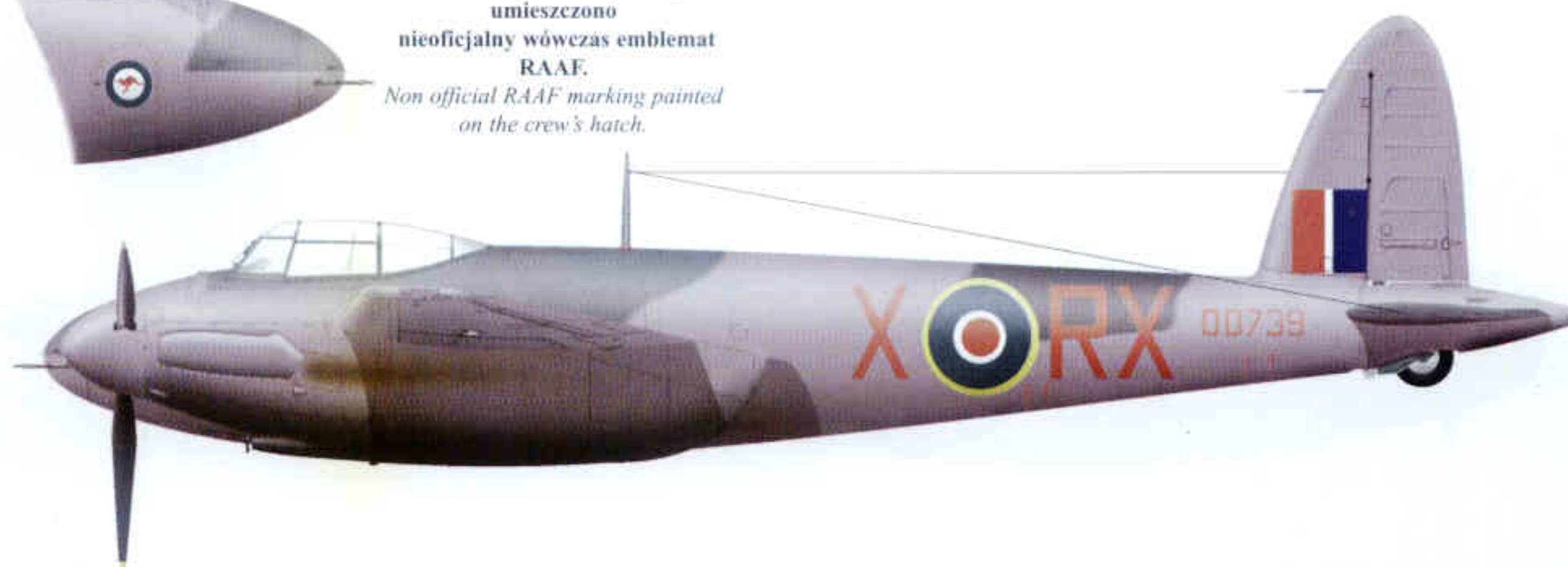


„Mosquito” N.F. II oznaczony „RS-F” i W4079 ze 157. Dywizjonu, lotnisko Castle Camps, Wielka Brytania, lato 1942 roku.

“Mosquito” N.F. II coded “RS-F” and serialled W4079 of 157th Squadron, Castle Camps, UK, Summer 1942.



Na wlocie do kabiny załogi
umieszczono
nieoficjalny wówczas emblemat
RAAF.
*Non official RAAF marking painted
on the crew's hatch.*



„Mosquito” F. II oznaczony „RX-X” i DD739 z 456. Dywizjonu RAAF, Colerne, Wielka Brytania, wrzesień 1944 roku.

“Mosquito” F. II coded “RX-X” and serialled DD739 of 456th Squadron RAAF, Colerne, UK, September 1944.



„Mosquito” F. XII oznaczony „K” i HK 428 z 29. Dywizjonu, lotnisko Drem, Wielka Brytania, wiosna 1944 roku.
“Mosquito” F. XII coded “K” and serialled HK 428 of 29th Squadron, Drem, UK, Spring 1944.



„Mosquito” N.F. XII „ME-F” i HK 179 z 488. Dywizjonu RNZAF, lotnisko Drem, Wielka Brytania, wrzesień 1943 roku.
“Mosquito” N.F. XII coded “ME-F” and serialled HK179 of 488th Squadron RNZAF, Drem, UK, September 1943.



„Mosquito” N.F. XIII „ME-R” i MM466 z 488. Dywizjonu RNZAF, lotnisko Drem, Wielka Brytania, wiosna 1944 roku.
“Mosquito” N.F. XIII coded „ME-R” and serialled MM466 of 488th Squadron RNZAF, Drem, UK, Spring 1944.



„Mosquito” N.F. XIII „PS-L” i MM521 z 264. Dywizjonu, Harford Bridge Flats, Wielka Brytania, czerwiec 1944 roku.
“Mosquito” N.F. XIII coded “PS-L” and serialled MM521 of 264th Squadron, Harford Bridge Flats, UK, June 1944.



„Mosquito” N.F. II „RA-Q” i DZ757 z 410. Dywizjonu RCAF, Coleby Grange, 26 września 1943 roku. Załoga F/L M.A. Cybulski i F/O H.H. Landbrook. *“Mosquito” N.F. II coded RA-Q and serialled DZ757 RCAF of 410th Squadron RCAF, Coleby Grange, September 26th, 1943. Crew F/L M.A. Cybulski and F/O H.H. Landbrook.*



Ten sam samolot po przelocie w pobliżu wcześniej zestrzelonego eksplodującego Do 217E. Samolot powrócił do bazy tylko na pracującym prawym silniku. *The same aircraft after it flew through exploding wreckage of Do 217E attacked seconds before. She came back home powered by starboard engine only.*



„Mosquito” N.F. XIII „JT-G” i HK128 z 256. Dywizjonu, Alghero, Włochy, kwiecień 1944 roku.
“Mosquito” N.F. XIII coded “JT-G” and serialled HK128 of 256th Squadron, Alghero, Italy, April 1944.



„Mosquito” N.F. XIX „WM-Y” i TA389 z 68. Dywizjonu, Castle Camps, Wielka Brytania, wrzesień 1944 roku.
“Mosquito” N.F. XIX coded “WM-Y” and serialled TA389 of 68th Squadron, Castle Camps, UK, September 1944.



Emblemat załogi.
Crew's emblem.



„Mosquito” N.F. XIII, „KP-D”, HK425, "Lonesome Polecat" z 409. Dywizjonu RCAF, załoga F/O R.H. Finlayson & F/O J.A. Webster, Le Culot – B.68 (Francja), październik 1944 roku. *“Mosquito” N.F. XIII coded “KP-D” and serialled HK425, nicknamed “Lonesome Polecat”, of 409th Squadron RCAF, crew: F/O R.H. Finlayson & F/O J.A. Webster, Le Culot (B.68), France, October 1944.*



„Mosquito” N.F. 30 „HB-S” oznaczenie ewidencyjne NT362 z 239. Dywizjonu, West Raynham, Wielka Brytania, luty 1945 roku.
“Mosquito” N.F. 30 coded “HB-S” serialled NT362 of 239th Squadron, West Raynham, UK, February 1945.



„Mosquito” N.F. 30 „FK-H” oznaczenie ewidencyjne MM813 z 219. Dywizjonu, Amiens/Glisy (B.48), Francja, 1945 rok.
“Mosquito” N.F. 30 coded “FK-H” and serialled MM813 of the 219th Squadron, Amiens/Glisy (B.48), France, 1945.

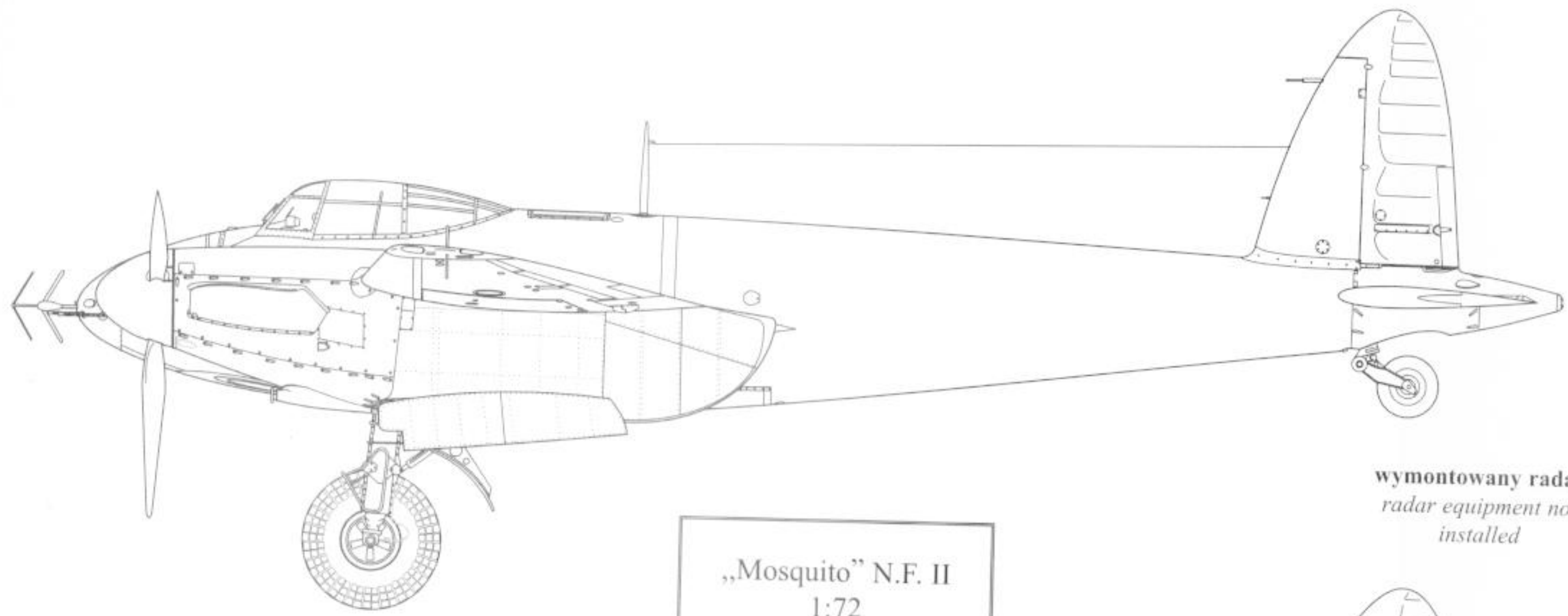


„Mosquito” N.F. 30 „RA-O” oznaczenie ewidencyjne MM767 z 410. Dywizjonu RCAF, załoga Lt A.A. Harrington (USAAF) i F/O D.G. Tongue, Amiens/Glisy (B.48), Francja, zima 1944 roku.
“Mosquito” N.F. 30 coded “RA-O” and serialled MM767 of the 410th RCAF Squadron, Amiens/Glisy (B.48), France, Winter 1944. Crew Lt A.A. Harrington (USAAF) and F/O D.G. Tongue.

ISBN 83-7219-137-9

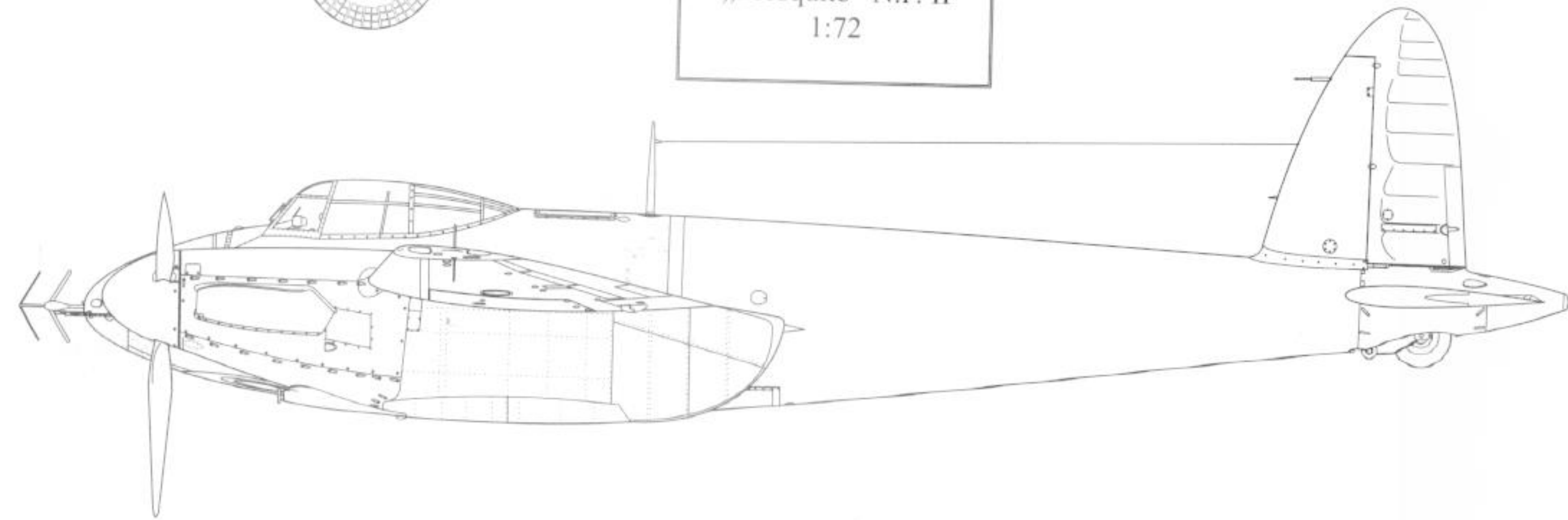


9 788372 191373 >

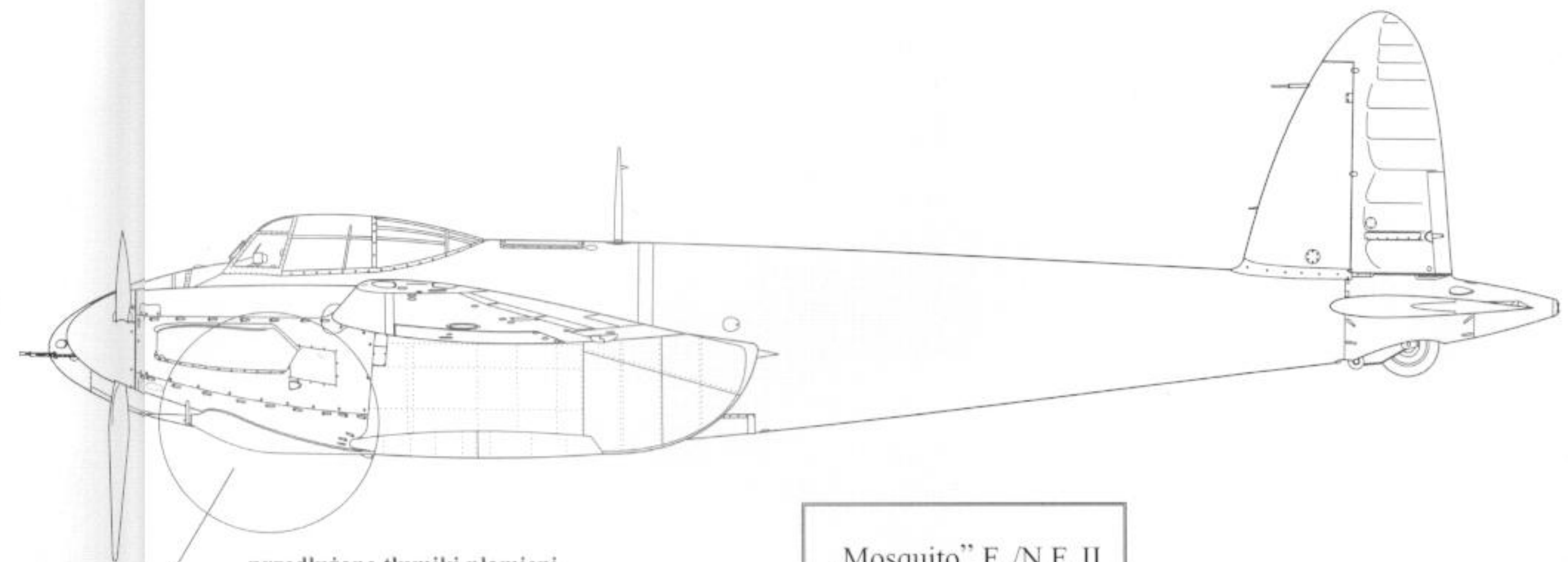
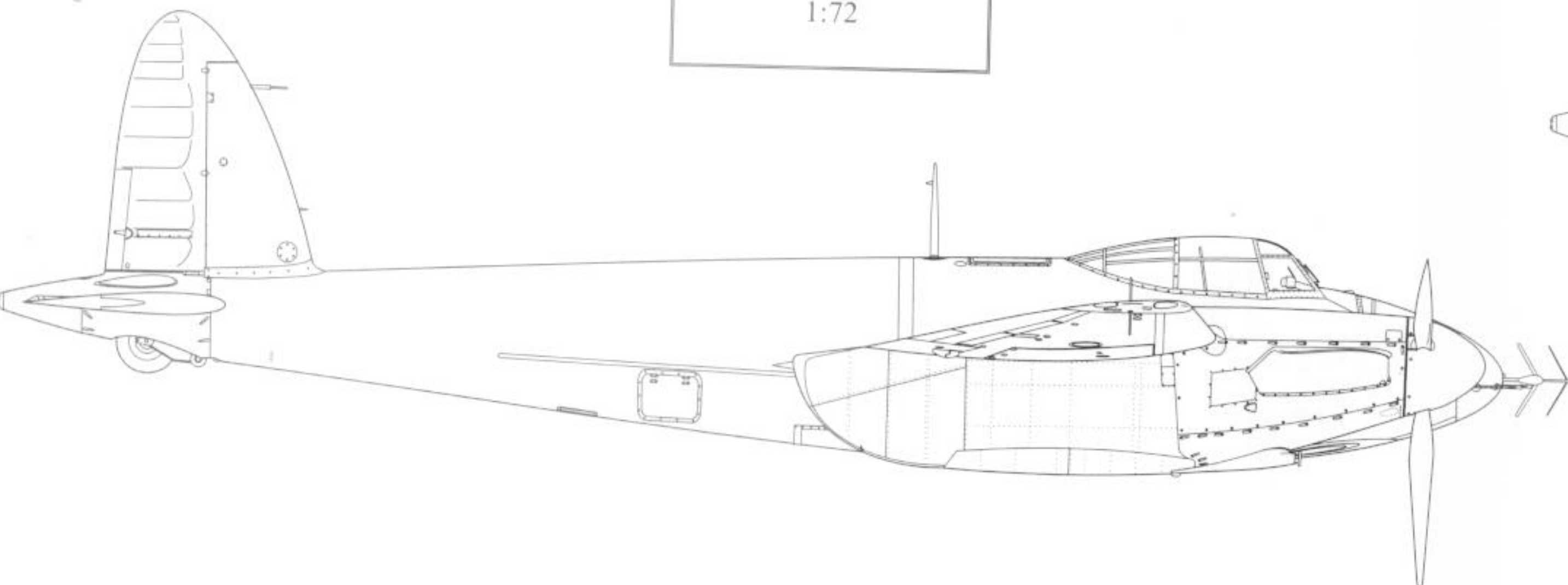


„Mosquito” N.F. II
1:72

wymontowany radar
radar equipment not
installed



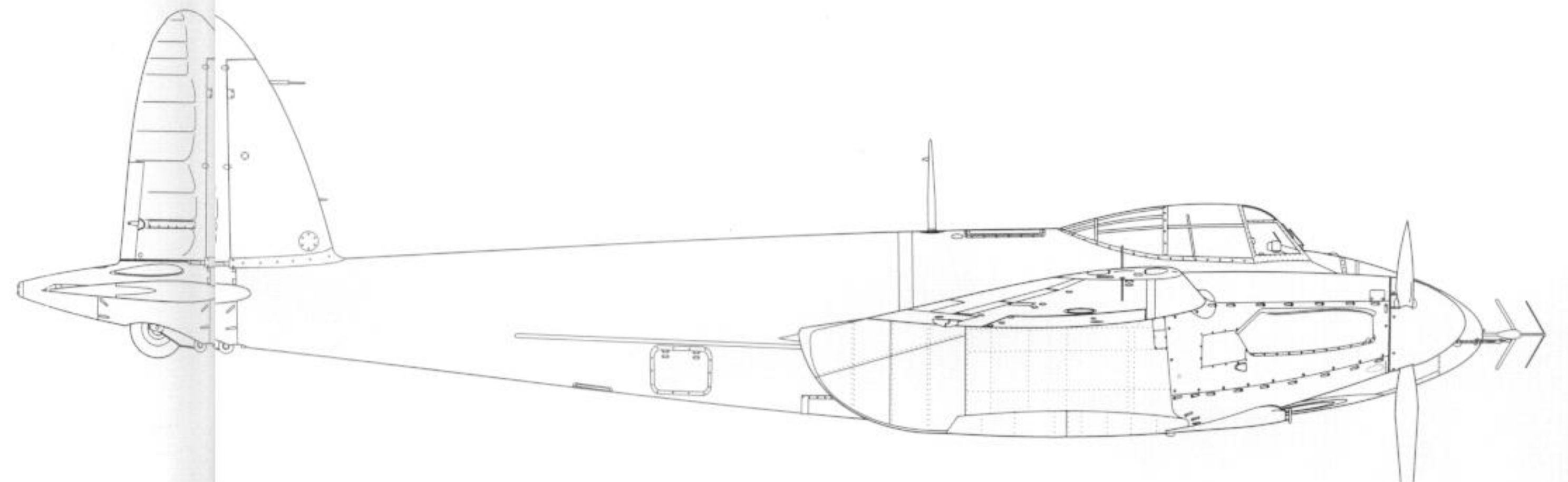
„Mosquito” N.F. II
1:72



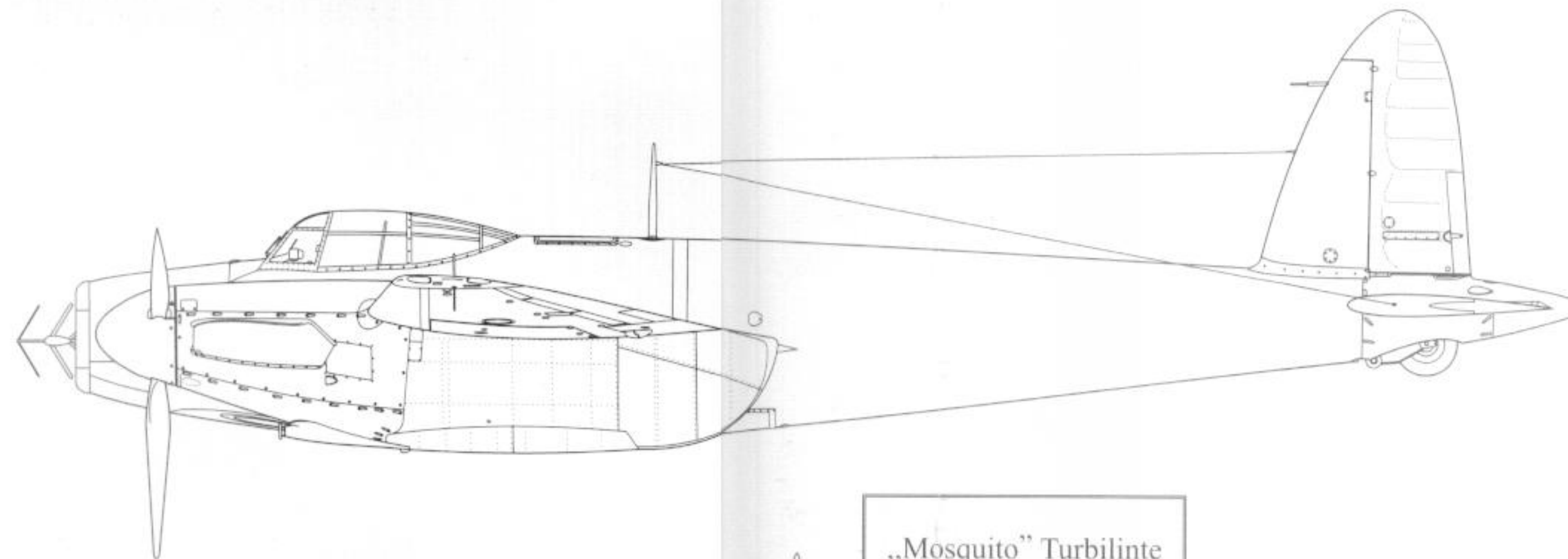
„Mosquito” F./N.F. II
(Special) Intruder 1:72

przedłużone tłumiki płomieni
ze wzmocnieniem ogniowym
long exhaust with heat
resistant panel

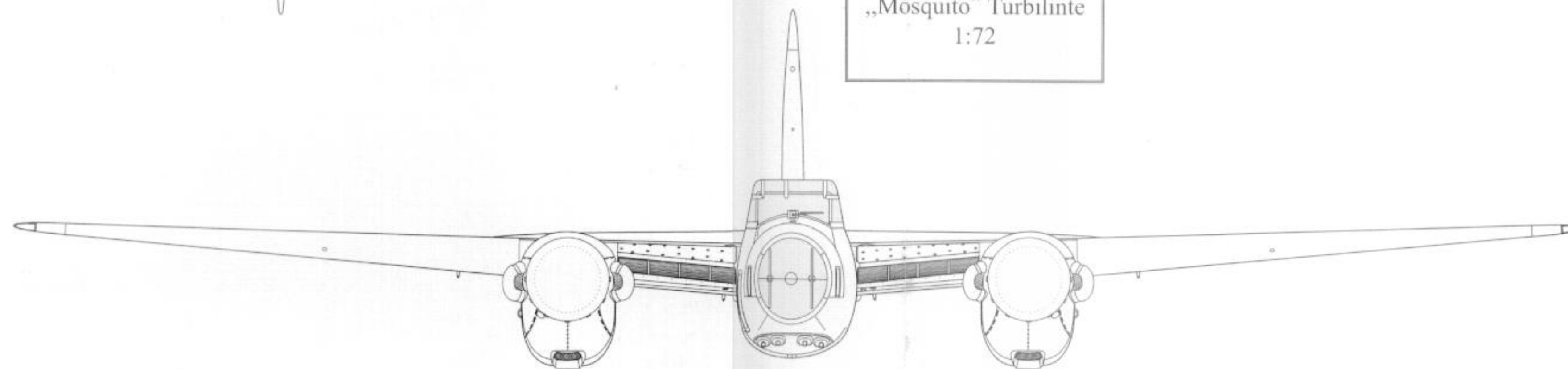
zmodyfikowana osłona
wlotu powietrza
modified air intake guard



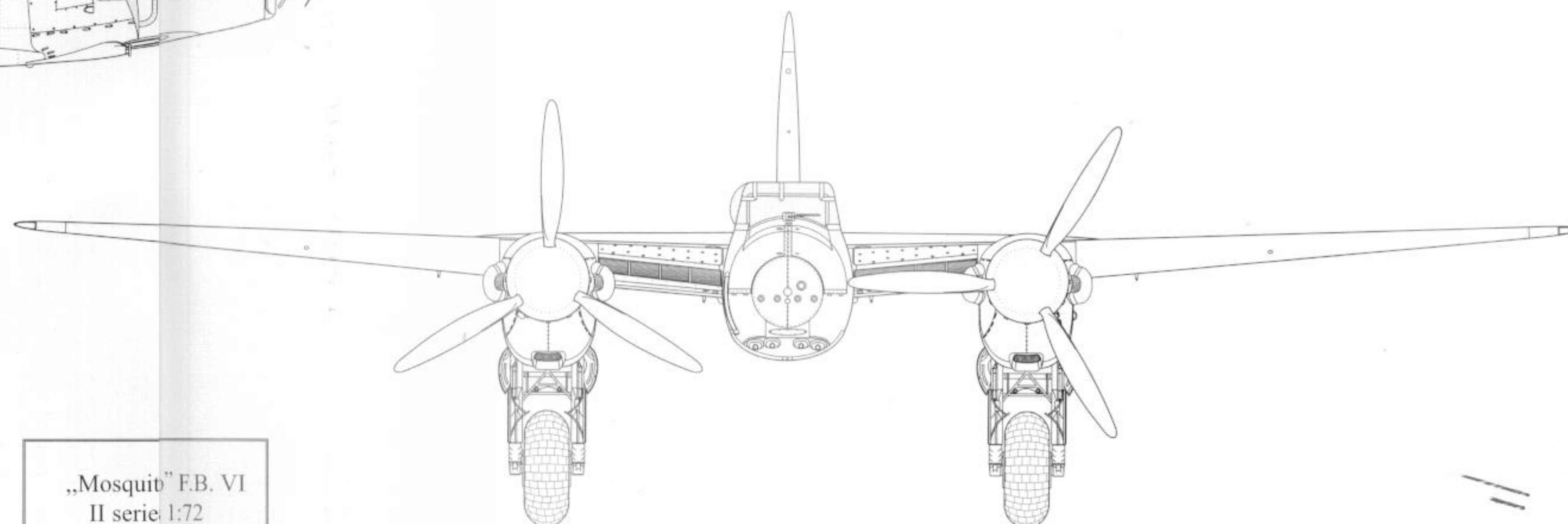
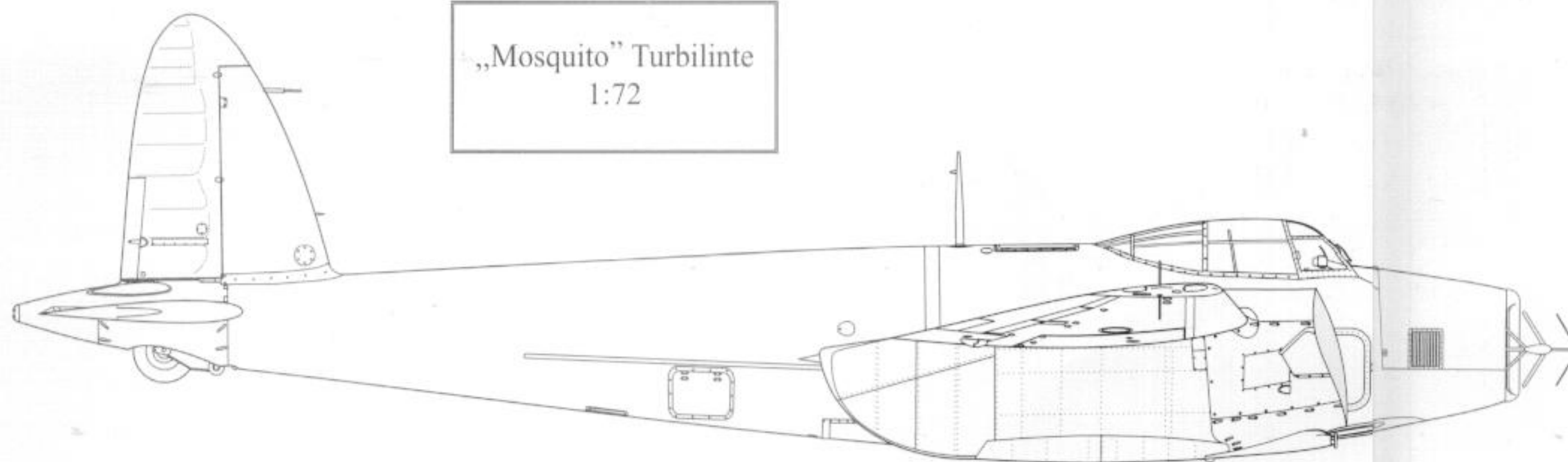
„Mosquito” N.F. II
late series 1:72



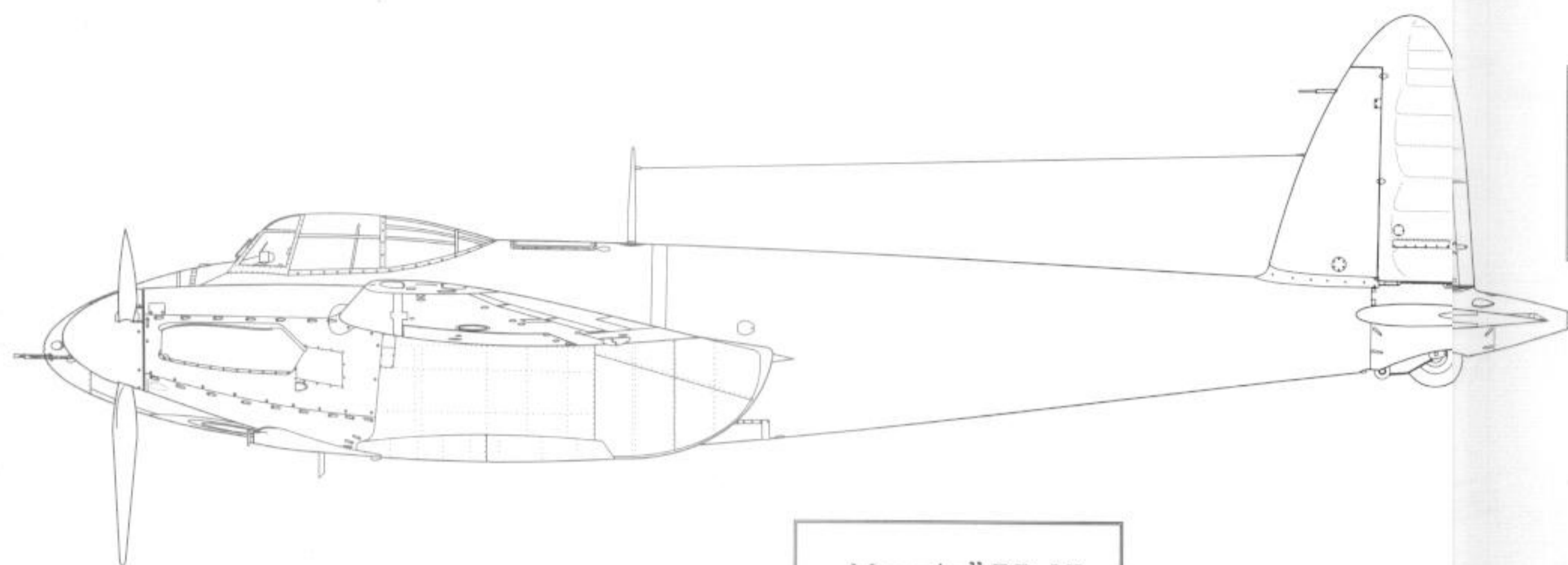
„Mosquito” Turbiline
1:72



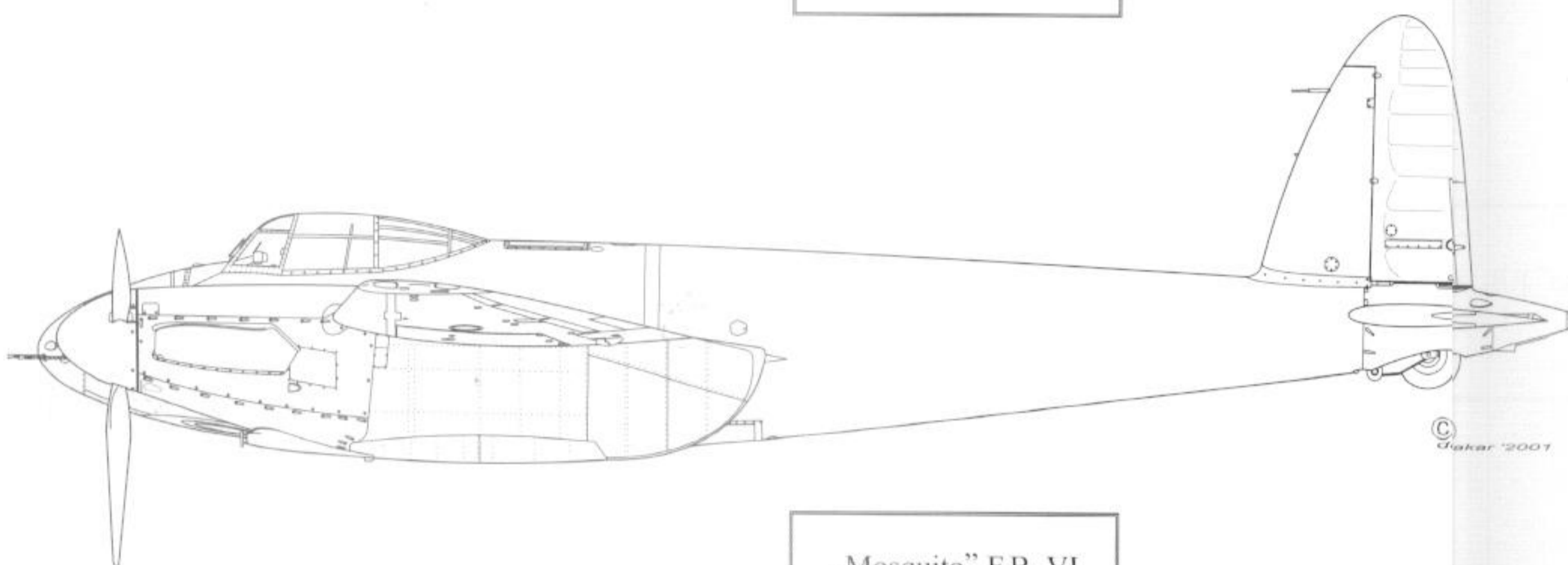
„Mosquito” Turbiline
1:72



„Mosquito” F.B. VI
II serie 1:72

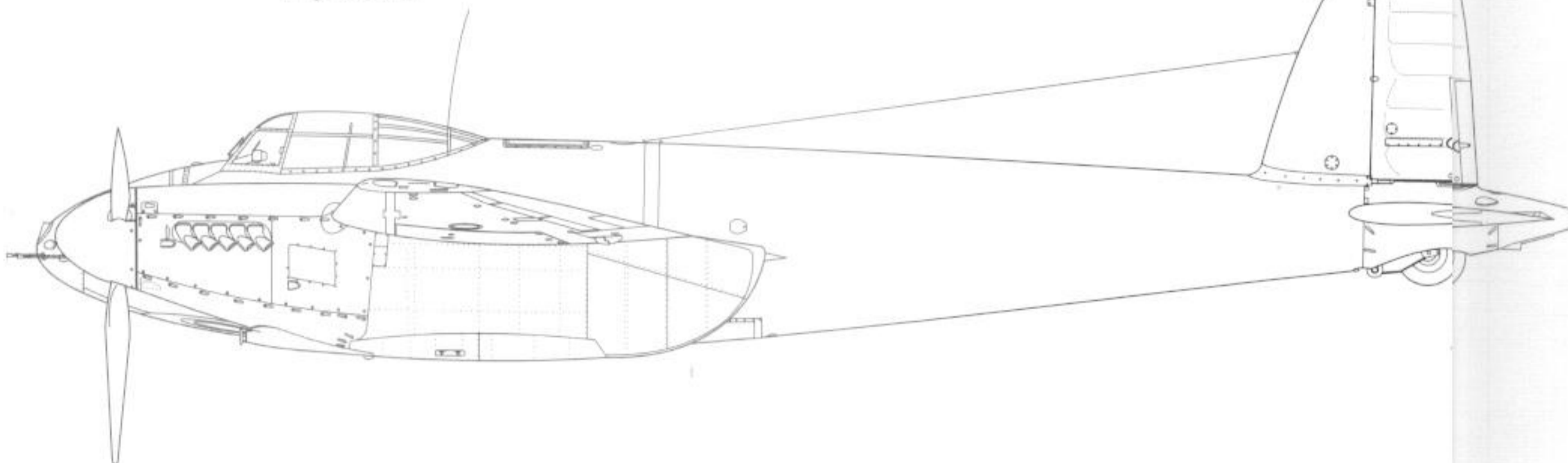


„Mosquito” F.B. VI
I series 1:72



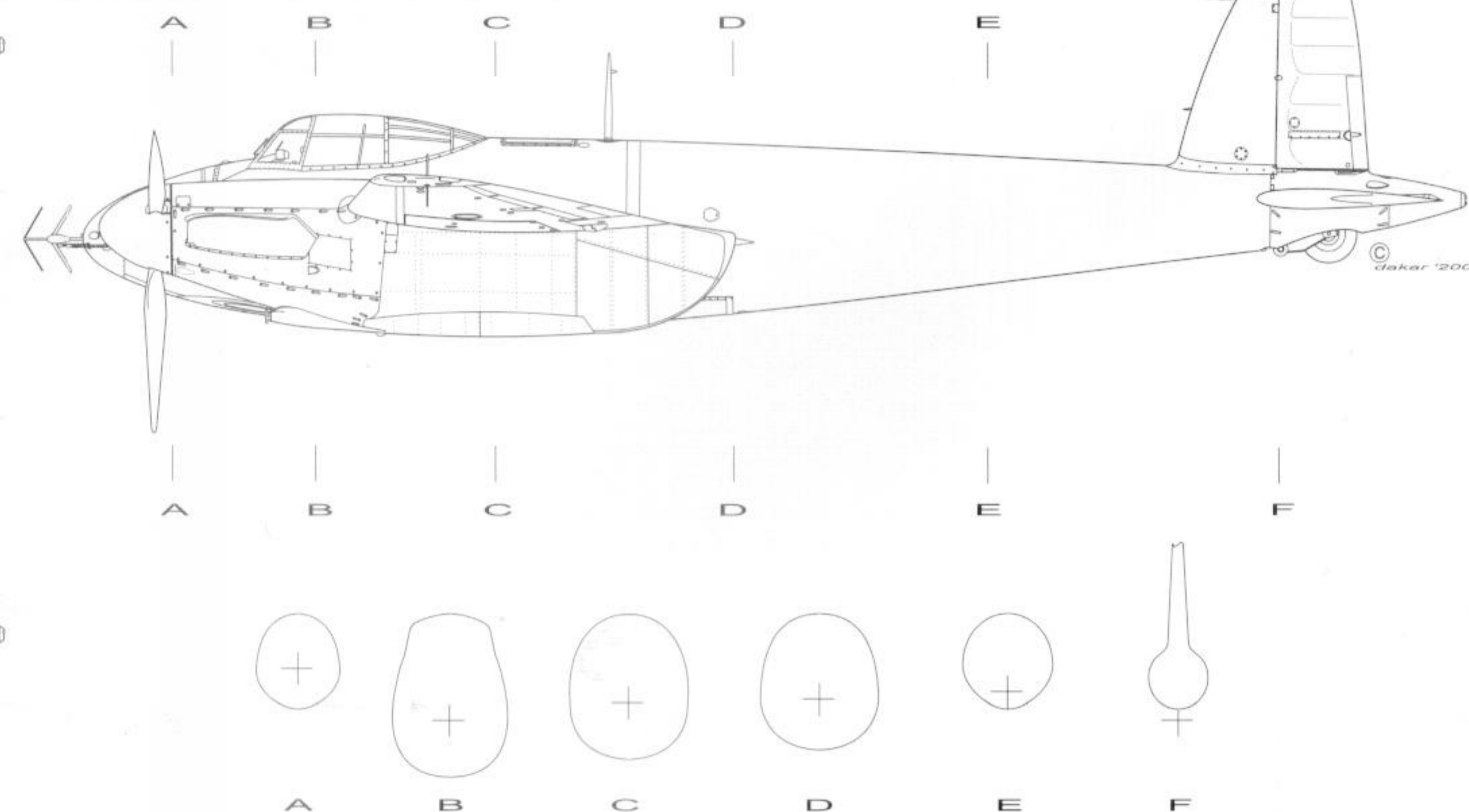
„Mosquito” F.B. VI
II series 1:72

pojedyncze rury wydechowe, dodatkowy wlot powietrza do rur
wydechowych
stub exhaust pipes and an extra exhaust air intake
antena prętowa
whip antenna



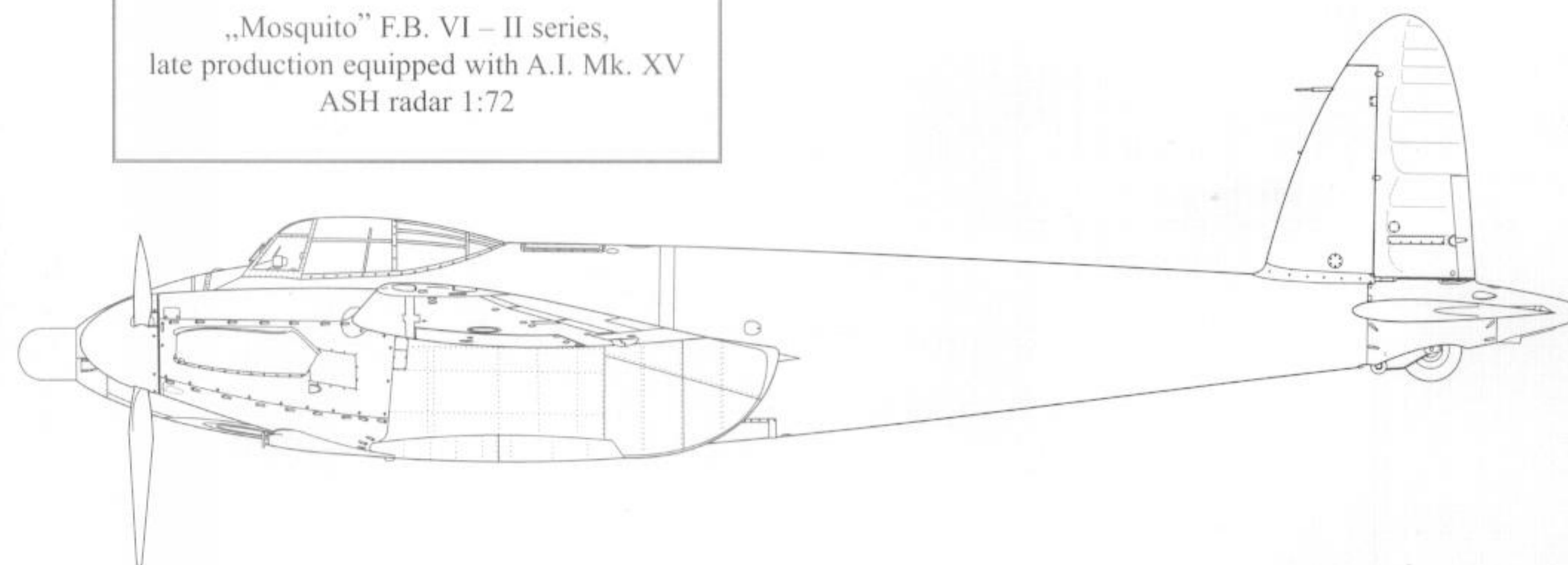
„Mosquito” F.B. VI – II series,
late production, mainly used by
Coastal Command units 1:72

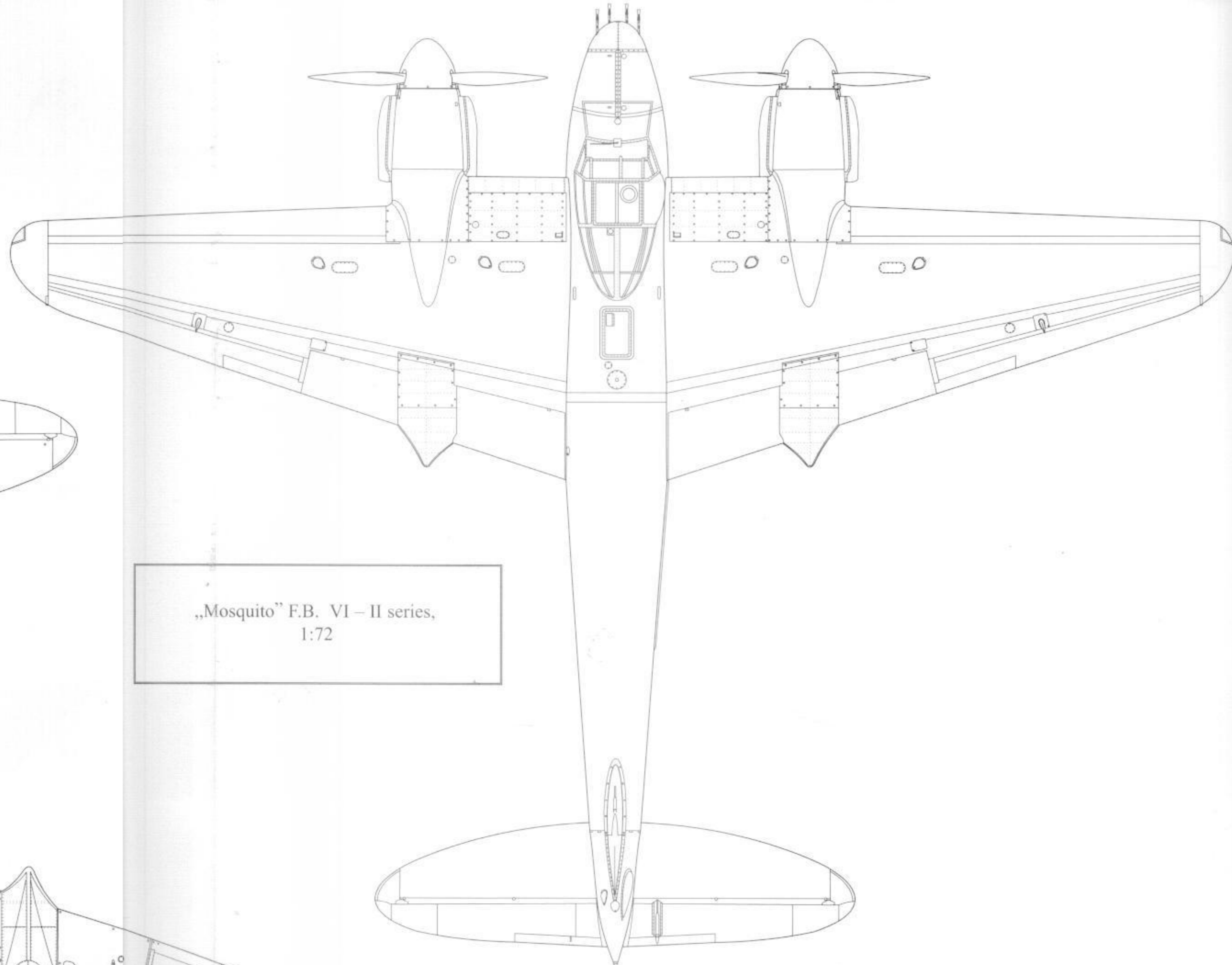
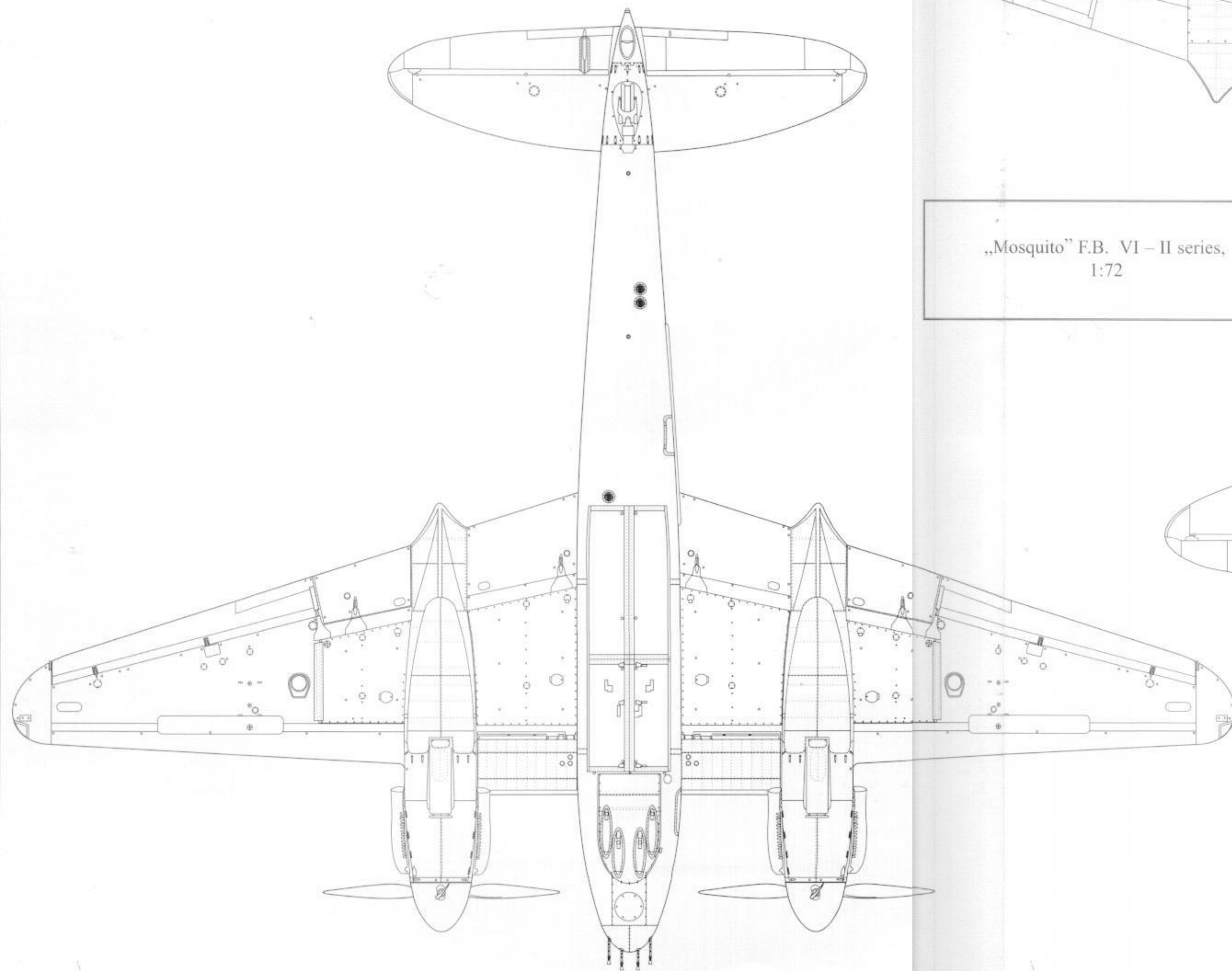
„Mosquito” F.B. VI – II series,
equipped with A.I. Mk IV radar 1:72



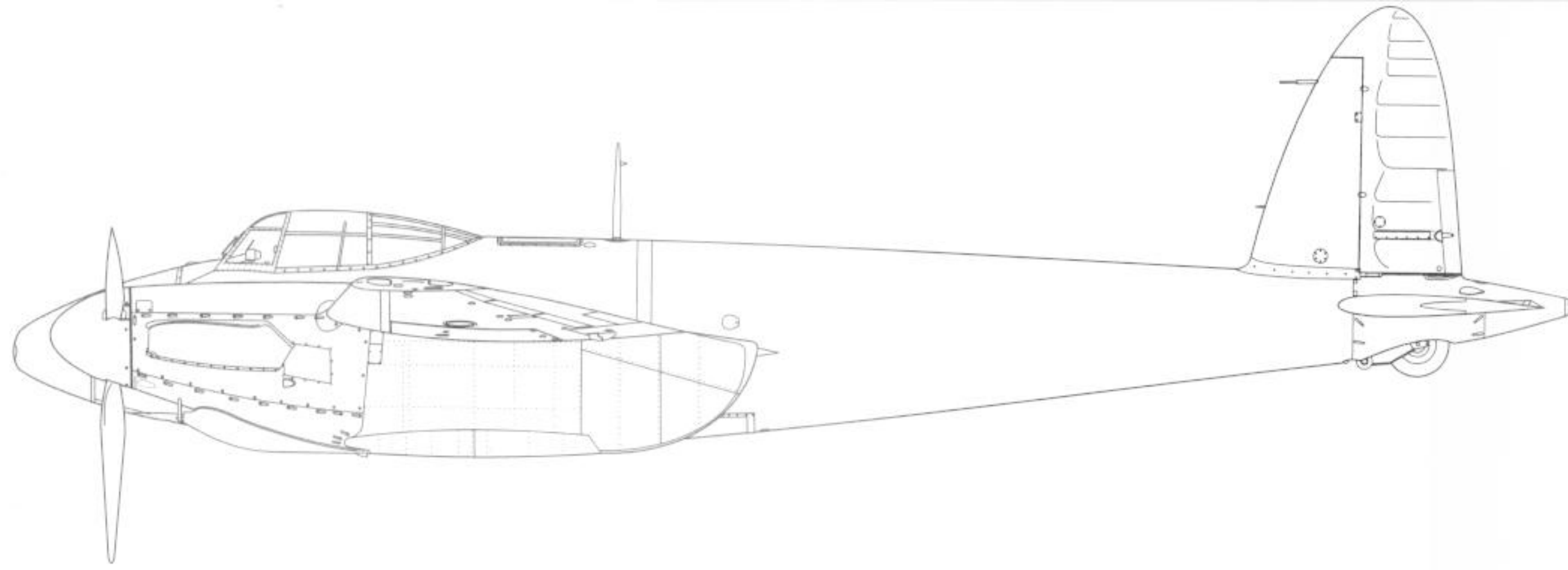
SKALA 1/72 SCALE
0 1 2 3

„Mosquito” F.B. VI – II series,
late production equipped with A.I. Mk. XV
ASH radar 1:72

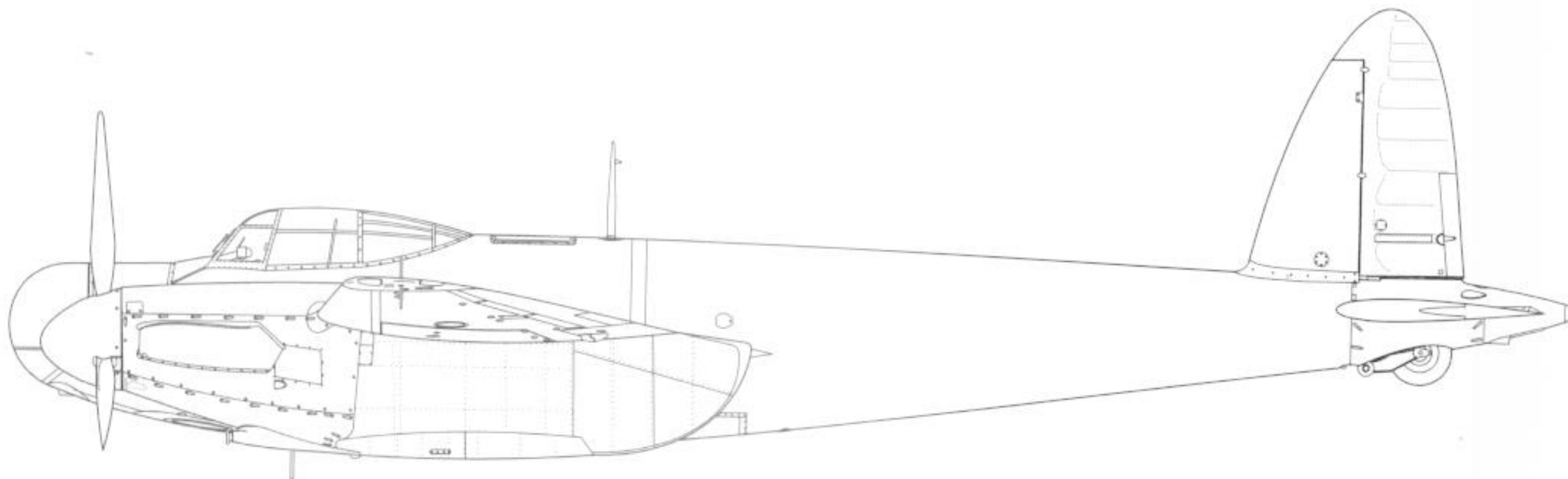
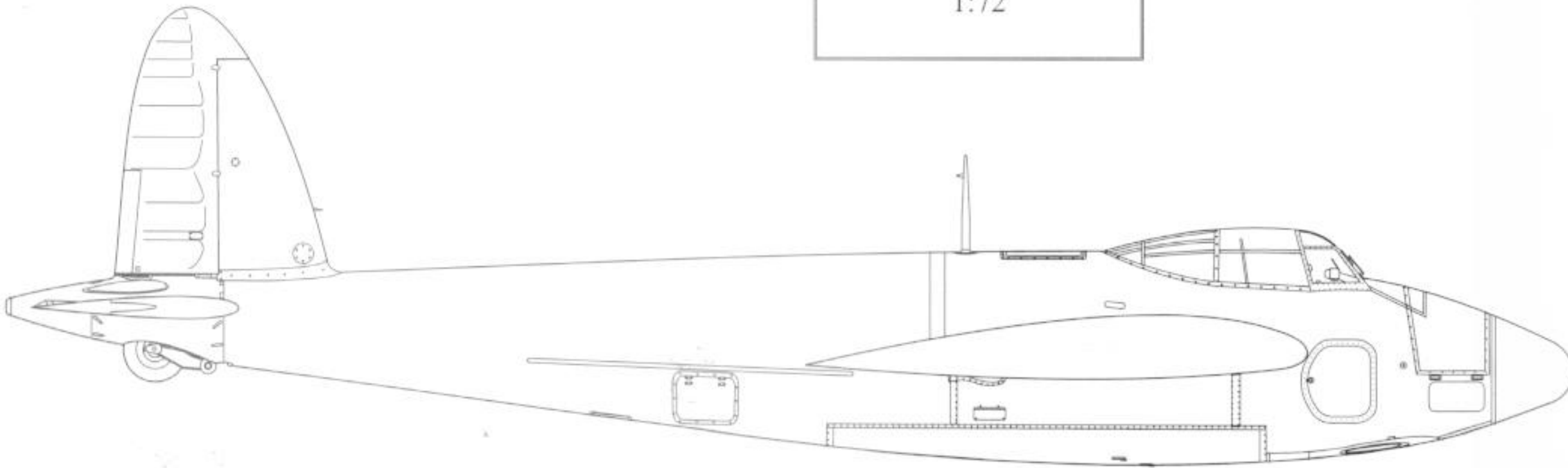




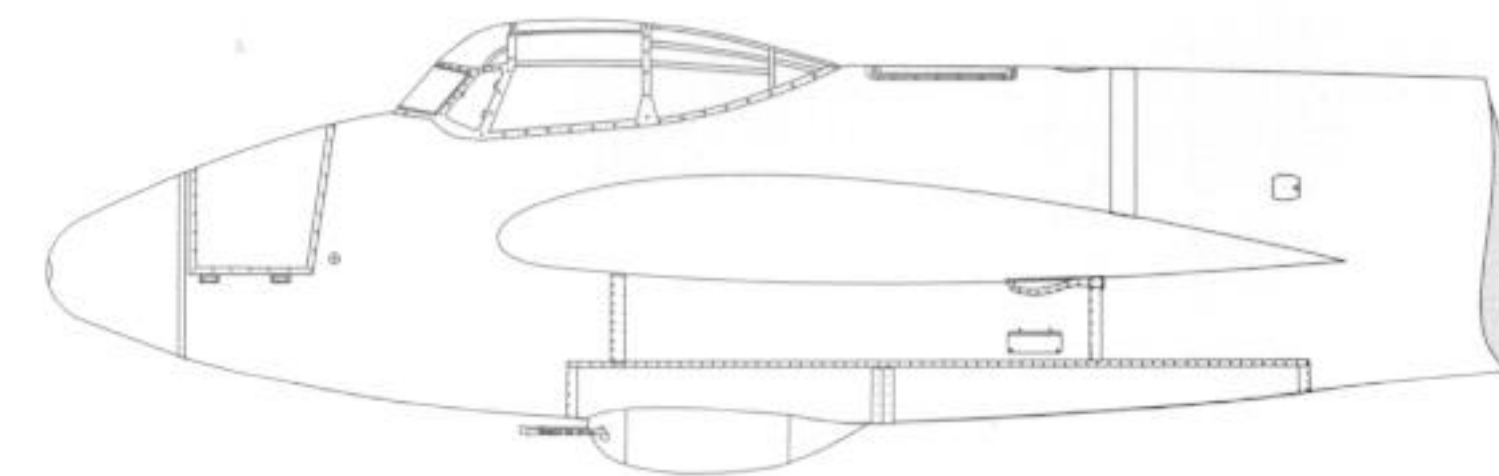
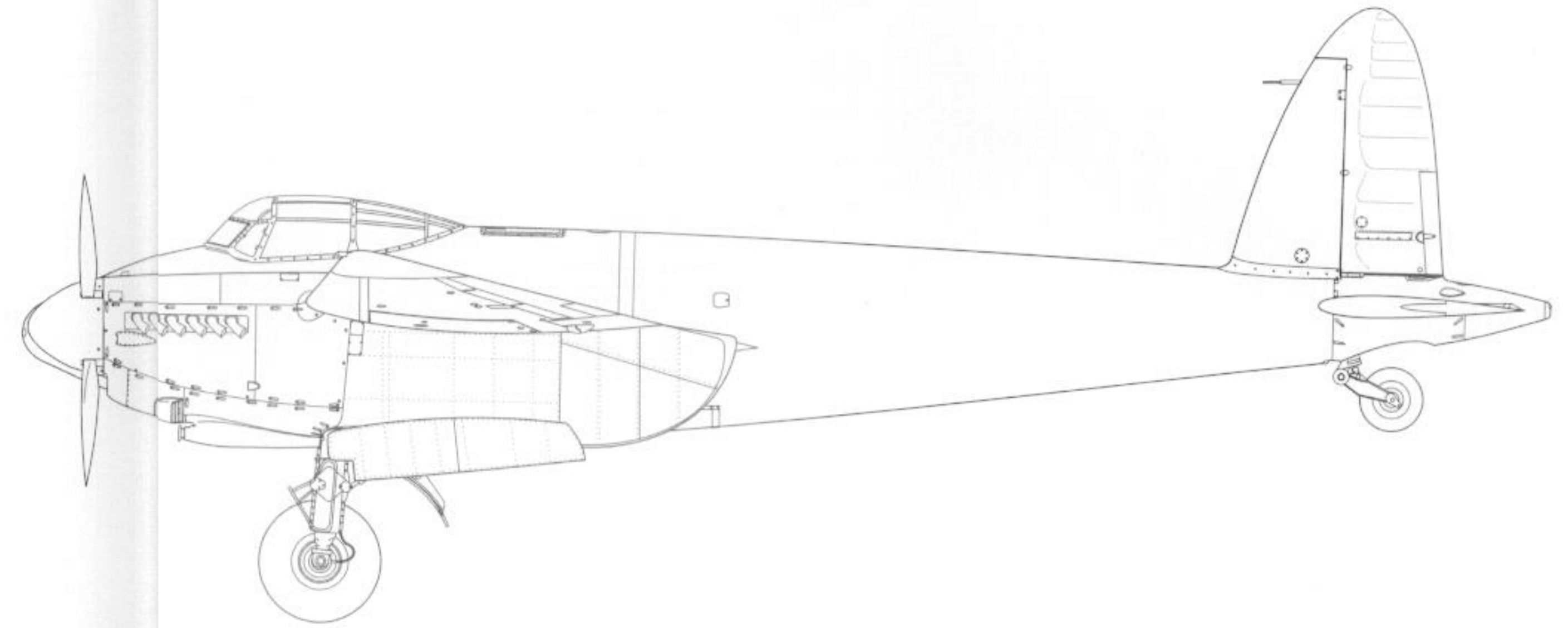
„Mosquito” F.B. VI – II series,
1:72



„Mosquito” N.F. XII
1:72



„Mosquito” N.F. XIII
1:72



4 karabiny maszynowe Browning Mk II kalibru 7,69 mm (500 naboł każdy, możliwość zwiększenia zapasu amunicji do 750 naboł) z tłumikami płomieni w zasobniku zewnętrznym B. Mk XVI
four .303in Browning Mk. II machine guns (500 rpg. each, provision for 750 rpg.) with flash hider in B. Mk. XVI gun pack

„Mosquito” H.F. XV
1:72

Arkusz 6

„Mosquito” H.F. XV
1:72

„Mosquito” N.F. XIX
1:72

„Mosquito” N.F. XVII
1:72

„Mosquito” N.F. XIX
1:72

© dakar '2001

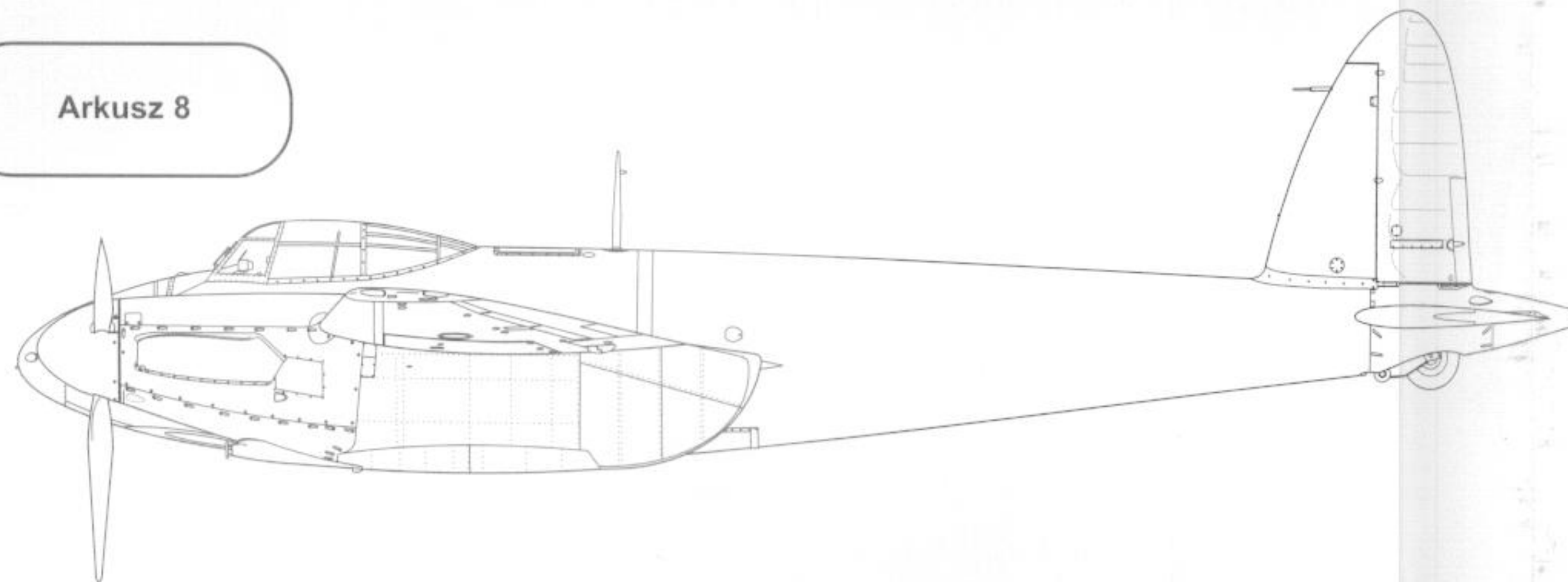
2 karabiny maszynowe Browning Mk II kalibru 7,69 mm (500 naboł każdy, możliwość zwiększenia zapasu amunicji do 750 naboł) z tłumikami płomieni
two .303in Browning Mk. II machine guns (500 rpg. each, provision for 750 rpg.) with flash hider

„Mosquito”
F.B. XVIII
1:72

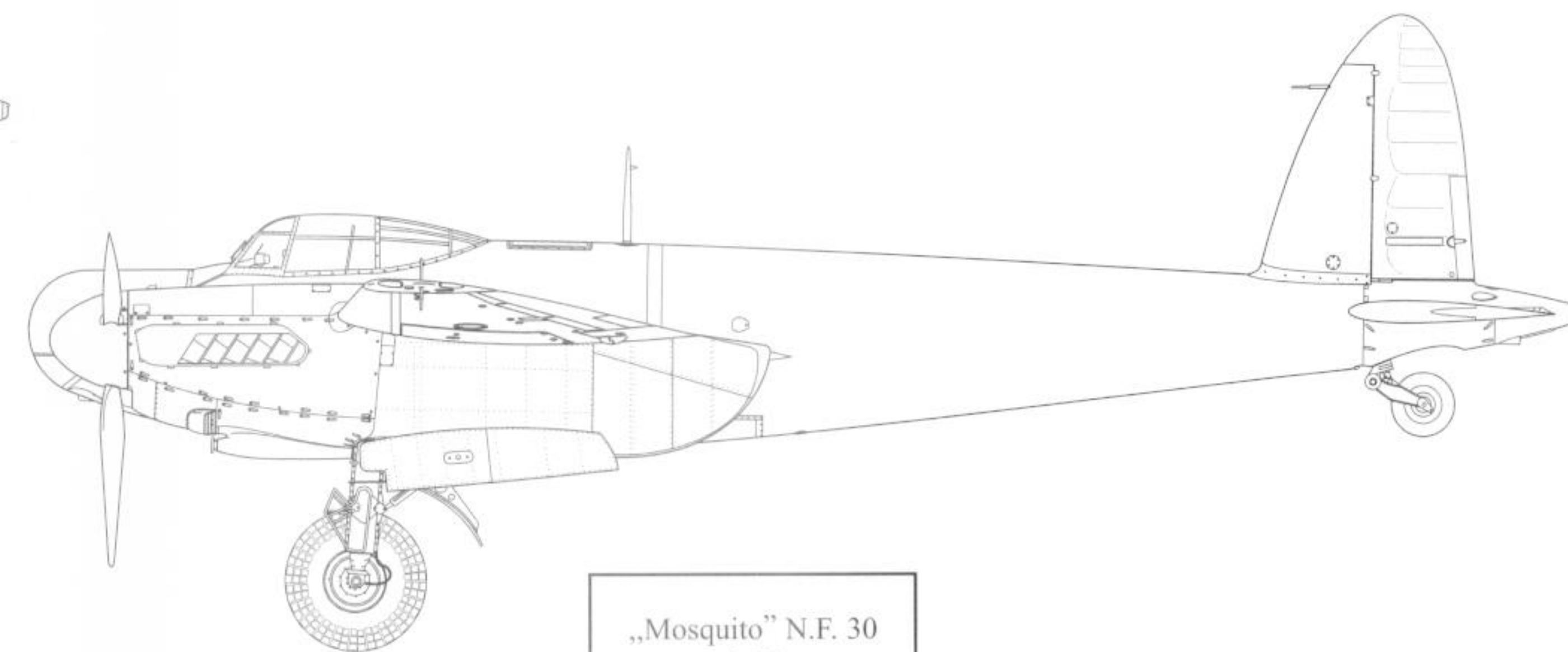
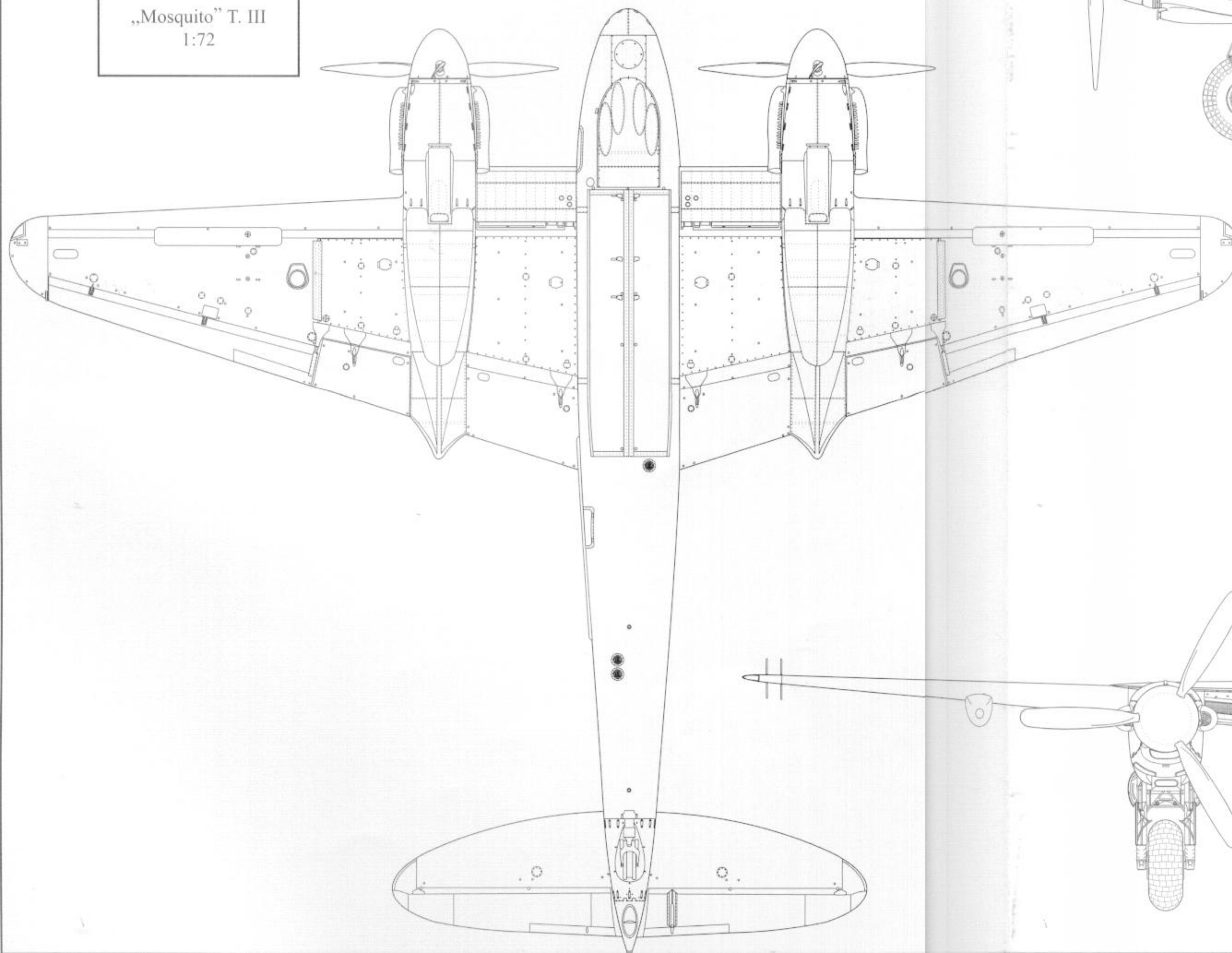
działko Molins kalibru 57 mm (25 pocisków) z opancerzeniem komory naboowej, modyfikacja drzwi bombowych (owiewka zamka działka)
Molins 57mm cannon (25 rounds), armoured ammo compartment and modified bomb bay with bulged cannon fairings

„Mosquito”
F.B. XVIII
1:72

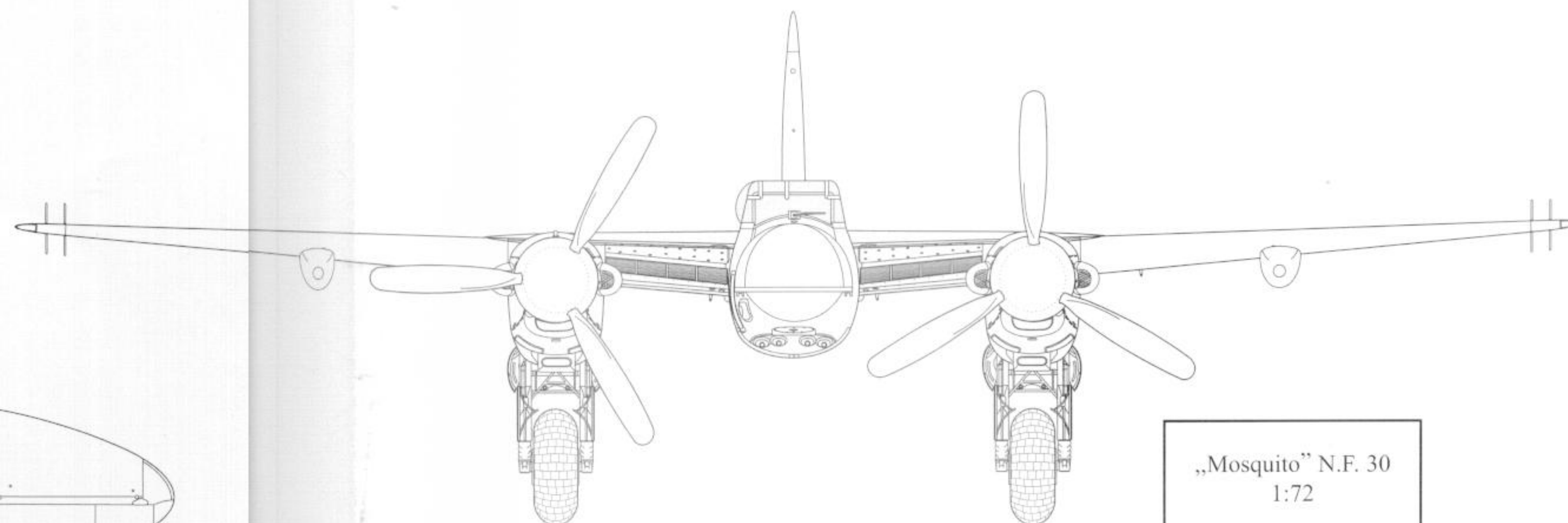
Arkusz 8



„Mosquito” T. III
1:72

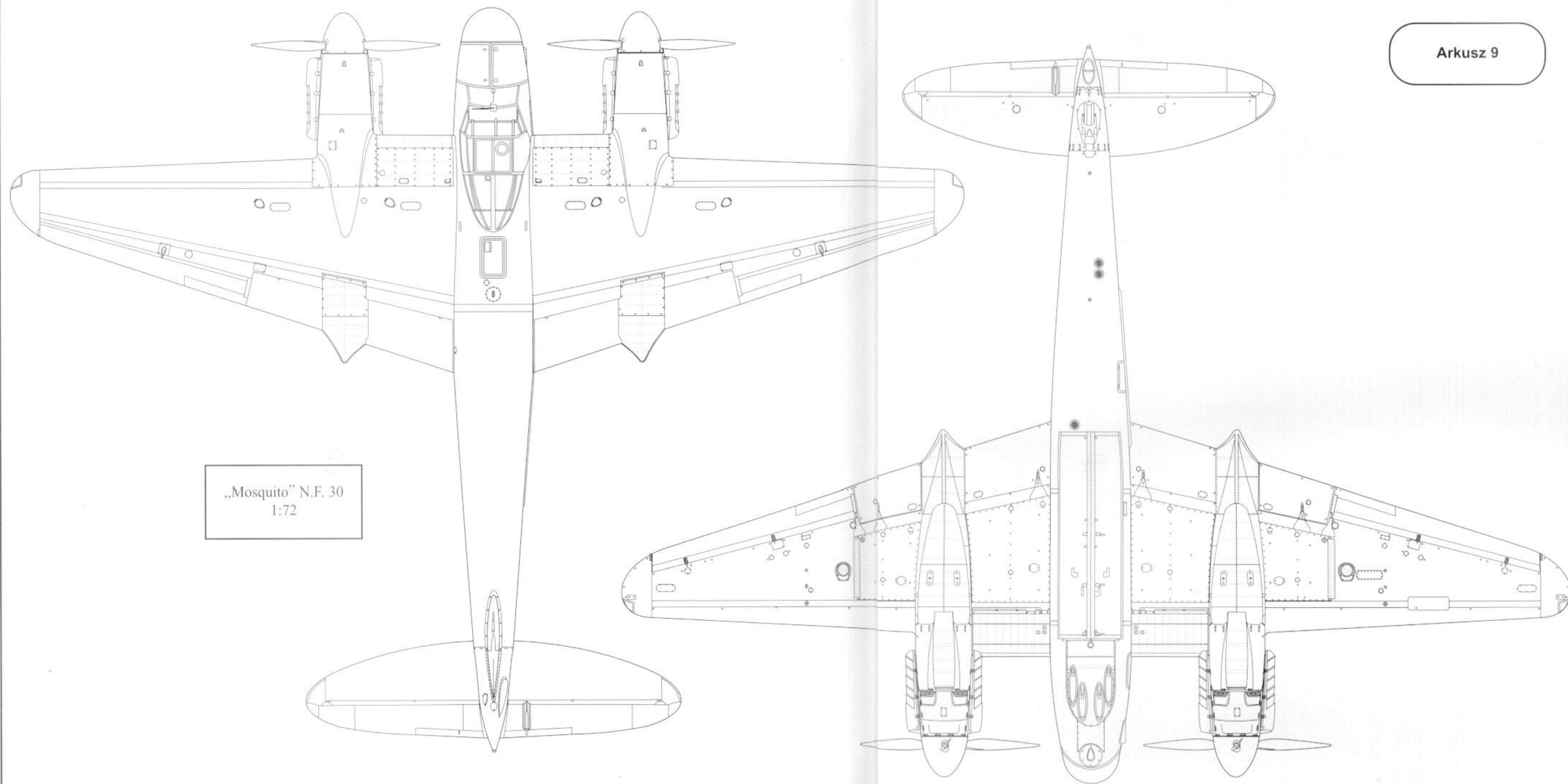


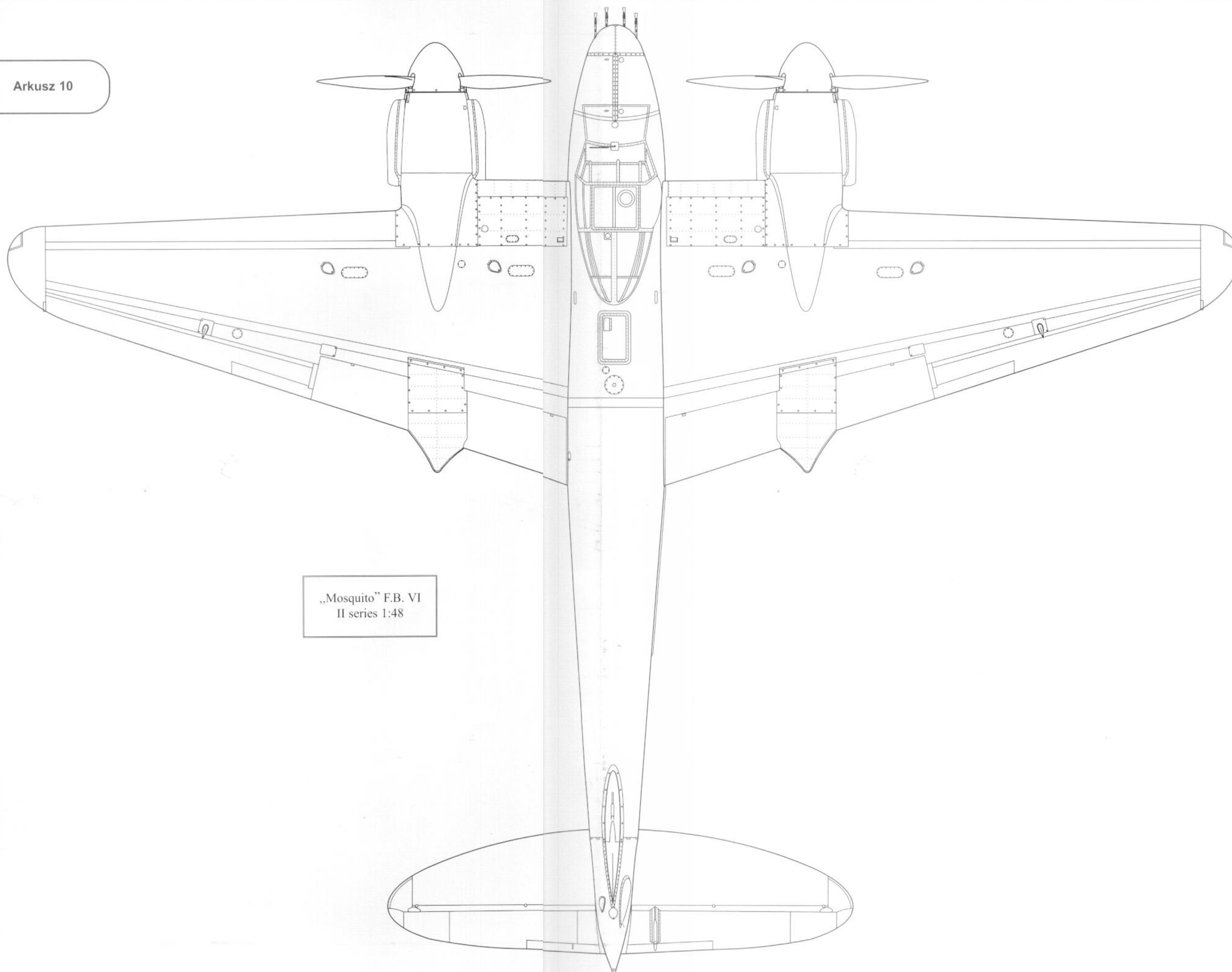
„Mosquito” N.F. 30
1:72



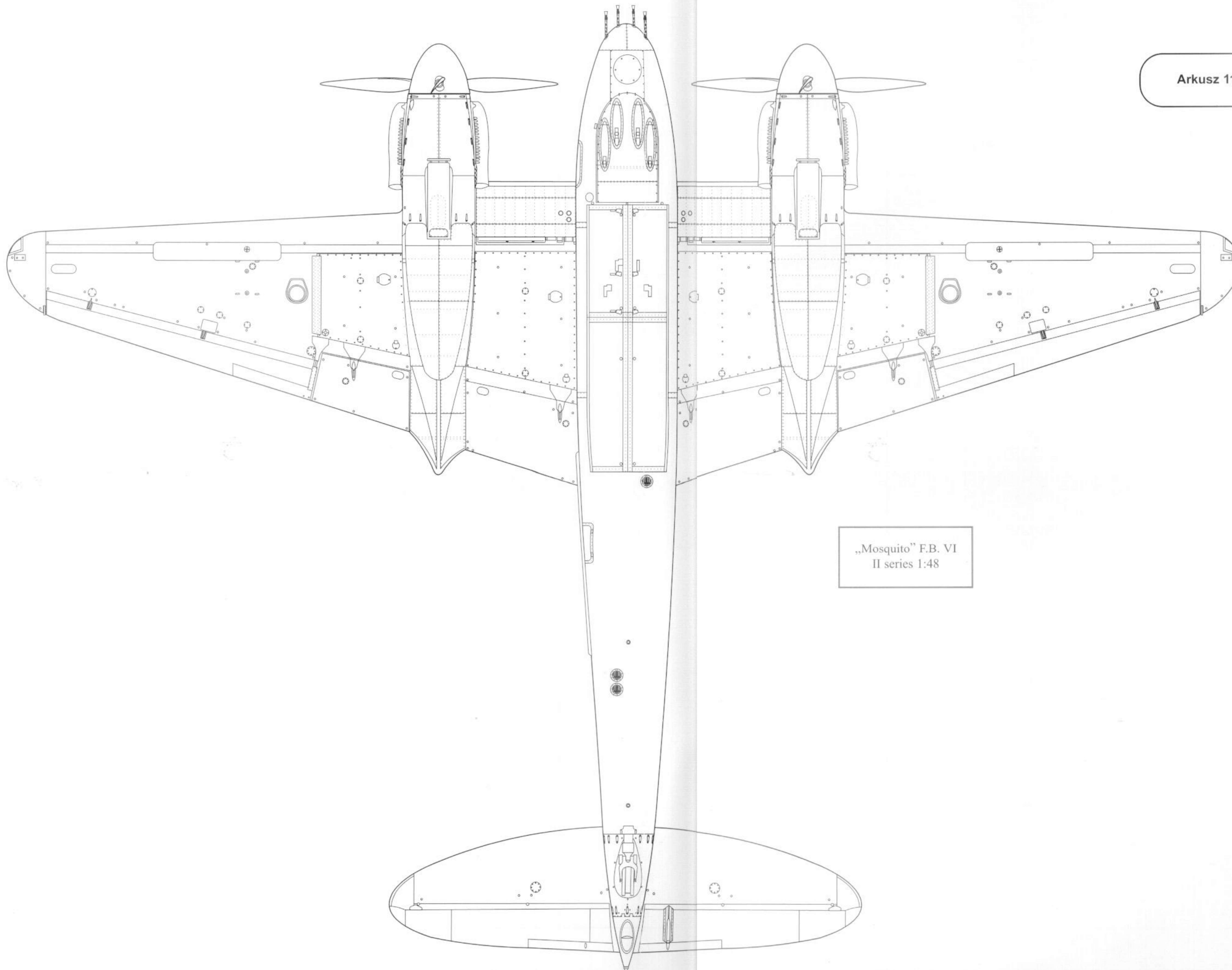
„Mosquito” N.F. 30
1:72

„Mosquito” N.F. 30
1:72

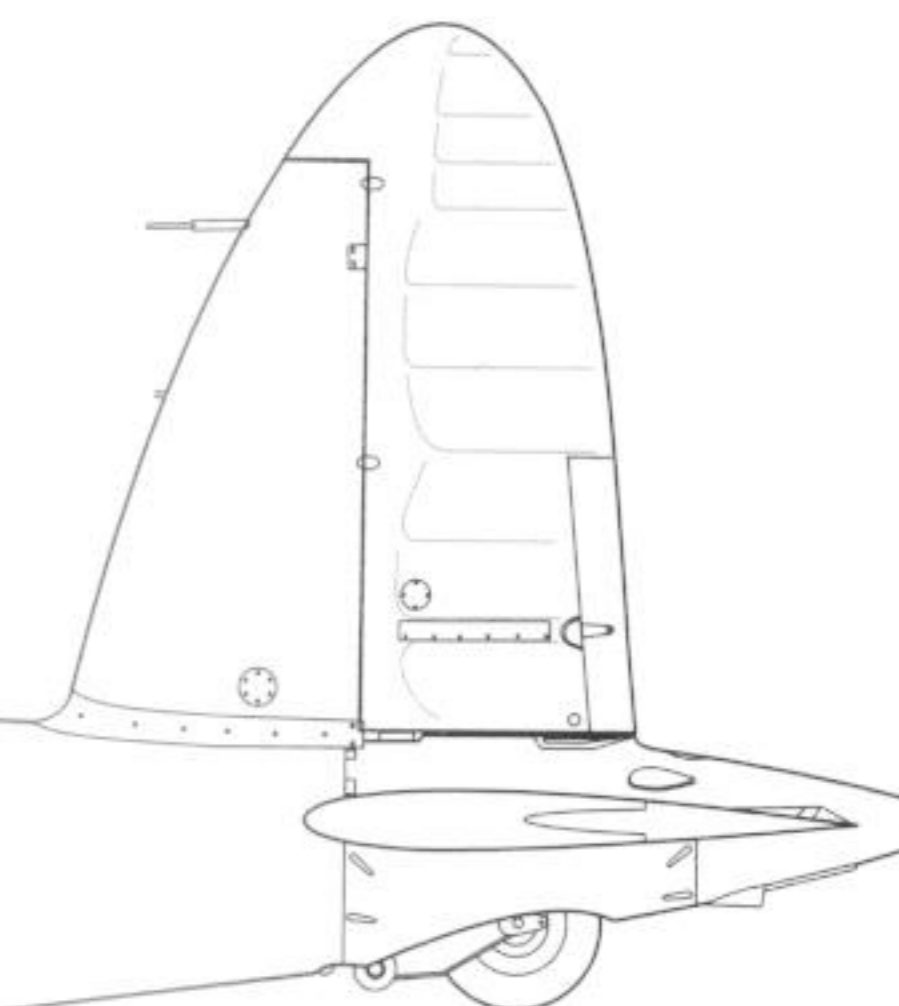
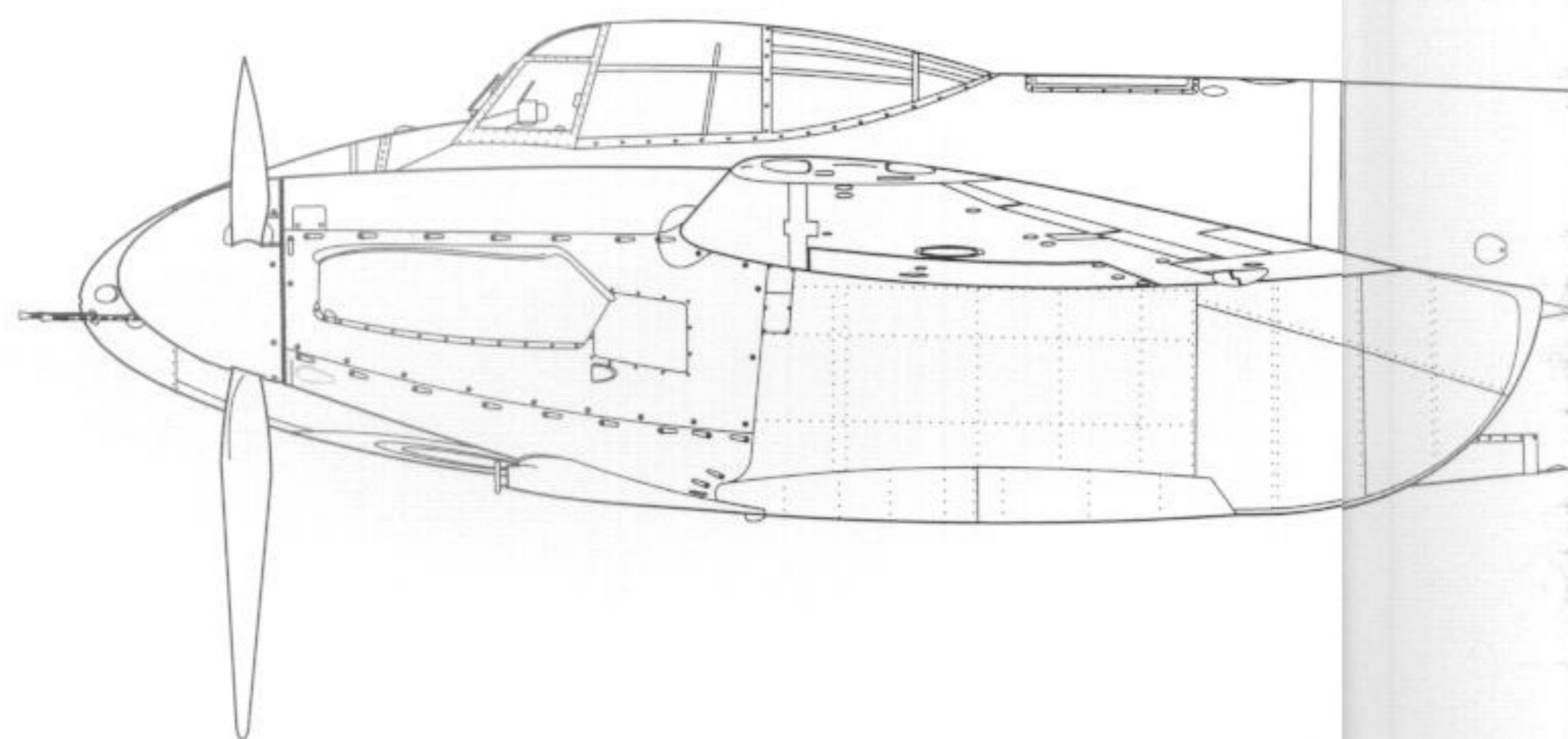




„Mosquito” F.B. VI
II series 1:48

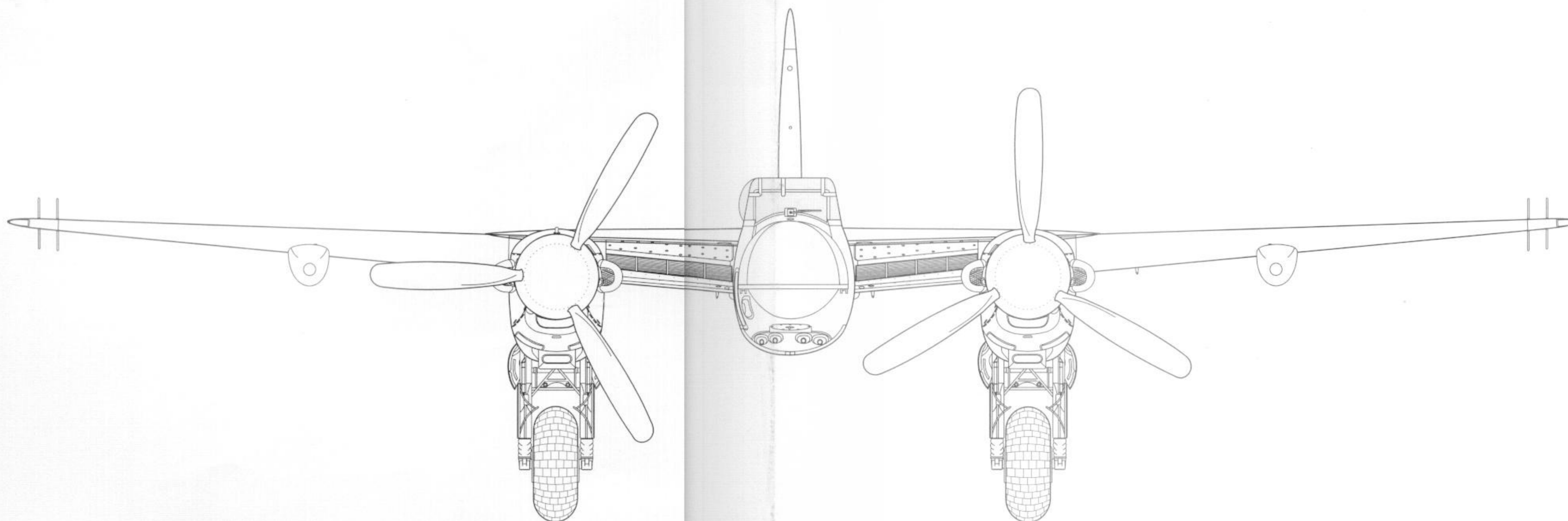


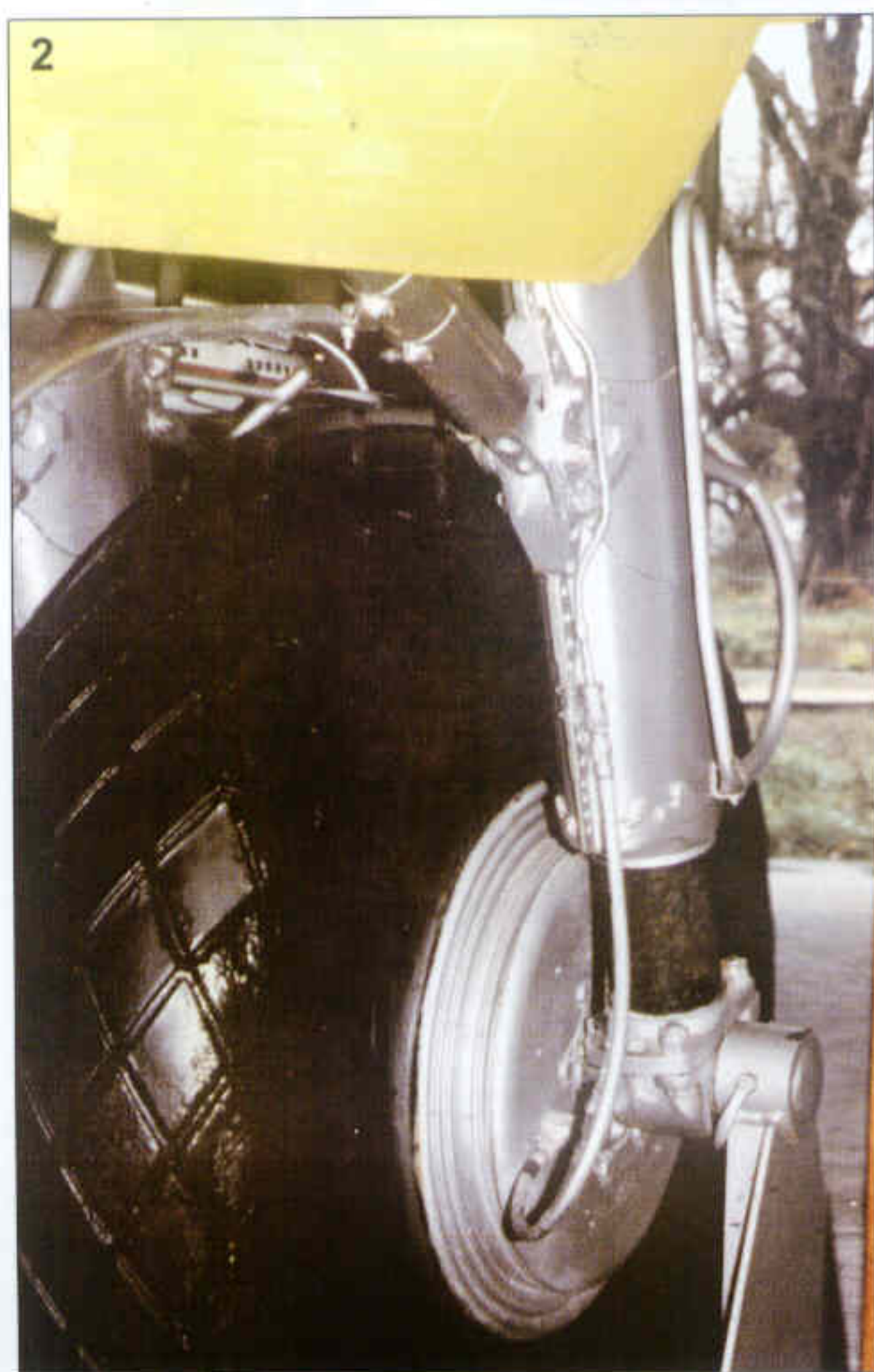
„Mosquito” F.B. VI
II series 1:48



©
dakar '2001

„Mosquito” F.B. VI
II series 1:48





de Havilland 98 „Mosquito” prototyp EE0234/W4050 w zbiorach Mosquito Aircraft Museum w Salisbury Hall.

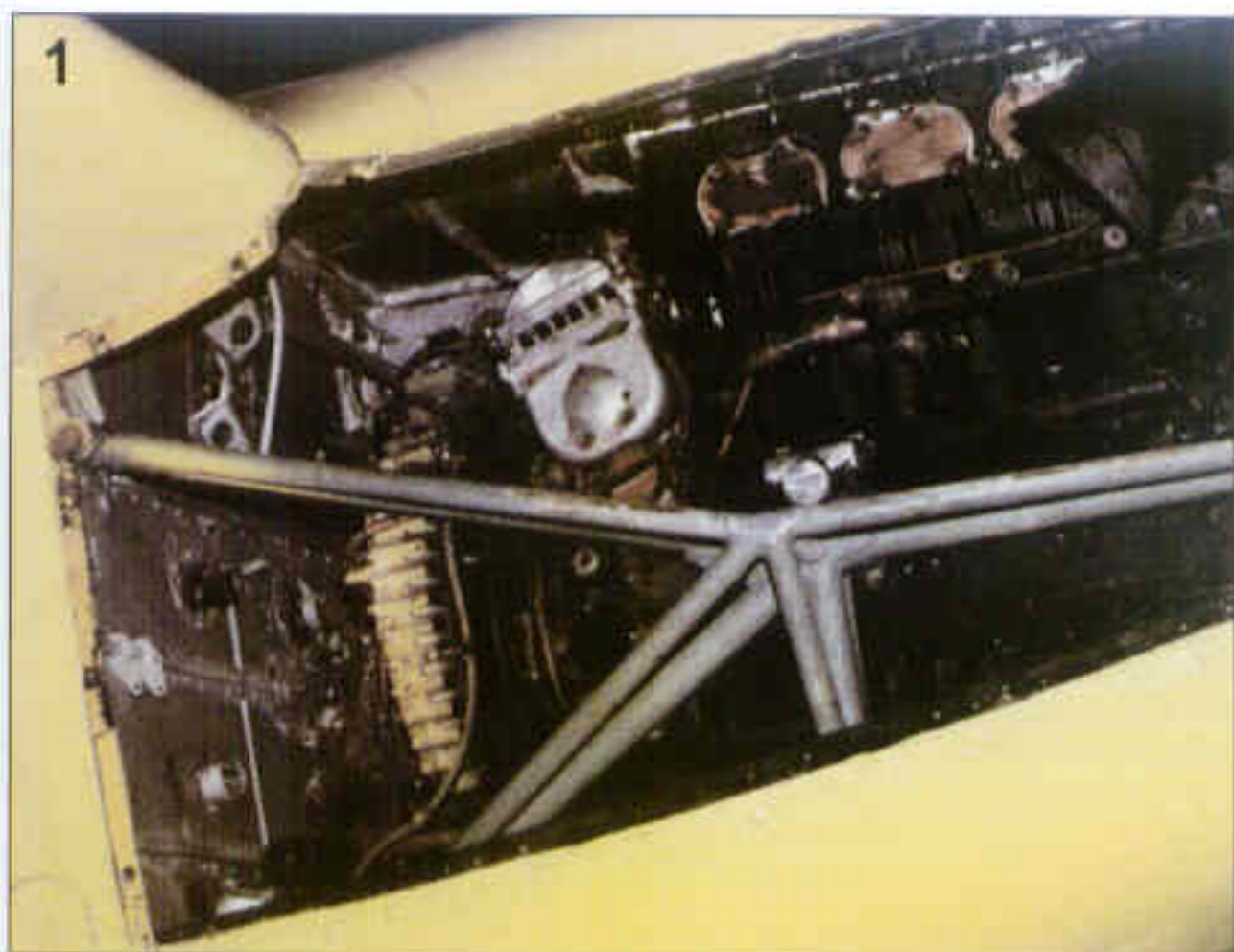
1 – widok z przodu, 2 – detale gołeni podwozia głównego, 3 – chłodnica ciecży w krawędzi natarcia skrzydła.

The de Havilland 98 "Mosquito" EE0234/W4050 prototype preserved in Mosquito Aircraft Museum at Salisbury Hall.

1 – front view, 2 – details of the main undercarriage leg.

3 – radiator located inboard portion of the wing's leading edge.





de Havilland 98 „Mosquito” prototyp E0234/W4050 w zbiorach Mosquito Aircraft Museum w Salisbury Hall.

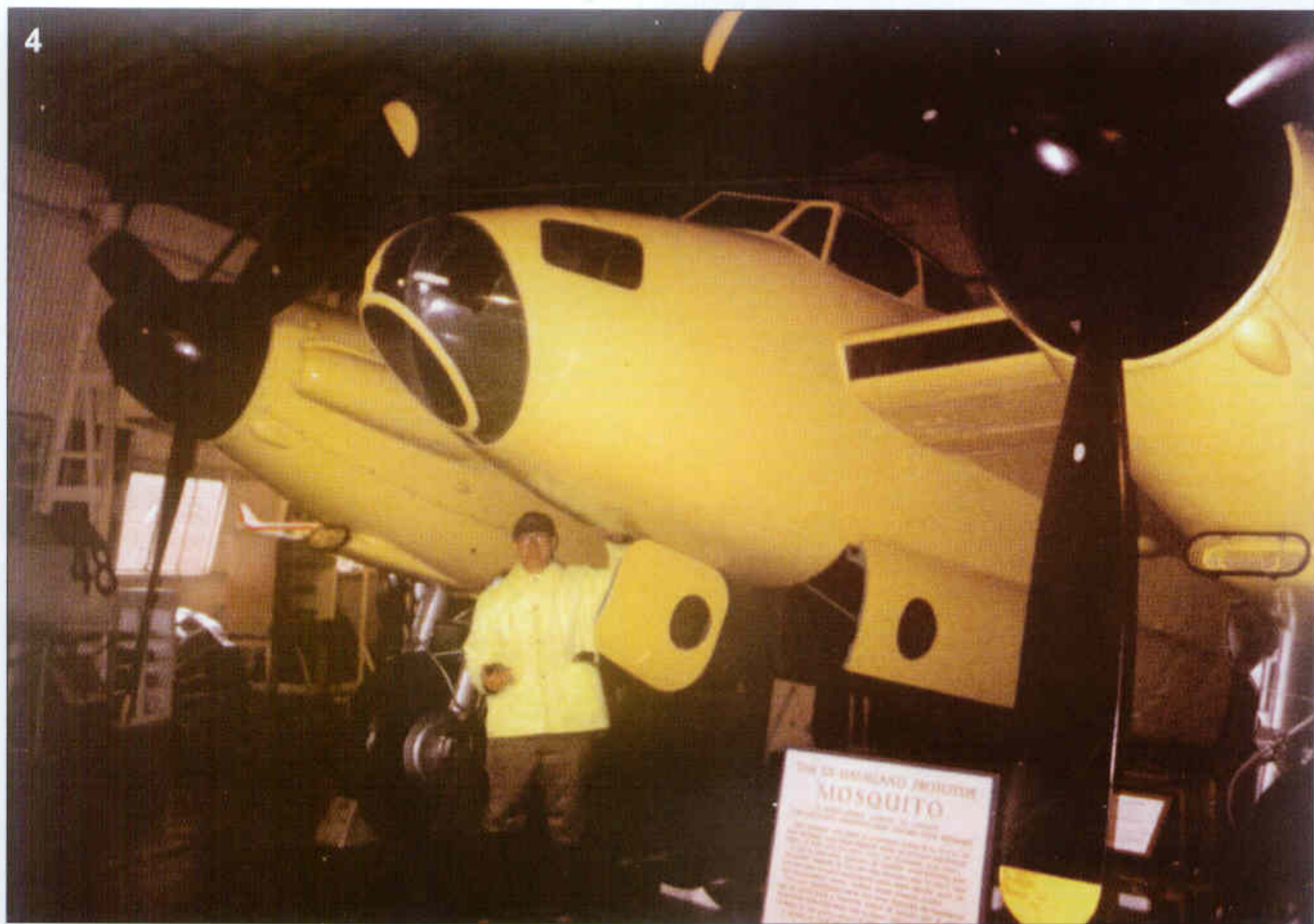
1 – silnik Rolls-Royce „Merlin” 25, 2 – osłona napędów sterów wysokości, 3 – osłona wlotu powietrza do gaźnika,

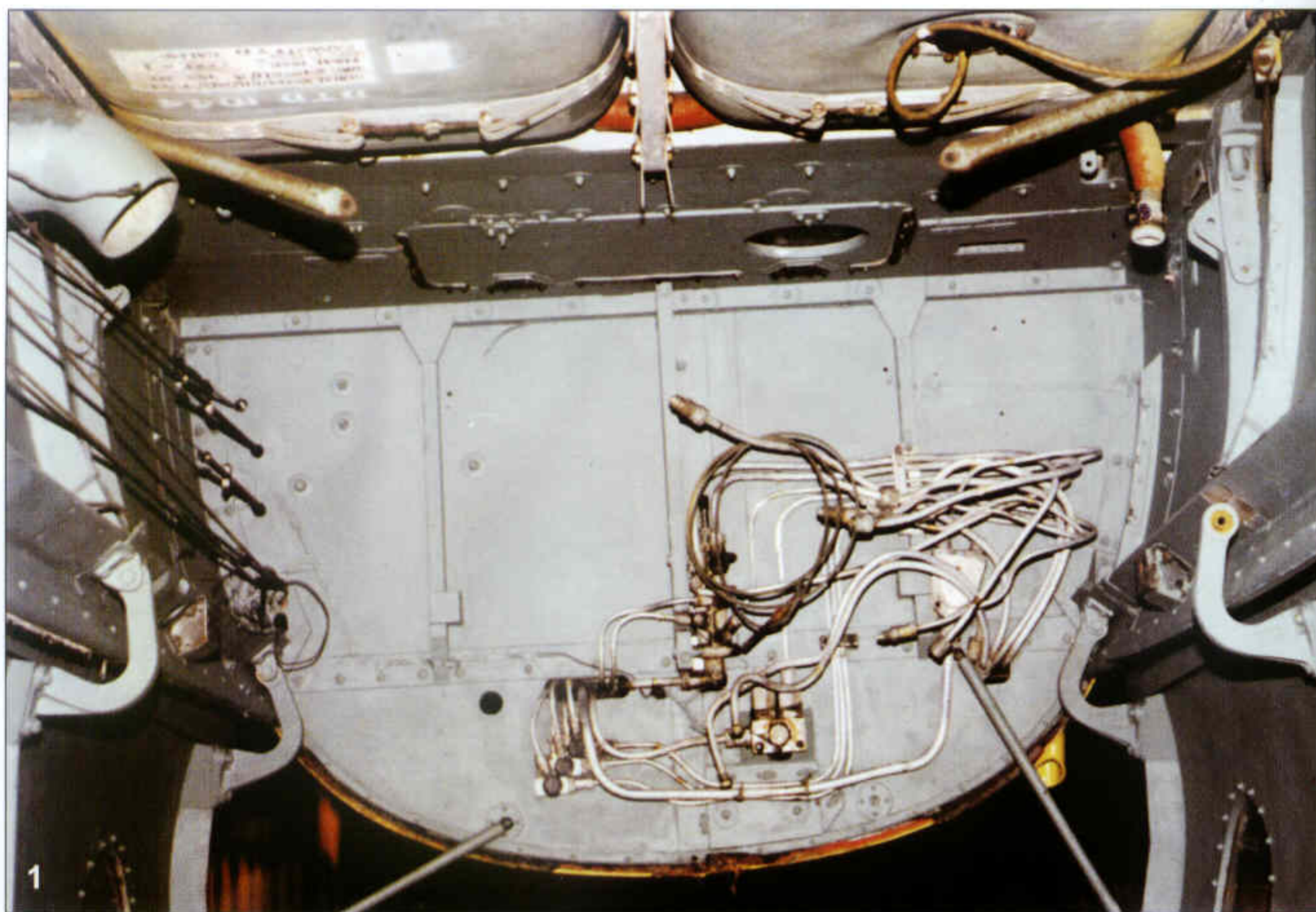
4 – ogólny widok samolotu z przodu.

The de Havilland 98 "Mosquito" E0234/W4050 prototype preserved in Mosquito Aircraft Museum at Salisbury Hall.

1 – Rolls-Royce "Merlin" 25 engine details, 2 – bulges covering the elevator linkage levers, 3 – carburetor air intake,

4 – front view.

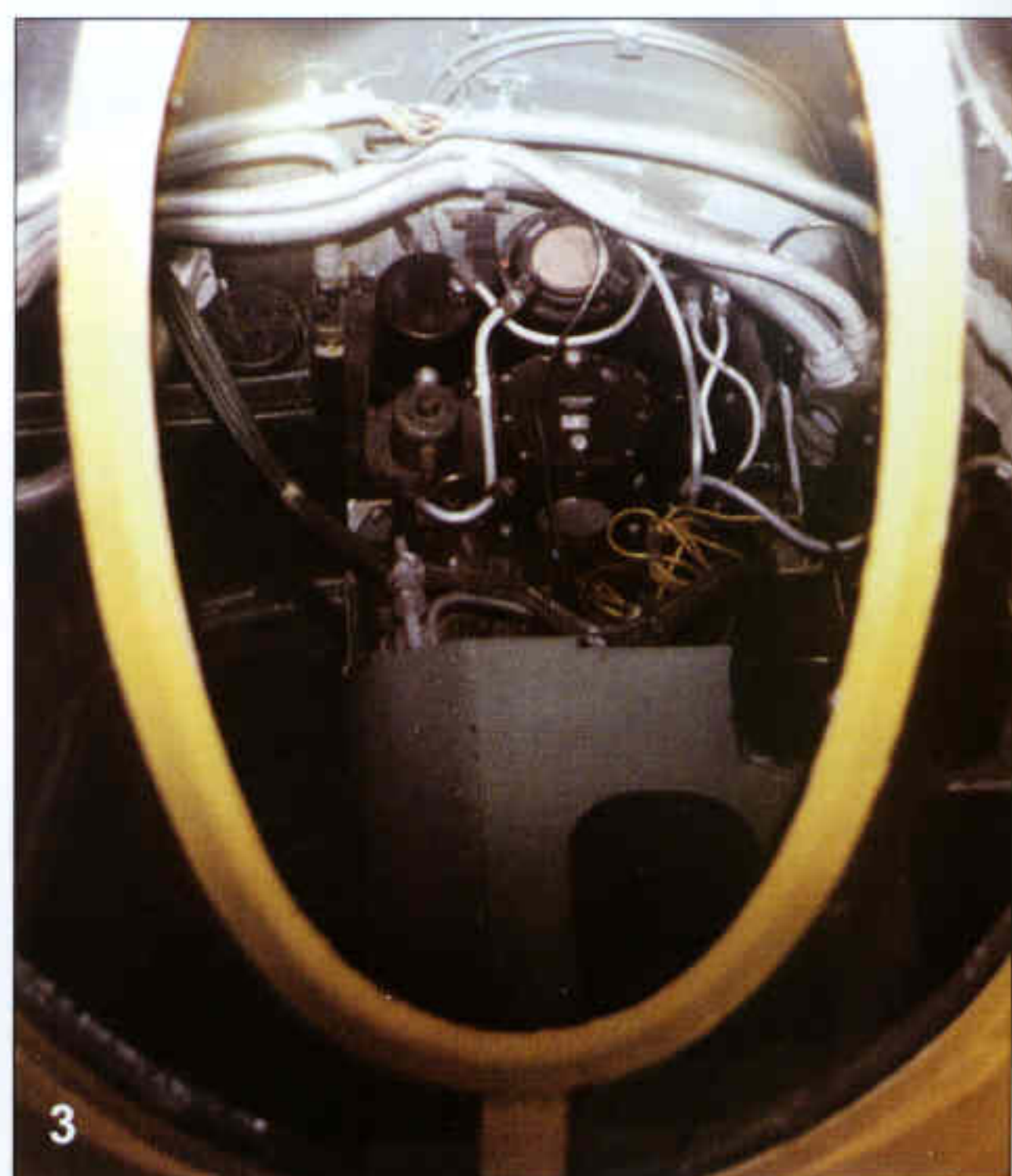


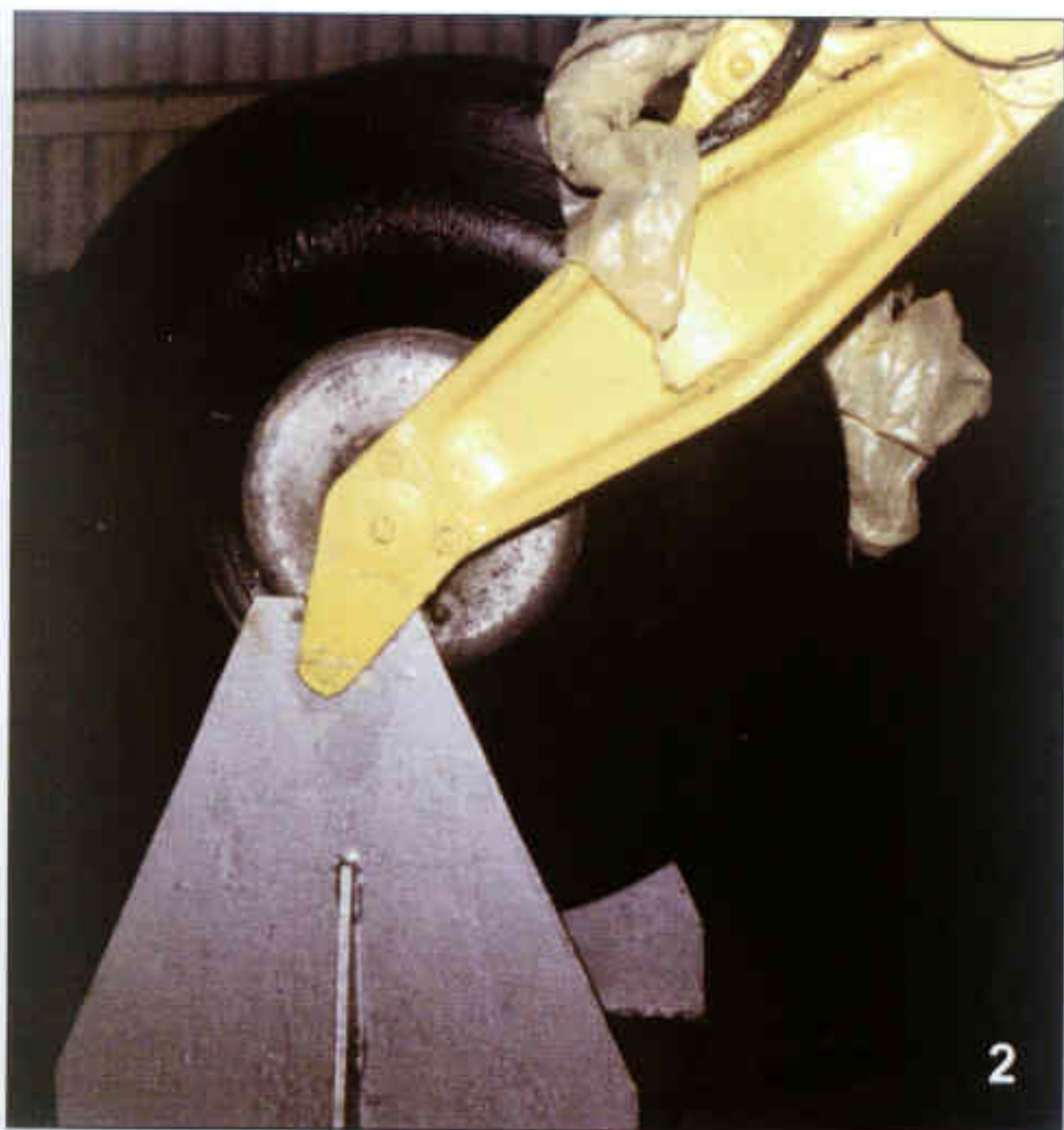


de Havilland 98 „Mosquito” prototyp E0234/W4050 w zbiorach Mosquito Aircraft Museum w Salisbury Hall.
1 – komora bombowa, widoczne dwa zbiorniki z paliwem o pojemności 309 l każdy pod kabiną załogi, 2 – detale goleni podwozia głównego, 3 – kabina bombardiera.

The de Havilland 98 "Mosquito" E0234/W4050 prototype preserved in Mosquito Aircraft Museum at Salisbury Hall.

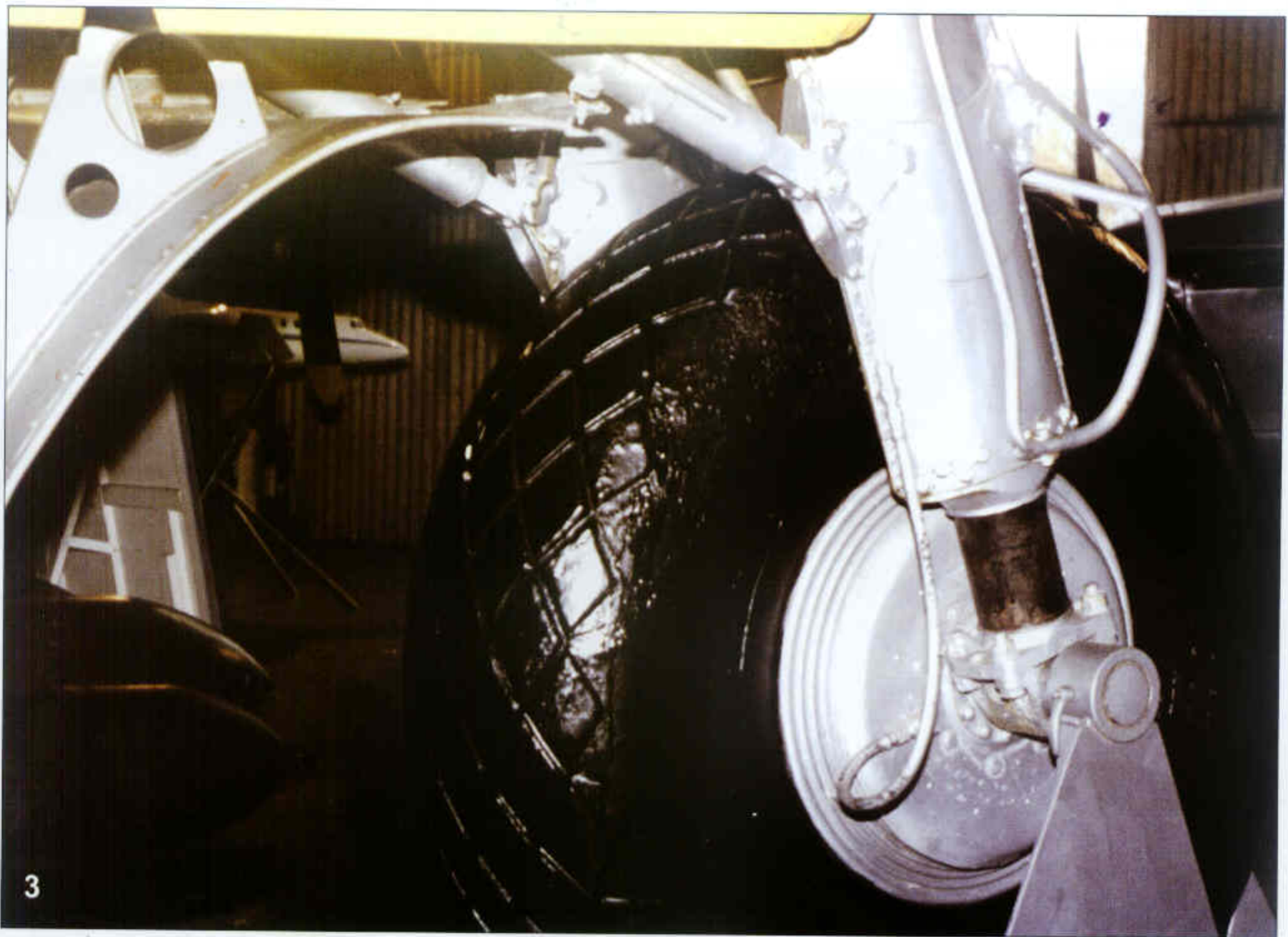
1 – an overall view of the bomb bay of the prototype, the two 68 gallon fuselage fuel tanks are visible under the cockpit, 2 - details of the main undercarriage leg, 3 - bomb aimer's cabin.





de Havilland 98 „Mosquito” prototyp E0234/W4050 w zbiorach Mosquito Aircraft Museum w Salisbury Hall.
1 – przednia część kadłuba, 2 – kółko ogonowe, 3 – goleń i koło podwozia głównego.

*The de Havilland 98 "Mosquito" E0234/W4050 prototype preserved in Mosquito Aircraft Museum at Salisbury Hall.
1 – forward section of fuselage, 2 – tail wheel, 3 – main undercarriage leg and wheel.*





de Havilland 98 „Mosquito” N.F. 30 RK952/MB-24 w Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire w Brukseli. The de Havilland 98 „Mosquito” N.F. 30 RK952/MB-24 preserved at Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire at Bruxelles.





de Havilland 98 „Mosquito” N.F. 30 – komora bombowa i prawa strona kadłuba i usterzenie. *The de Havilland 98 „Mosquito” N.F. 30 – RK952/MB-24 bomb bay, fuselage and tail unit seen from the right.*





„Mosquito” N.F. 30 – podwozie główne, goleń i koło podwozia głównego. The “Mosquito” N.F. 30 – main undercarriage, undercarriage leg and wheel.





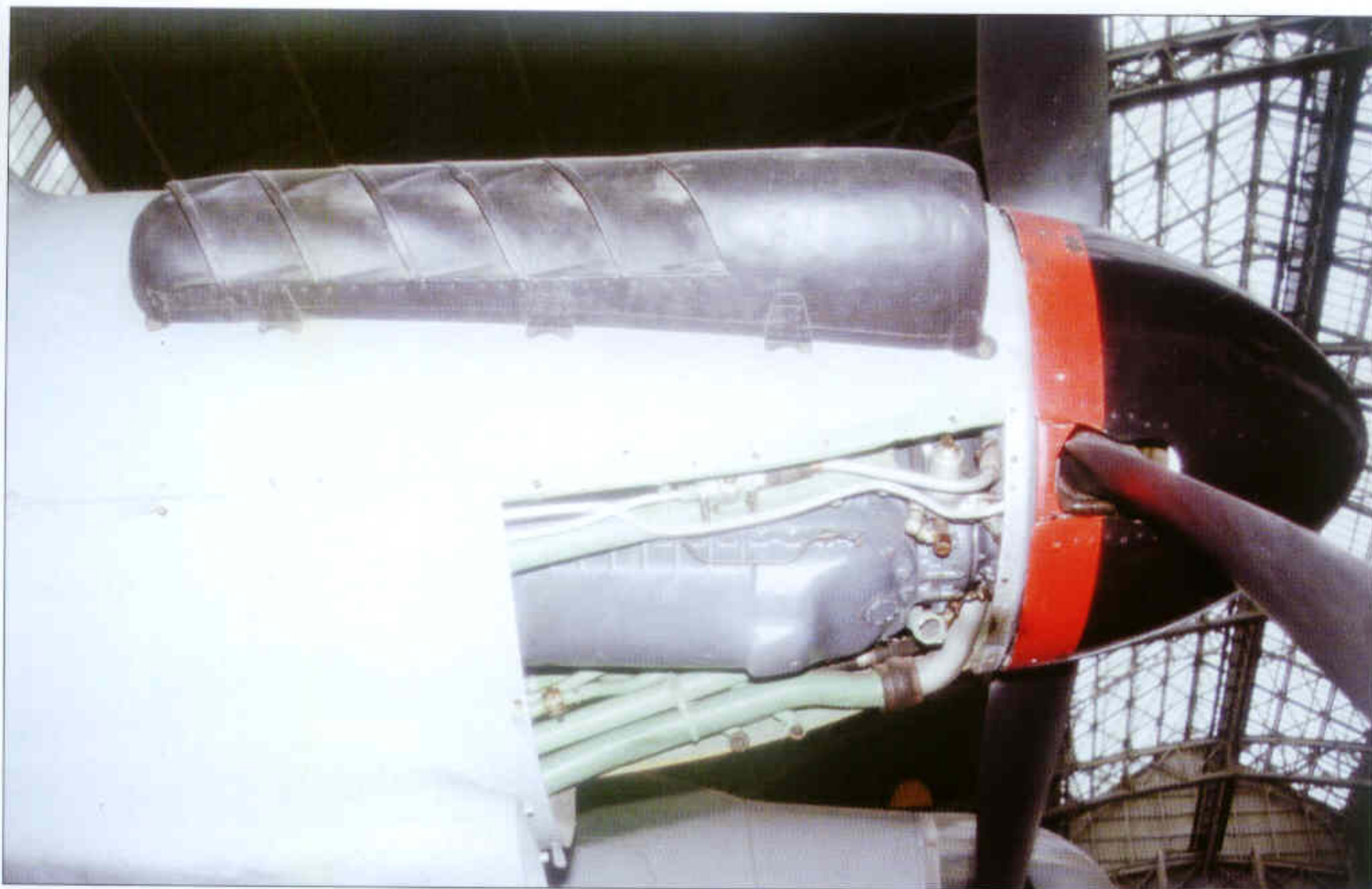
„Mosquito” N.F. 30 – 1 – anteny radaru, 2 – komora podwozia głównego, 3 – skrzydło.

„Mosquito” N.F. 30 – 1 – radar antenna, 2 – main undercarriage bay, 3 – wing.





„Mosquito” N.F. 30 – 1,2 – przednia część kadłuba, widoczny
właz do kabiny załogi i komora działek, 3 – ogon .
“Mosquito” N.F. 30 – 1,2 – forward part of fuselage, note crew
access hatch and cannons' bay, 3 – tail unit.



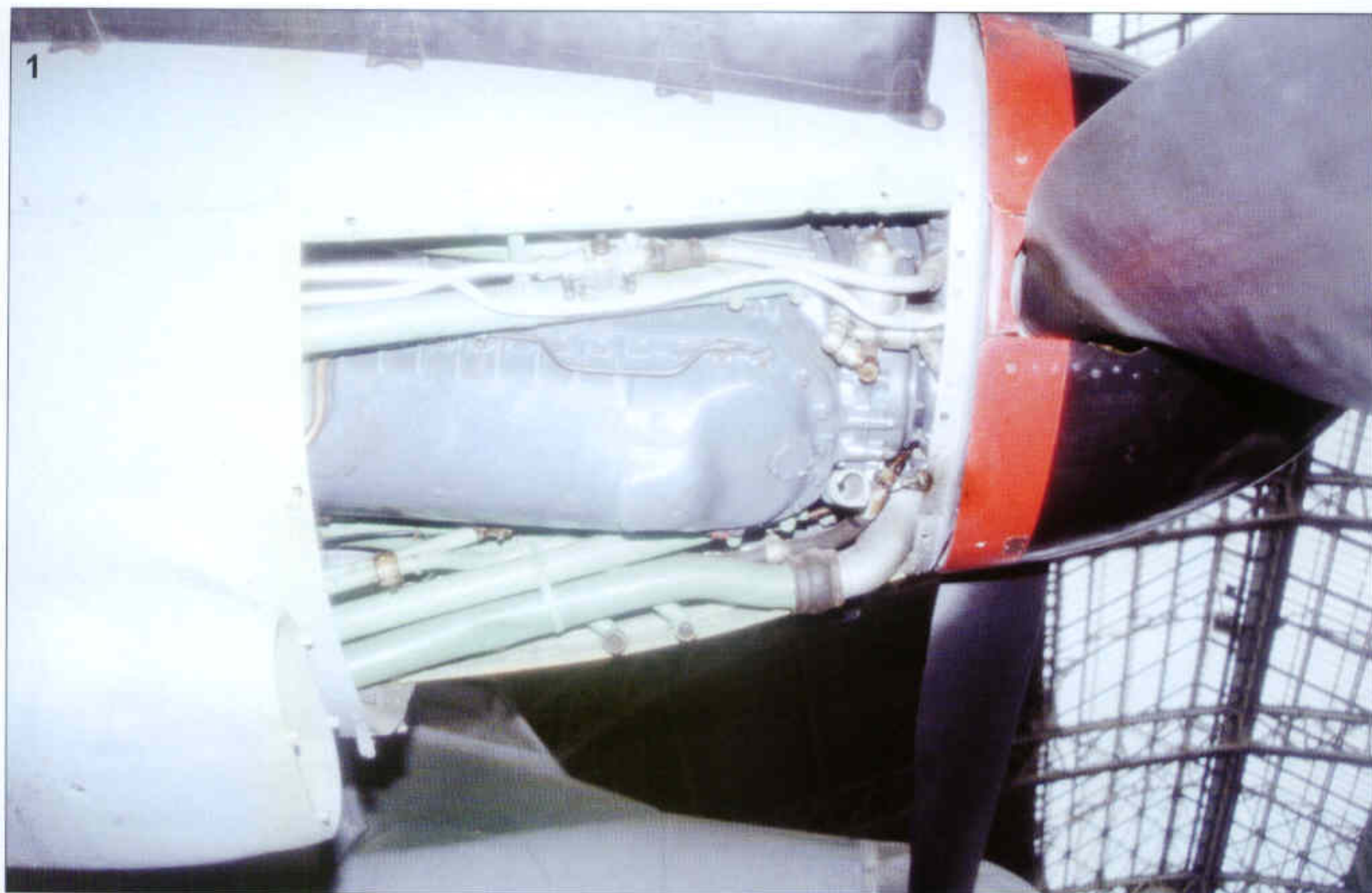
„Mosquito” N.F. 30 – kolektor spalin w osłonie typu “przejściowego” (powyżej), przednia część kadłuba (poniżej).
“Mosquito” N.F. 30 – exhaust collector shroud of so-called “interim” type (above), forward section of fuselage (below).





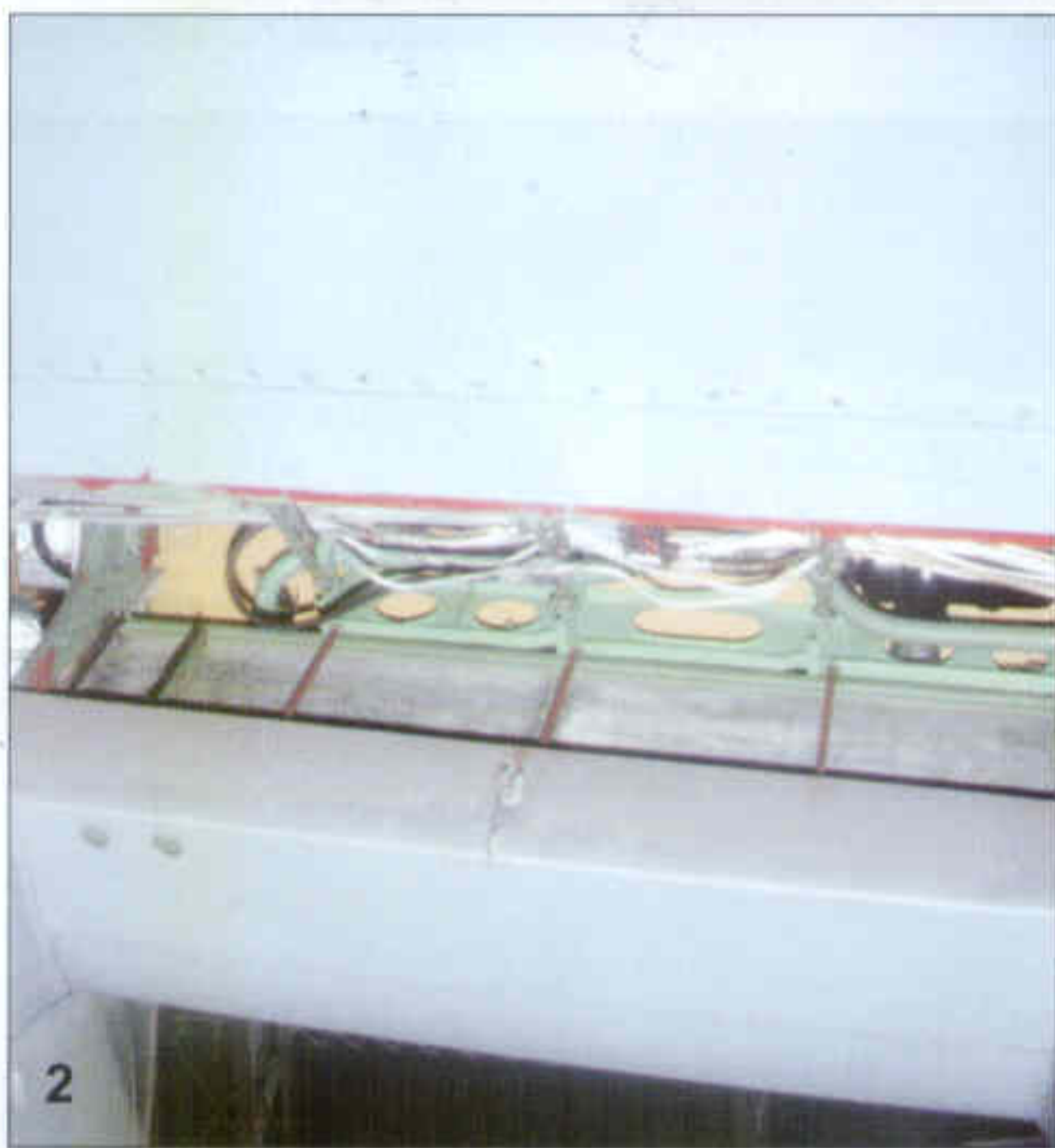
„Mosquito” N.F. 30 – widok gondoli silnikowej i klap (u góry), konstrukcja skrzydła, kłapy (u dołu). „Mosquito” N.F. 30 – engine nacelle, flaps (above) and wing (below).





„Mosquito” N.F. 30 – 1,3 – częściowo zdjęta osłona Rolls-Rozce „Merlin” 76, 2 – kółko ogonowe . „Mosquito” N.F. 30 – 1,2 –
partly uncovered R-R “Merlin” 76, 2 – tailwheel.





„Mosquito” N.F. Mk 30 – 1 – dół lewej chłodnicy, 2, 3 – śmigło . „Mosquito” N.F. Mk. 30 – 1 – bottom of the left radiator, 2, 3 – propeller.