

JIŘI CHODIL, KRZYSZTOF JANOWICZ, ADAM JARSKI

MONOGRAFIE LOTNICZE

96

MARTIN 167

MARYLAND

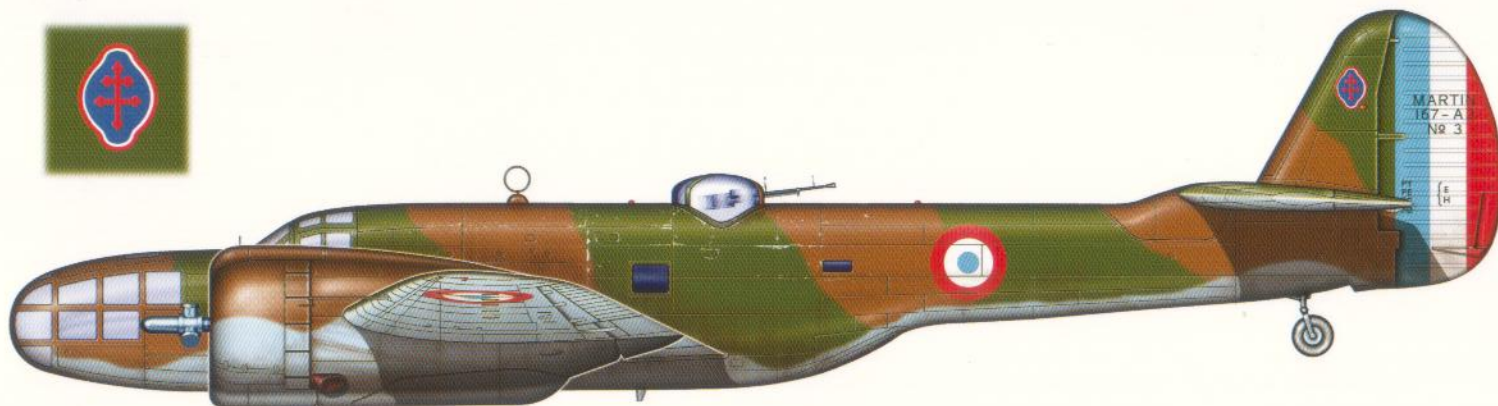


 AJ PRESS

Plansza 1 / Plate 1

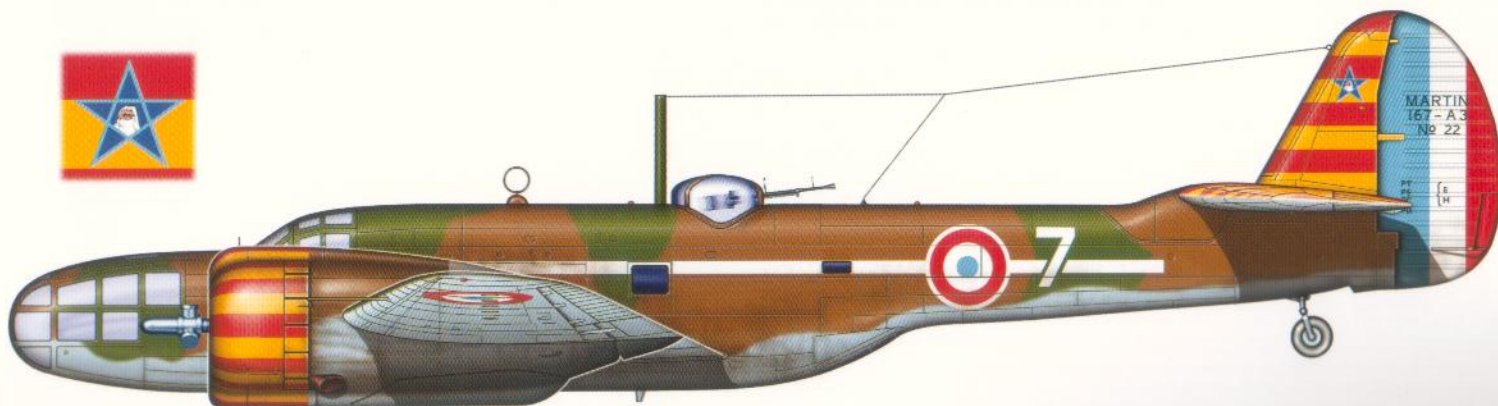
▲ Martin 167F z GB I/62 Sił Powietrznych Wolnych Francuzów, 1940 rok. Samolot we francuskim malowaniu: brązowo-zielono-niebieskim bez plam koloru szarego. Na pionowym stateczniku naniesione jest małe godło Wolnych Francuzów — Krzyż Lotaryński na niebiesko-biało-czerwonym polu

► Martin 167F of the GB I/62, Free French Air Force, 1940. French brown-green-blue scheme without grey areas. Small Free French emblem on the fin: Cross of Lorraine in blue-white-red field.



▲ Martin 167-A3 z GB I/63 sił powietrznych rządu Vichy z Francuskiej Afryki Zachodniej, lotnisko w Bamako, Mali, 1942 rok. Samolot ma pasy żółto-czerwone systemu szybkiej identyfikacji samolotów Vichy namalowane na górnych powierzchniach stateczników poziomych, stateczniku pionowym i osłonach silników. Maskowanie składa się z plam kolorów brązowego, zielonego i błękitnego

► Martin 167-A3 of the GB I/63, Vichy Air Force, French West Africa, Bamako aerodrome, Mali, 1942. The aircraft has yellow-red stripes of the Vichy quick recognition system applied on upper surfaces of the tailplane, on the fin and engine cowlings. The camouflage consists of brown, green and blue.

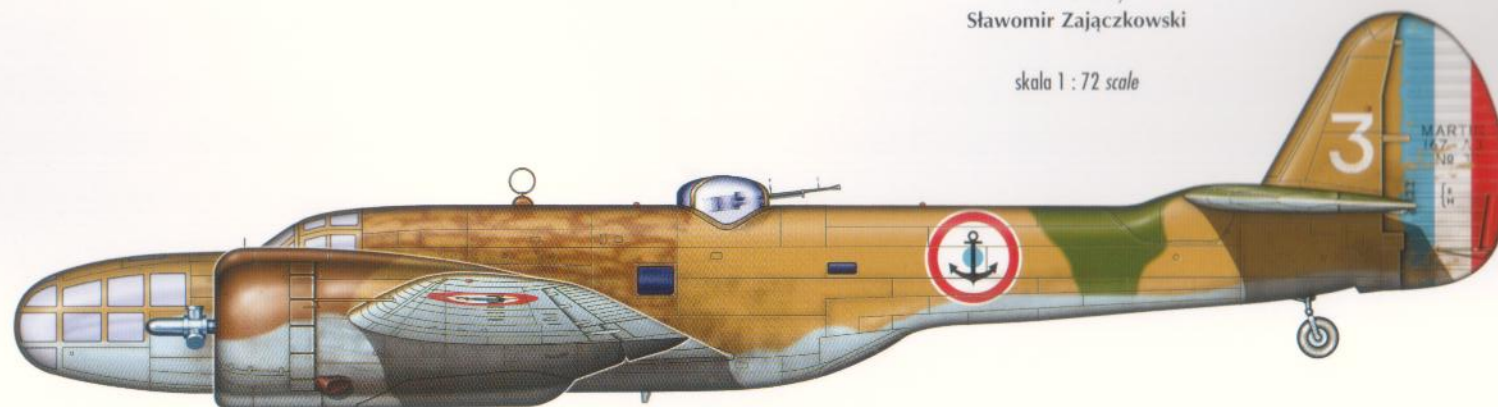


Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale

▲ Martin 167F z Aéronavale — Escadrille 6B, Flotille 9F, Syria, czerwiec 1944 roku. Samolot ten posiada improwizowane, polowe malowanie trójbarwne z przewagą koloru piaskowego

► Martin 167F of the Escadrille 6B, Flotille 9F, Aéronavale, Syria, June 1944. The aeroplane features improvised, field-applied three-tone camouflage with prevailing tan areas.

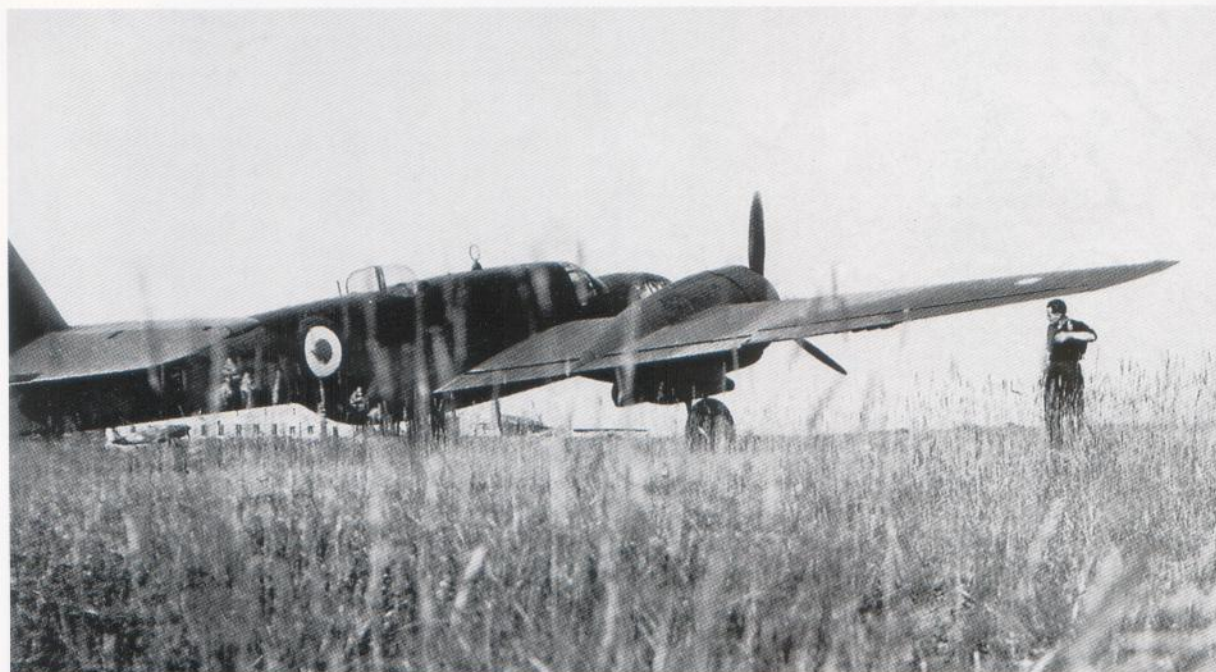


MONOGRAFIE LOTNICZE

JIŘI CHODIL, KRZYSZTOF JANOWICZ, ADAM JARSKI

MARTIN 167

MARYLAND



AJ - PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 GDĄSK

tel./fax: (+48-58) 344 99 73
tel. kom.: 0-601 31 18 77

www: <http://aj-press.com>
e-mail: sklep@aj-press.com

Red. nac. serii: Adam Jarski
Redakcja: Katarzyna B. Kwiatkowska
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: Adam Jarski
Rys. na okładkę: Jarosław Wróbel
Plansze barwne: Sławomir Zajęczkowski
Rysunki: Tadeusz Skwiot
Skład: Tadeusz Skwiot,
Katarzyna B. Kwiatkowska

Druk: Drukarnia POZKAL,
ul. Cegielnia 10/12,
88-100 Inowrocław
tel. (0-52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa i zagraniczna: AJ-PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 Gdańsk
tel./fax (0-58) 344 99 73
sklep@aj-press.home.pl
IBG sc
ul. Żnicza 21
Warszawa
tel./fax (0-22) 610 86 95

Księgarnia PELTA
ul. Świętokrzyska 16
00-950 Warszawa
tel. (22) 828-57-78

Dystrybucja zagraniczna: INTERMODEL
267 24 Hostomice,
Nadrazni 57
tel/fax: +420-311 584 825
intermodel@atlas.cz
CZECH REPUBLIC
AIRCONNECTION
Box 21227
R.P.O. Meadowvale
Mississauga ON
L5N 6A2 CANADA
phone: (+1) 905 785-0016
fax: (+1) 905 785-0582
sale@airconnection.on.ca
wylącznie na terenie USA i Kanady

SKY AFFAIRS
P.O. Box 200, Ferny Hill
QLD 4055 AUSTRALIA
phone: (07) 3351 1081
aiklos@powerup.com.au
wylącznie na terenie Australii i Nowej Zelandii

ISBN 83 - 7237 - 160 - 1

PRINTED IN POLAND

dwieście sześćdziesiąta piąta
publikacja AJ-Pressu

COPYRIGHT
© AJ-PRESS, 2005

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Nazwy serii wydawniczych oraz szata graficzna a także nazwa i znak firmy są zastrzeżone w UP RP.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher. Names of all series, layout and logo are trademarks registered in UP RP and are owned by AJ-PRESS.

MONOGRAFIE LOTNICZE® 96

Na okładce

Martin 167F (167 A-3) z GB 1/63 lotnictwa Vichy, Afryka, 1942 rok. / malował Jarosław Wróbel

Cover painting

Martin 167F (167 A-3) of the GB 1/63 (Vichy air force), Africa, 1942 / artwork by Jarosław Wróbel

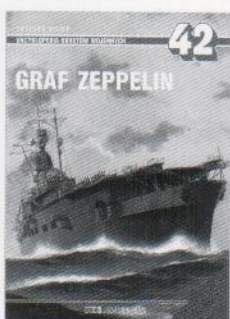
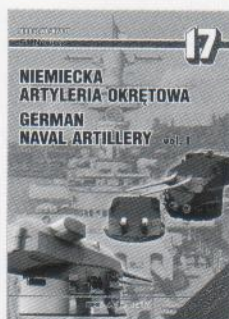
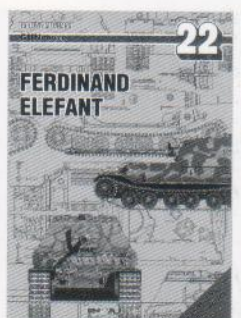
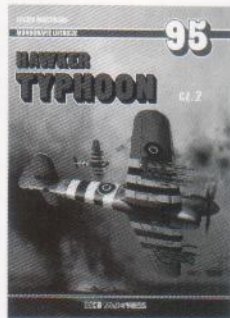
Na stronie tytułowej

Glenn Martin z GB 1/63 sfotografowany przez Polaków, prawdopodobnie na lotnisku w Châteauroux-Déols / via B. Belcarz

Title page

Glenn Martin of GB 1/63 photographed by Polish airmen, probably at Châteauroux-Déols airfield. / via B. Belcarz

Polecamy



W Twojej miejscowości nie możesz kupić naszych książek? Zamów je wysyłkowo:

tel./fax (058) 344-99-73

Zapraszamy też do korzystania z naszej księgarni internetowej pod adresem:

<http://aj-press.com> lub <http://aj-press.home.pl>

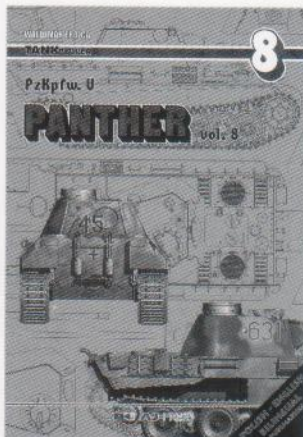
W przygotowaniu

Monografie Lotnicze:

- nr 60 Bell P-39, P-63 cz. 3 (ostatnia)
- nr 91 B-17 Flying Fortress cz. 2 (z czterech)

GunPower/Tankpower:

- nr 8 PzKpfw V Panther vol. 8



- nr 12 Japońska broń pancerna vol. 4 (z pięciu)
- nr 18 Niemiecka artyleria okrętowa vol. 2 (z czterech)
- nr 23 Ferdinand, Elefant vol. 2 (ostatni)

Malowanie i Oznakowanie:

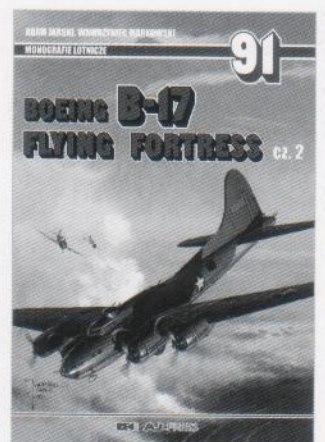
- nr 6 i 7 Luftwaffe 1935-45 cz. 6 i 7

Encyklopedia Okrętów Wojennych:

- nr 26 Grom i Błyskawica cz. 3 (z czterech!)
- nr 29 Wicher i Burza cz. 2 (ostatnia)
- nr 38 Big Five cz. 3 (ostatnia)
- nr 40 Taiho cz. 2 (ostatnia)

Bitwy i Kampanie:

- nr 3 Polska Marynarka Wojenna w 1939 r. cz. 2 (ostatnia)
- nr 5 Korea 1950-53. Działania lotnicze



- nr 15 Stalowe drapieżniki
- nr 16 Tajemnice Scapa Flow
- nr 17 W lodach i ogniu. Bitwy konwojowe na północnej trasie
- nr 18 Prekursorzy. Powstanie brytyjskiej broni pancerniej

Historia rozwoju konstrukcji

Eksportowa wizytówka USA

Historia samolotów nowej generacji firmy Martin rozpoczęła się w roku 1937. Do tej pory Korpus Lotniczy Armii Stanów Zjednoczonych zadawał się głównie samolotami budowanymi w ilościach nie przekraczających kilkudziesięciu egzemplarzy. Dotyczyło to zarówno myśliwców, jak i bombowców, którym wyznaczano zadania polegające wyłącznie na wsparciu oddziałów naziemnych. Nawet zwiększanie wymagań dotyczących osiągnięć samolotów nie szło w parze z przygotowaniem poszczególnych fabryk lotniczych do podjęcia produkcji wielkoseryjnej. Założenie słuszne w czasach pokoju, miało okazać się błędne w obliczu nadchodzących lat wojny.

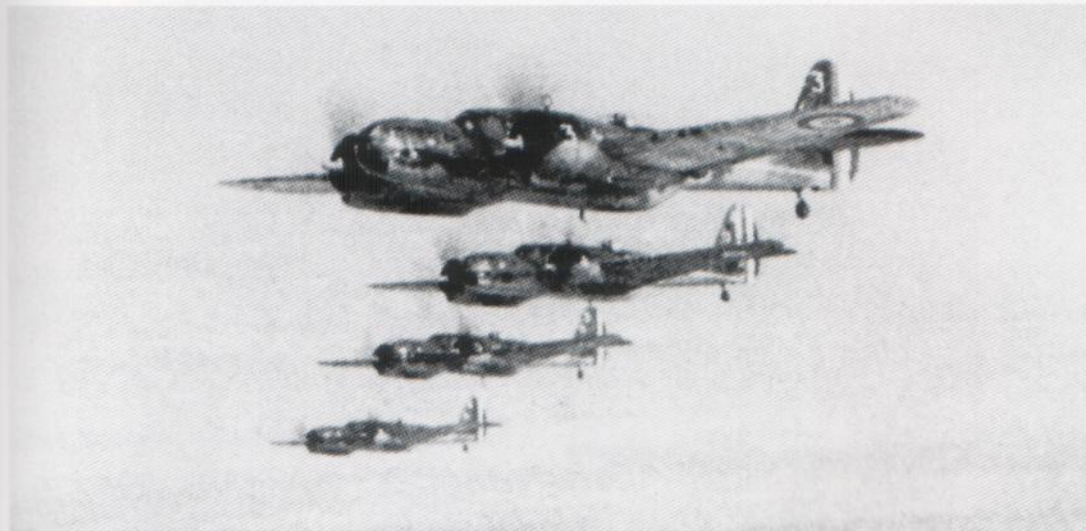
Mimo wszystko amerykańscy sztabowcy nie byli głupcami. Analiza sytuacji politycznej i gospodarczej państw europejskich zmusiła ich do weryfikacji swoich wytycznych, gdy okazało się, że podczas wojny domowej w Hiszpanii pojawiły się dwusilnikowe bombowce o konstrukcji całkowicie metalowej, zdolne do ucieczki przed atakującymi je myśliwcami. Szczególne zaskoczenie wzbudził produkowany w sowieckiej Rosji Tupolew SB¹ i gdy do Amerykanów dotarły informacje o osiągnięciach tych maszyn, okazało się, że na dobrą sprawę nie było czego im przeciwstawić. Na szczę-

ście na odpowiednich stanowiskach znaleźli się ludzie, którzy w porę dostrzegli zmianę orientacji w przemyśle lotniczym i poczynili pierwsze kroki zmierzające do zmniejszenia dystansu dzielącego lotnictwo USA od sił powietrznych krajów Europy.

Oczywiście przejście przemysłu lotniczego z małych serii, często wykonywanych rzemieślniczo, do produkcji wielkoseryjnej wymagało czasu oraz pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Należało odpowiednio przygotować zakłady, zakupić lub wykonać oprzyrządowanie oraz zgromadzić kadrę inżynierską. Zwiastunem nadchodzących zmian był cały szereg debat oraz konferencji przeprowadzonych w roku 1937 w Departamencie Materiałowym Armii, poświęconych możliwościom rozwoju dwusilnikowych samolotów bombowo-szturmowych, których osiągi miałyby znacznie przewyższąć znajdujące się ówczesnie w służbie liniowej samoloty jednosilnikowe. Nakazano opracowanie założeń konkursu na samolot pola walki oraz rozpoznawczy mający zabierać 1200 funtów (545 kilogramów) ładunku na odległość do 1200 mil (1930 kilometrów) przy prędkości maksymalnej 200 mil na godzinę (320 km/h). Jak na owe czasy były to dość wyśrubowane wymagania, zważywszy że dotychczasowe samoloty tego typu były wolniejsze o niemal 100 km/h i zabierały połowę wymaganego ładunku.

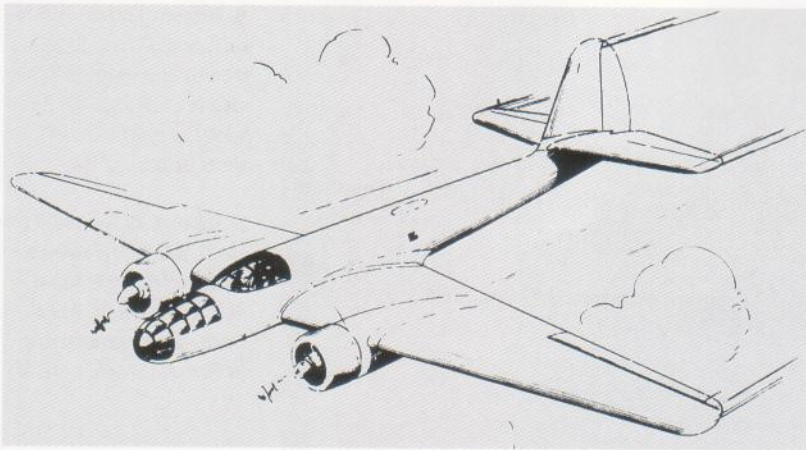
W dniu 18 stycznia 1938 roku dowództwo US Army Air Corps ogłosiło obejmującą 89 punktów specyfikację (warunki techniczne) numer 38-385, przedkładając jej założenia firmom Bell, Douglas, North American, Boeing-Stearman oraz Martin. Aby nie tracić czasu, nakazano przedstawienie gotowych projektów już w lipcu 1938 roku; po zatwierdzeniu ich przez komisję prototypy miały być ukończone do 17 marca 1939 roku.

¹ Samolot ten niekiedy nazywany jest SB-2 — owa dwójka jest dalszym członem oznaczenia, po którym następował symbol użytych do jego napędu silników. Co ciekawe, niemieccy piloci walczący w Hiszpanii nazwali SB „Martinami”, prawdopodobnie z racji pewnego podobieństwa do B-10.



► Samolot bombowy Martin 167F nigdy nie wszedł na wyposażenie amerykańskiego lotnictwa. Mimo dobrych osiągnięć i dużego zasięgu swoją sławę musiał zdobywać poza granicami Stanów Zjednoczonych: w siłach powietrznych Francji i Wielkiej Brytanii. Po klęsce w czerwcu 1940 roku Francja stała się sprzymierzeńcem III Rzeszy i samoloty Martin 167F znalazły się na wyposażeniu lotnictwa Vichy. Na zdjęciu formacja samolotów z Flot 4F podczas lotu nad Syrią. Widoczny na pierwszym planie samolot 7B-3 został uszkodzony przez australijskie *Tomahawk* 19 czerwca 1941 roku podczas nalotu na Sidon. Trzy dni później straciła go artyleria przeciwlotnicza / via J. Chodil

◀ Martin 167F bomber never entered the inventory of the US air forces. In spite of good performance and long range, it had to gain its fame outside the USA, in the air forces of France and Britain. After the defeat in June 1940 France became an ally of the Third Reich and Martin 167Fs were used by the Vichy air force. Here a formation of Flot 4F aircraft in flight over Syria. The aeroplane coded 7B-3, shown in the foreground, was damaged by Australian *Tomahawks* on 19 June 1941 at Sidon during a raid. Three days later it was shot down by AA fire. / via J. Chodil

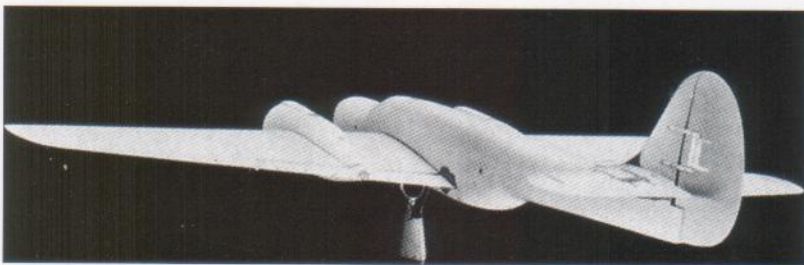


▲ Jeden z pierwszych szkiców nowego samolotu bombowo-szturmowego firmy Martin. Wstępne założenia programu rozwoju lotnictwa nie różniły się znacząco od pierwotnej koncepcji projektantów firmy Martin / Martin

▲ One of the first provisional drawings of the new Martin bomber-attack aeroplane. Initial specifications of the air force development programme did not differ much from the original concepts of Martin designers. / Martin

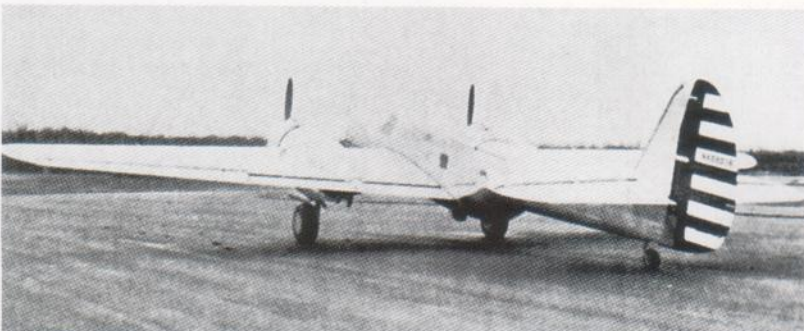
▼ Makietka samolotu Martin Model 167W podczas serii prób w tunelu aerodynamicznym / Martin

▼ Martin Model 167W mock-up during wind-tunnel tests. / Martin



▼ Prototyp samolotu Martin Model 167W z cywilną rejestracją NX22076 na przyfabrycznym lotnisku / Martin

▼ Martin Model 167W prototype with civil registration NX22076 at the factory aerodrome. / Martin



Glenn L. Martin nie był bynajmniej nowicjuszem w dziedzinie konstrukcji lotniczych. Urodzony 17 stycznia 1886 roku w Macksburgu w stanie Iowa, chociaż nie miał wykształcenia technicznego, ani nawet patentu pilota, jego zamiłowanie do lotnictwa było tak wielkie, że już w roku 1909 zbudował i oblatał swój pierwszy samolot. Próby okazały się bardzo udane i domorosły amator szybko zrozumiał, że otwierają się przed nim wielkie możliwości. W ciągu kolejnych dwóch lat pobił szereg rekordów wysokości, prędkości i długości lotu, wybijając się ponad przeciętność w burzliwych, pionierskich czasach lotnictwa.

Dzięki swojej popularności i zręcznej dyplomacji założył w roku 1912 firmę Glenn L. Martin Aircraft Company w Santa Ana w stanie Kalifornia. Firma ta niebawem miała stać się wiodącym w amerykańskim przemyśle lotniczym dostawcą samolotów, a przez zakłady Martina przewinąć się miało wielu znakomitych inżynierów, którzy w późniejszych latach otworzyli własne wytwórnie lotnicze. Do tych najwybitniejszych należeli Donald Douglas, William Boeing i James McDonnell. Praca z takimi „gwiazdami” przemysłu lotniczego Stanów Zjednoczonych musiała zaowocować gwałtownym rozwojem firmy — i na efekty nie trzeba było długo czekać.

Pierwszym owocem współpracy z Donaldem Douglasem był samolot Martin Model TT opracowany jako samolot treningowy dla Korpusu Łączności Armii USA. Ostatni z nich dostarczono na początku 1917 roku, ale wówczas nastąpiła nieoczekiwana fuzja zakładów, które teraz otrzymały nazwę Wright-Martin Company. Glenn nie był zadowolony z takiej sytuacji. Uważał, że nie po to przez tyle lat pracował nad stworzeniem własnej prężnie działającej firmy, aby teraz ktoś przejmował od niego pałeczkę. Po kilku miesiącach zamknął zakłady w Kalifornii i przeniósł się do Cleveland w Ohio, gdzie założył nową firmę Glenn L. Martin Aircraft Company.

Z przeniesieniem zakładów rozpoczęła się szczęśliwa passa. Na początku roku 1918 Korpus Lotniczy Stanów Zjednoczonych złożył zamówienie na samoloty Martin MB-1. Był to pierwszy samolot bombowy opracowany w USA, mający zastąpić duże i powolne importowane maszyny z Anglii (Handley-Page) i Włoch (Caproni). Głównym konstruktorem był Donald Douglas, który jako jednostkę napędową wykorzystał pierwszy zaprojektowany w USA silnik lotniczy *Liberty* o mocy 400 KM. Pierwszy samolot MB-1 — oznaczony fabrycznie GMB (Glenn Martin Bomber) — został oblatany 17 sierpnia 1918 roku i w październiku dostarczono Armii pierwszych dziesięć egzemplarzy. Niestety — zbyt późno, aby mogły one sprawdzić się w działaniach wojennych w Europie.

Po zakończeniu I wojny światowej zmalało zapotrzebowanie na samoloty wojskowe. Jednak Glenn Martin otrzymał kredyt zaufania od przedstawicieli Korpusu Lotniczego i w czerwcu 1920 roku złożyło u niego zamówienie na samolot bombowy MB-2. Prototyp ukończono bardzo szybko i — podobnie jak w przypadku MB-1 — próby okazały się tak zadowalające, że podpisano kontrakt na budowę 130 egzemplarzy. To właśnie MB-2 wslawiły się rok później podczas udanej próby ataku lotniczego pod auspicjami generała Williama Mitchella na stary niemiecki pancernik *Ostfriesland*, który trafiony bombami poszedł na dno. Mimo to Billy Mitchell nie zdołał wówczas przekonać sceptyków do korzyści, jakie niesie ze sobą wykorzystanie lotnictwa w wojnie morskiej.

Potem jednak nastąpiły dla firmy trudne lata. Martin musiał zredukować liczbę pracowników z 400 do 90, a na powierzchni utrzymały ją tylko zamówienia marynarki na budowę czterech prototypów. Trwało to do roku 1924, gdy chroniąc zakłady przed upadkiem, rozpoczął licencyjną budowę samolotów Curtiss SC-1. W roku 1929 Martin sprzedał zakłady w Cleveland i zbudował nową fabrykę koło Baltimore nad rzeką Middle w stanie Maryland. Rozpoczął tam produkcję pierwszych całkowicie metalowych konstrukcji lotniczych, w pełni wykorzystując swoje najbardziej wówczas nowoczesne zakłady lotnicze na terenie USA.

Po niezbyt udanych próbach z wodnosamolotami w zakładach Martin powstał projekt samolotu, który zdecydowanie wyprzedzał swoje czasy. Był to Martin B-10 oparty o rewolucyjną wówczas, całkowicie metalową konstrukcję skorupową, w układzie jednopłata, wyposażony w przestawiane śmigła, klapy do lądowania, zintegrowany system paliwowy, wewnętrzną komorę bombową i chowane podwozie. Osiągając 320 km/h, był o 50% szybszy od innych bombowców i większości myśliwców! Na początku lat 30-tych XX wieku samolot ten okazał się niezwykle udaną konstrukcją i wzbu-

Prototyp XA-22 kuluje do oblotu w dniu 13 marca 1939 roku / USAF

XA-22 prototype taxis for the first test flight on 13 March 1939. / USAF



dził duże zainteresowanie na świecie. Kilka państw zakupiło B-10 dla własnych potrzeb, a w holenderskim lotnictwie przetrwały nawet do japońskiego ataku na Dalekim Wschodzie. Co ciekawe, lotnictwo amerykańskie nie było poważnie zainteresowane Martinem B-10, traktując go jako produkt przejściowy. Dlatego też niemal cała produkcja została skierowana na eksport.

Niemniej jednak wieloletnie doświadczenie zakładów Glenn Martin miało wówczas okazać się bezcenne. Natychmiast po ogłoszeniu konkursu 38-385 rozpoczęto prace konstrukcyjne nad samolotem oznaczonym jako Martin Model 167W. Prace projektowe rozpoczął zespół pod kierunkiem Jamesa S. McDonnella, wyznaczonego do tego zadania przez szefa biura konstrukcyjnego B. C. Boultona. Już na deskach kreślarskich samolot prezentował się doskonale. Dla nowego bombowca przewidziano całkowicie metalową konstrukcję. Zarówno usterzenie, jak i skrzydła były całkowicie wolnonośne. Jako jednostkę napędową McDonnell wybrał dwa 14-cylindrowe silniki w układzie podwójnej gwiazdy Pratt & Whitney R-1830-37 *Twin Wasp* o mocy startowej 1200 KM oraz 1100 KM na wysokości 5000 stóp (nieco ponad 1500 m).



Imponująco zapowiadało się uzbrojenie. Jak przystało na samolot szturmowy, w skrzydłach przewidziano cztery karabiny maszynowe Browning kalibru 0,30 cala (7,62 mm), w górnym stanowisku na kadłubie pojedynczy karabin takiego samego kalibru, a dodatkowo jeszcze jeden we wiazie strzelca pokładowego. W komorze bombowej planowano zawieszać bomby o wagiach od 30 funtów (13,6 kg) do 300 funtów (136 kg) — maksymalnie 1250 funtów (567,5 kg). Podwozie samolotu miało być klasyczne z kółkiem ogonowym i kołami głównymi chowanymi do wnęk w tylnej części gondoli silnikowych.

Firma Bell początkowo zaproponowała swój Model 9 napędzany dwoma silnikami rzędowymi Allison,

► Baltimore, 13 marca 1939 roku. Prototyp XA-22 (NX22076) w trakcie rozbiegu do oblotu. Jak miało się okazać, trzynasty nie był szczęśliwą datą dla firmy Glenna Martina... / USAF

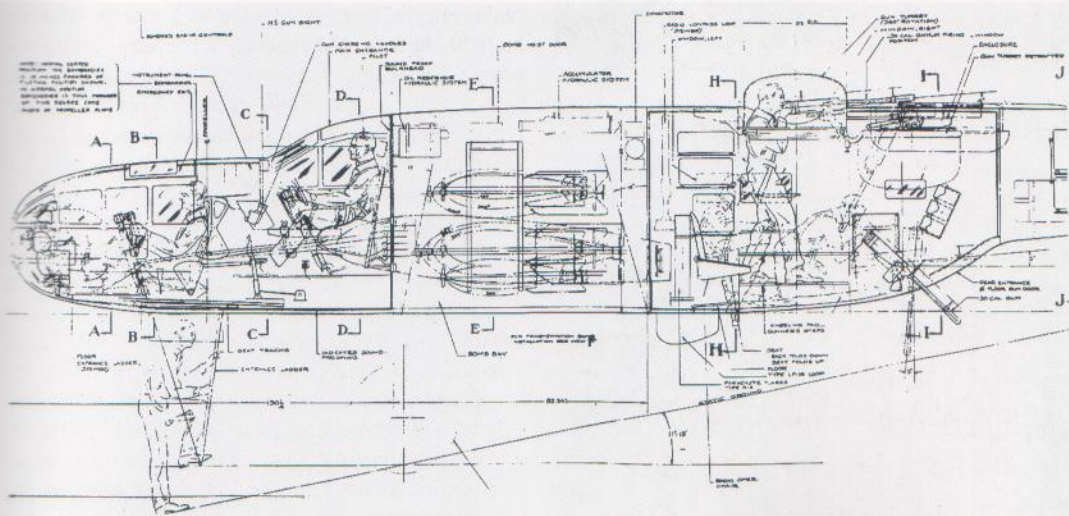
► Baltimore, 13 March 1939. XA-22 (NX22076) prototype during take-off run for its maiden flight. As it turned out, the thirteenth was not a fortunate date for Glenn Martin and Co. / USAF

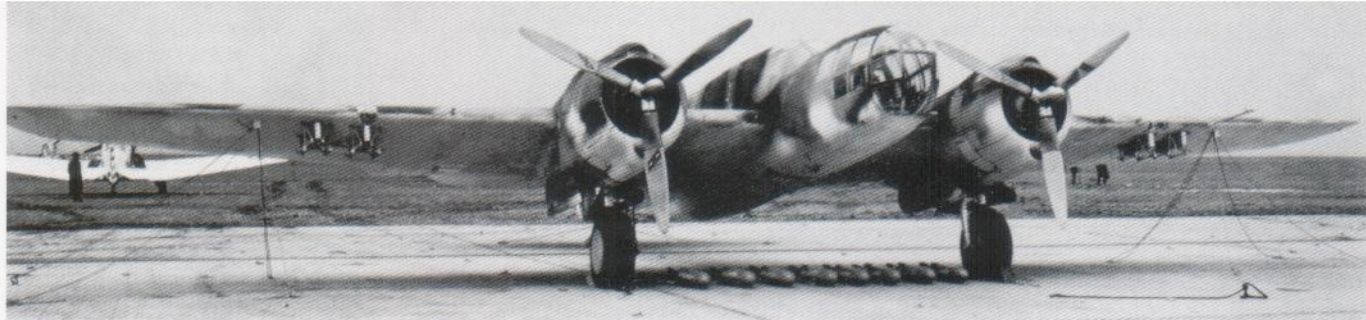
► Prototyp XA-22 podczas prób w locie; Wright Field. Maszyna uzyskała zasięg 1200 km z ładunkiem 1000 kg. Do produkcji skierowano jednak konstrukcję firmy Douglas, pomimo tego, że jej prototyp Model 7B rozbił się podczas prób / USAF

◀ XA-22 prototype during flying trials; Wright Field. The machine achieved a range of 1,200 km with 1,000 kg load. However, it was the Douglas design that was approved for production, even though its prototype Model 7B crashed during trials. / USAF

► Fabryczny rysunek wnętrza kadłuba Martina 167W. Zwraca uwagę sposób chowania tylnej grzbietowej wieżyczki strzeleckiej — była ona umocowana na zawiasie i po jej złożeniu otwór zasłaniany przesuwaną kłapką. W budowanych później samolotach dla Francji i Wielkiej Brytanii to rozwiązanie nie znalazło zastosowania, natomiast pozostałe koncepcje nie uległy zmianie (oprócz usytuowania anteny radionamiernika, którą przeniesiono na grzbiet kadłuba, za kabinę pilota) / Martin

◀ Factory drawing of the Martin 167W fuselage interior. Note the way the rear dorsal turret was retracted: it hinged back and once retracted the opening was faired over with a sliding cover. This solution was not used in the aircraft built later for France and Britain, but otherwise the design was not changed, except for the radio direction finder aerial which was repositioned onto the top of the fuselage aft of the cockpit. / Martin





▼ Prototyp XA-22 osiągnął prędkość maksymalną 450 km/h, a ponadto był przyjemny w pilotażu i wymagał jedynie kilku niewielkich modyfikacji poprawiających stateczność. Następnego dnia po pierwszym locie przeleciał na lotnisko Wright Field w stanie Ohio celem odbycia wojskowych prób kwalifikacyjnych / Martin

▼ XA-22 prototype reached a top speed of 450 km/h, it was pleasant to fly and required only minor modification to improve stability. The day after its first flight it flew to Wright Field, Ohio for air force acceptance trials. / Martin



► Douglas Model 7B podczas startu do lotów próbnych. Komisji USAAC bardzo podobała się przednie koło znacząco poprawiające widoczność w trakcie startów i lądowań oraz w czasie manewrowania na ziemi / USAF

► Douglas Model 7B during take-off for a test flight. The USAAC committee favoured the tricycle undercarriage that provided better forward view during take-off and landing and while taxiing on the ground. / USAF

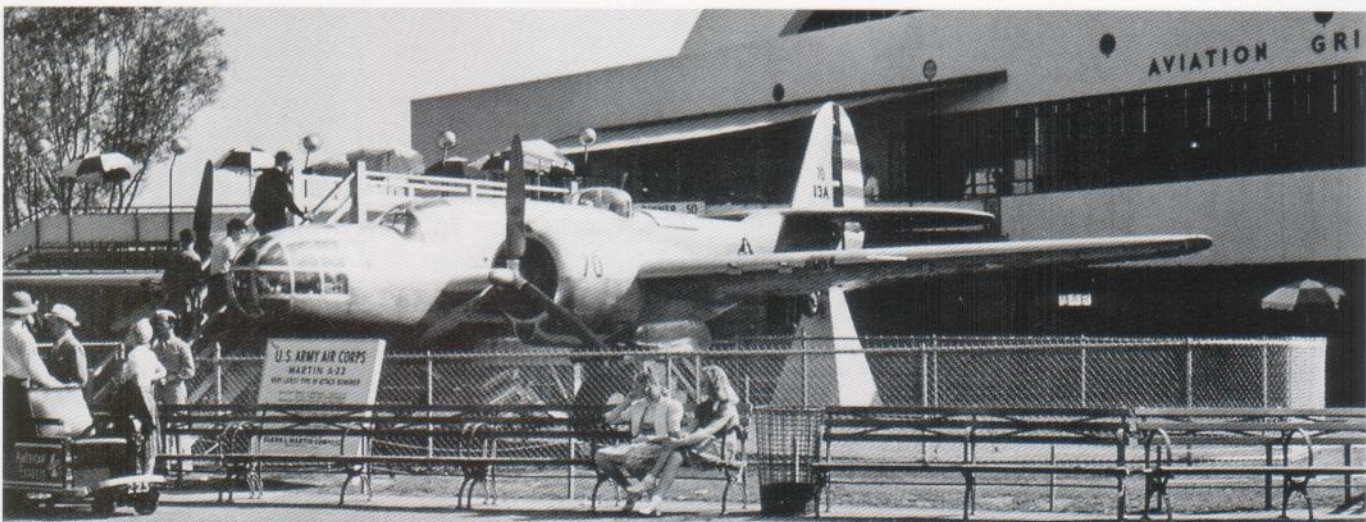
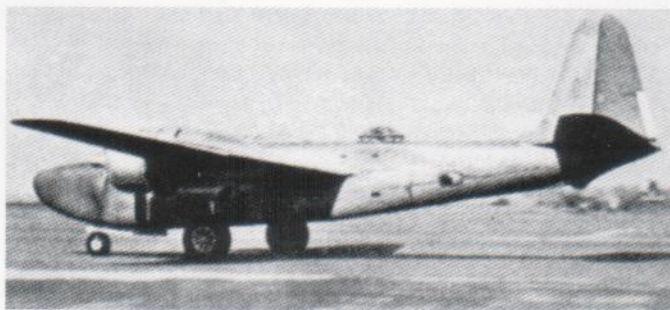
► Płonące szczątki prototypu DB-7. Po zniszczeniu głównego przeciwnika, zwycięstwo Modelu 167W w ogłoszonym konkursie wydawało się pewne. Radość Glenna Martina okazała się jednak przedwczesna. Komisja USAAC oceniła Model 7B na 905 punktów z 1000 możliwych do osiągnięcia. XA-22 przyznano jedynie 718 punktów / USAF

► Burning wreck of the DB-7 prototype. With the principal competitor destroyed, it seemed that the Model 167W would be the obvious winner. However, this proved wrong when the USAAC committee awarded the Model 7B 905 points out of 1,000, while the XA-22 only got 718. / USAF



▲ Główny przeciwnik XA-22 w konkursie na samolot szturmowo-bombowy dla USAAC — Douglas Model 7B / USAF

▲ The main opponent of the XA-22 in the competition for the new USAAC attack bomber: Douglas Model 7B. / USAF



◀ Prototyp XA-22 na lotnisku Wright Field w eksperymentalnym laciowym kamuflażu. Pod skrzydłami widać wyrzutniki bombowe / USAF

◀ XA-22 prototype at Wright Field in an experimental disruptive camouflage. Note the bomb carriers under wings. / USAF

ale po obliczeniach okazało się, że nie jest w stanie sprostać wymaganiom konkursu i wycofała się z rywalizacji. Podobny los spotkał Stearmana i jego Model X-100 (XA-21). Był to trzymiejscowy samolot napędzany dwoma silnikami gwiazdowymi Pratt & Whitney R-2180, który powstał tylko w jednym prototypie.

W ten sposób na placu boju o rządowe zamówienie pozostały już tylko trzy projekty — Model 167, North American NA-40 oraz Douglas Model 7B (XA-20). Wówczas prezesi firm lotniczych stanęli przed zupełnie zaskakującym wyzwaniem. Otóż mimo ogłoszenia konkursu USAAC nie wykazywał już większego zainteresowania tym, kto go wygra. Wyglądało to tak, jakby nagle stracił on na znaczeniu, a wykrętne wyjaśnienia USAAC tylko komplikowały sprawę. Prototypy miały być budowane na wyłączny koszt producentów i bez jakiegokolwiek gwarancji, że po wygraniu konkursu otrzymają rządowe zamówienie. Wiadomość ta spadła jak grom z jasnego nieba na zespół zakładów Martin. Co gorsza, w tym właśnie czasie z zakładów odszedł James S. McDonnell pracujący w zakładach od 1930 roku.

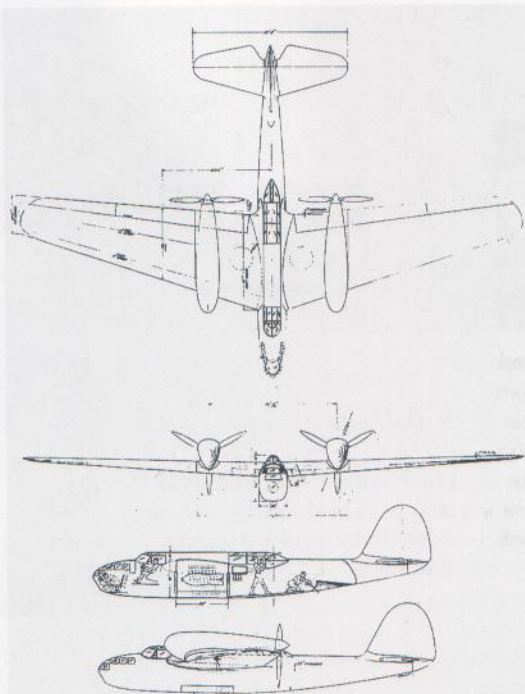
Samolot Douglasa był całkowicie metalowym średniopłatem wyposażonym w dwa silniki gwiazdowe Pratt & Whitney R-1830 *Twin Wasp* o mocy 1100 KM i okazał się groźnym przeciwnikiem. Nie bez znaczenia był tutaj fakt, że późniejszy sławny Douglas Boston (*Havoc*) w dużej mierze powstał, jeszcze zanim ogłoszono konkurs. Z kolei produkt firmy North American — NA-40 — również zapowiadał się obiecująco. Niebawem przeistoczył się on w samolot bombowy, słynny B-25 *Mitchell*.

Jednak prototypy — tak NA-40, jak i Model 7B — rozbiły się podczas lotów próbnych, co mogłoby wskazywać na to, że Model 167W, jako jedyny pozostały w konkursie samolot, okazał się jego zwycięzcą. Obliczane na podstawie testów w tunelu aerodynamicznym właściwości lotne na niskim pułapie gwarantowały mu dobrą zwrotność i szybkość, o jakiej jego konkurenci nie mogli marzyć. Co więcej, generał brygady George Brett z USAAC czynił już wstępne obietnice na zakup 63 samolotów za cenę 5.468.400 dolarów oraz części zapasowych za 690.231 dolarów. Kalkulacje firmy Martin wykazały, że cena jednego samolotu będzie wynosiła 94.091,5 dolara przy budowie serii 20 sztuk, ale przy zamówieniu na 200 egzemplarzy spadnie do 69.947,45 dolara.

Tymczasem prototyp samolotu Martin Model 167W został zmontowany, otrzymał rejestrację NX22076 (cywilną) i 13 marca 1939 roku został oblatany. Następnego dnia przeleciał z Baltimore na lotnisko Wright Field

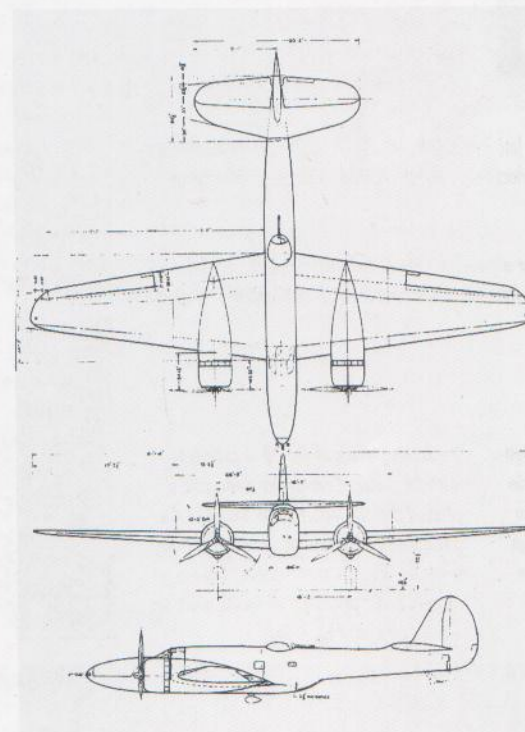
◀ XA-22 wystawiony przed hangarem podczas Światowej Wystawy w Nowym Jorku, 1940 rok. Na stateczniku pionowym umieszczono fikcyjny numer dywizyjny / National Archives

◀ XA-22 on display in front of a hangar during the World Exhibition in New York, 1940. A fictitious squadron number was applied on the fin. / National Archives



◀ Szkice projektów rozwojowych Modelu 167W. Model 167C miał mieć inny statecznik pionowy i skrzydła skierowane nieco do tyłu, a dwa silniki zamontowane na górze płatów miały napędzać śmigła pchające / Martin

◀ Drawings of Model 167W development variants. The Model 167C was going to have a different fin, slightly swept wings, and two engines on top of wings, driving pusher propellers. / Martin



◀ Kolejny rozwojowy projekt. Model 167I miał być samolotem szturmowym z pełnym nosem bez oszkleńcia i silnym uzbrojeniem ofensywnym / Martin

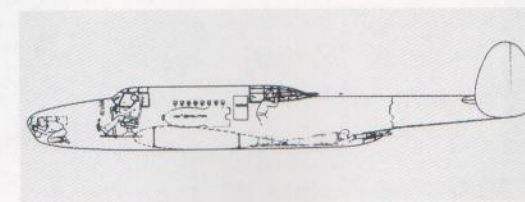
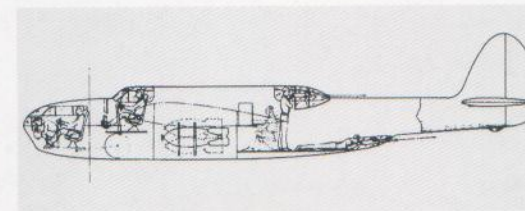
◀ Another development project: Model 167I was going to be an attack aeroplane with solid nose featuring powerful offensive armament. / Martin

▶ W Modelu 167E zaplanowano zastosowanie trójkołowego podwozia z kołem przednim, podobnym do stosowanych w NA-40-2 i DB-7 / Martin

▶ Model 167E was intended to have tri-cycle undercarriage, similar to that in the NA-40-2 and DB-7.

▶ Z kolei Model 167D miał być dolnopłatem z podwójnym usterzeniem pionowym. Żaden z tych projektów nie wyszedł poza deski kreślarskie / Martin

◀ The Model 167D was going to be a low wing monoplane with twin fins and rudders. None of the above projects reached beyond drawing board stage. / Martin



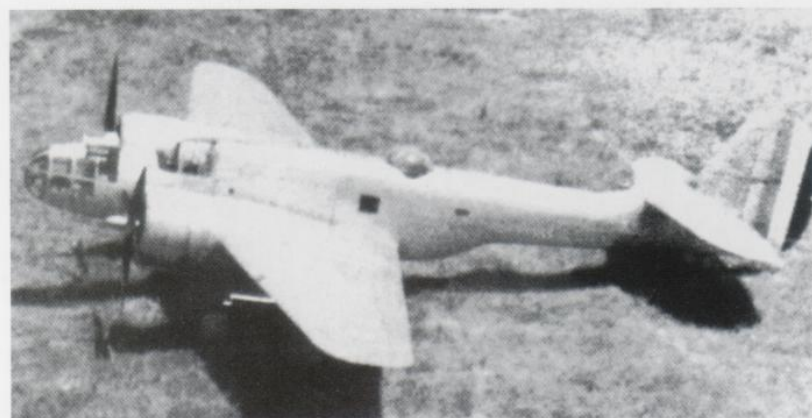


▲ Pierwszy zbudowany dla Francji Martin 167-F1 (167-A3 N° 1) sfotografowany we wrześniu 1939 roku. Samoloty były dostarczane do Francji bez żadnego kamuflażu, ale posiadały już francuskie kokardy i pasy na sterze kierunku / Martin

▲ The first Martin 167-F1 built for France (167-A3 no. 1) photographed in September 1939. The aircraft were delivered to France without camouflage, but already with French roundels and rudder stripes. / Martin

▼ Ta sama maszyna w widoku z boku i z góry. Nie brakuje również opinii, że ten pozbawiony kamuflażu Martin został sfotografowany w roku 1940 na jednym z lotnisk północnej Afryki. Wydaje się to jednak mało prawdopodobne, gdyż nie posiada on żadnego uzbrojenia / Martin

▼ Side and top views of the same machine. According to some accounts this uncamouflaged Martin was photographed in 1940 at an aerodrome in North Africa. This seems doubtful, however, as it has no armament. / Martin



w stanie Ohio. Już pierwszy lot wykazał, że maszyna jest bardzo przyjemna w pilotażu i że wymaga jedynie kilku niewielkich modyfikacji poprawiających stateczność. Prędkość samolotu wyniosła 280 mil na godzinę (450 km/h), a zasięg 3050 kilometrów, znacznie przewyższał on więc wymagania specyfikacji 38-385.

Niespodziewanie w kwietniu 1939 roku dowództwo USAAC ogłosiło nową propozycję rozwoju samolotów bez potrzeby budowania i testowania prototypów. To dość dziwne posunięcie zmierzało do zmuszenia biur konstrukcyjnych, aby opracowały linię rozwojową swoich samolotów. Rozpatrzenie nowej oferty zasugerowano wszystkim zainteresowanym, w tym oczywiście również firmie Martin.

Na deskach kreślarskich natychmiast pojawiły się projekty wersji rozwojowych Martina 167 — i tak Model 167C miał mieć inny statecznik pionowy i skrzydła skierowane nieco do tyłu, a dwa silniki zamontowane na górze płatów miały napędzać śmigła pchające; 167D miał być dolnopłatem z podwójnym usterzeniem pionowym; w 167E zaplanowano zastosowanie trójkołowego podwozia z kołem przednim, takim jak w NA-40-2 oraz DB-7; 167I projektowano jako typowy samolot szturmowy — z pełnym nosem bez oszklenia i z silnym uzbrojeniem.

Tymczasem 17 stycznia 1939 roku USAAC wydał kolejną specyfikację (39-460) dla samolotów bombowych, w której wyznaczono system punktacji za osiągi, stopień mechanizacji i możliwości rozwoju samolotów. Każdy samolot mógł osiągnąć maksymalnie tyśiąc punktów. Martin wystawił do konkursu swój Model 167W. 20 maja podpisano umowę przejęcia przez USAAC prototypu samolotu, który otrzymał wojskowe oznaczenie XA-22 oraz numer seryjny 40-706. Radość była jednak przedwczesna. XA-22 zdobył tylko 718 pun-

któw, zajmując ósme miejsce z dziesięciu rozpatrywanych projektów. Okazało się bowiem, że teraz najważniejsze są osiągi na średnich pułapach: 15–20.000 stóp (4500–6000 metrów). Takie wytyczne skazywały na porażkę Martina i predestynowały do zwycięstwa konstrukcje Douglasa i North American. W związku z tym Kongres odrzucił rekomendację Bretta, nie wydzielając funduszy na samolot Martina. Uznano, że żaden z samolotów zbudowanych według specyfikacji 38-385 nie wejdzie do produkcji seryjnej. Z dnia na dzień udana konstrukcja stała się „zbędnym balastem” USAAC.

Kongres przydzielił fundusze na rozwój i produkcję samolotów, które pierwotnie przegrały rywalizację z Martinem 167 — DB-7 i NA-40-2. Obaj jego konkurenci mieli mieć silne uzbrojenie oraz podwozie z kołem przednim, co bardzo podobało się przedstawicielom Korpusu Lotniczego. Uznali oni, że rokuje to większe możliwości rozwoju dla samolotu bombowego. Dlatego też zielone światło zapaliło się dla zakładów Douglasa i North American. 30 czerwca 1939 roku USAAC ogłosił, że zwycięzcą konkursu został Douglas DB-7, będący poprawioną wersją rozbitego Modelu 7B, którego zamówiono 186 egzemplarzy, nadając im wojskowe oznaczenie A-20. W ten sposób Douglas zarobił piętnaście milionów dolarów, a Martin otrzymał tylko zwrot za prototyp XA-22 w wysokości 505.390 dolarów, czyli 60% kosztów budowy prototypu.

Glenn L. Martin złożył protest do Departamentu Materiałowego, twierdząc, że jest to niesprawiedliwe, gdyż DB-7, będący następcą rozbitego Modelu 7B, nie powinien być brany pod uwagę. Pisał wszędzie, gdzie tylko mógł, argumentując swoje racje rekomendacją Bretta i niemal pewnym kontraktem w kieszeni, niesłusznie mu odebrany. Wszystko na nic. Decyzja USAAC pozostała nieodwołalna.

Ostatnia deska ratunku — „made for France”

Jednocześnie USAAC nie stawiał żadnych przeszkód na drodze do eksportu samolotów objętych pierwotnym konkursem. Liczono na to, że w ten sposób firmy lotnicze opracują jak najlepsze samoloty w nadziei na podpisanie korzystnych kontraktów. Dzięki temu za rozwój konstrukcji lotniczych zapłaciliby zagraniczni kontrahenci, nie narażając budżetu lotnictwa na wydatki.

Tak więc pokretna polityka USAAC odnośnie dalszych losów samolotów biorących udział w konkursie spowodowała, że obciążone kosztami własnymi przy budowie prototypów firmy lotnicze zostały zmuszone do

szukania kontrahentów poza granicami własnego kraju. Zbiegiem okoliczności akurat jesienią 1938 roku do Stanów Zjednoczonych przybył Jean Monnet, który otrzymał od francuskiego rządu polecenie zbadania możliwości zakupu sprzętu dla swoich sił powietrznych.

Po powrocie do Francji poinformował swoich mododawców o patowej sytuacji dobrze zapowiadających się samolotów szturmowych. Francuzi okazali się bardziej energiczni niż Amerykanie i pod koniec roku wysłali do USA delegację Philippe Hoppenota wyposażoną w odpowiednie środki i pełnomocnictwa. Ponieważ prace nad nowymi konstrukcjami francuskimi ciągnęły się w nieskończoność, Hoppenot miał zakupić w Stanach Zjednoczonych co tylko się da. Z kolei rząd amerykański udzielił mu zezwolenia na wgląd w projekty samolotów, które jeszcze nawet nie zostały oblatane.

W połowie stycznia 1939 roku komisja Hoppenota zjawiała się również w zakładach Glenna Martina. Mając zezwolenie Departamentu Materiałowego Armii, biuro konstrukcyjne udostępniło Francuzom dokumentację techniczną Modelu 167W, który wzbudził ich wielkie zainteresowanie, mimo że prototyp znajdował się dopiero w końcowej fazie budowy. 26 stycznia, niejako „na pniu”, zawarto kontrakt na budowę 115 samolotów z zastrzeżeniem, że może on zostać anulowany, gdyby Model 167 okazał się samolotem nieudanym.

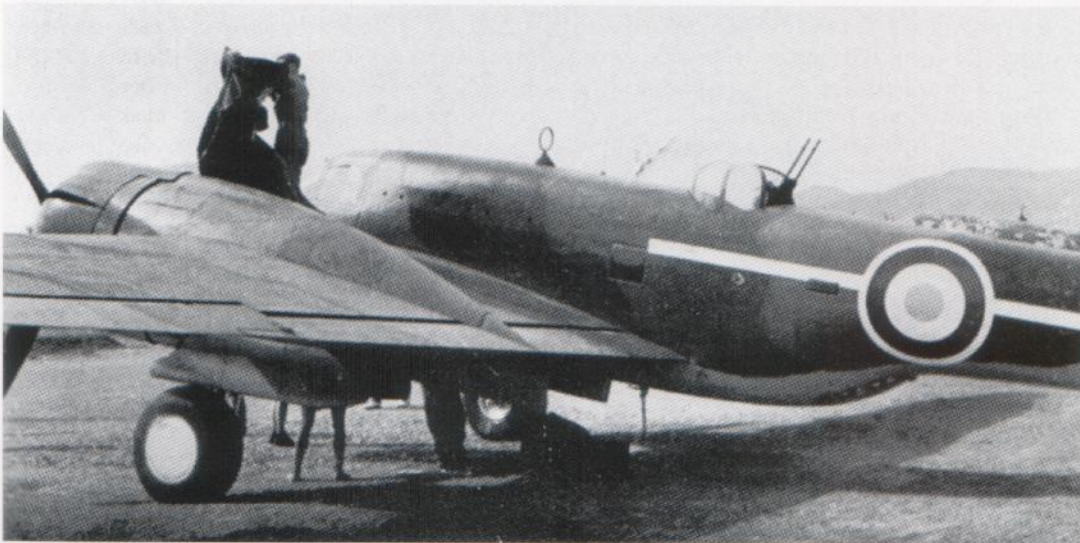
Pół roku później było już jasne, że Martin pozostał tylko z kontraktem na Model 167 podpisanym w styczniu z Francuzami. Prace natychmiast ruszyły do przodu pod oznaczeniem fabrycznym Model 167F — F jak France. Samoloty seryjne zostały wyposażone w 14-cylindrowe silniki Pratt & Whitney R-1830-SC3G o mocy 1100 KM z jednostopniową sprężarką oraz w uzbro-

jenie strzeleckie produkcji belgijskiej. Amerykańskie Browningi zostały zastąpione przez karabiny maszynowe Fabrique Nationale FN-Browning kalibru 7,5 mm, których rozmieszczenie pozostało bez zmian — po dwa w skrzydłach oraz po jednym w górnym i dolnym stanowisku strzeleckim (ale tam stosowano karabiny maszynowe MAC 34 kalibru 7,5 mm). Górne stanowisko strzeleckie zostało wyposażone w częściowo chowaną do kadłuba obrotową wieżyczkę zamiast odkrytego, zamkniętego ruchomym panelem. Wszystkie przyrządy pokładowe wyskalowano w systemie metrycznym, nie zapominając również o wszelkich napisach eksploatacyjnych i tabliczkach informacyjnych w języku francuskim. W komorze bombowej można było podwiesić teraz dwie bomby po 280 kilogramów lub osiem bomb po 50 kilogramów każda. Rozpatrywano również możliwość podwieszenia pod skrzydłami zaczepów dla dodatkowych bomb, ale po kilku testach zaniechano tej opcji. Francuzi nadali tej maszynie nazwę Martin 167-A3, gdzie „A3” oznaczało trzymiejscowy samolot współpracy z armią, czyli szturmowy (pola walki). Lotnicy nadali im nazwę „Glenn”. Niebawem w zakładach Martina pojawiły się kolejne delegacje, z którymi podpisano następne umowy.

W zakładach Martina poszczególne zamówienia sygnowano odpowiednimi cyframi przy oznaczeniu samolotu. I tak pierwsza seria 115 maszyn otrzymała oznaczenie Martin 167-F1, a następna, uzgodniona niebawem (100 kolejnych egzemplarzy) — Martin 167-F2. Pierwsze samoloty miały zostać wysłane do Francji w lipcu, ale nie udało się uniknąć opóźnień, spowodowanych przede wszystkim koniecznością zamontowania francuskiego wyposażenia i zapewnienia środków transportu.

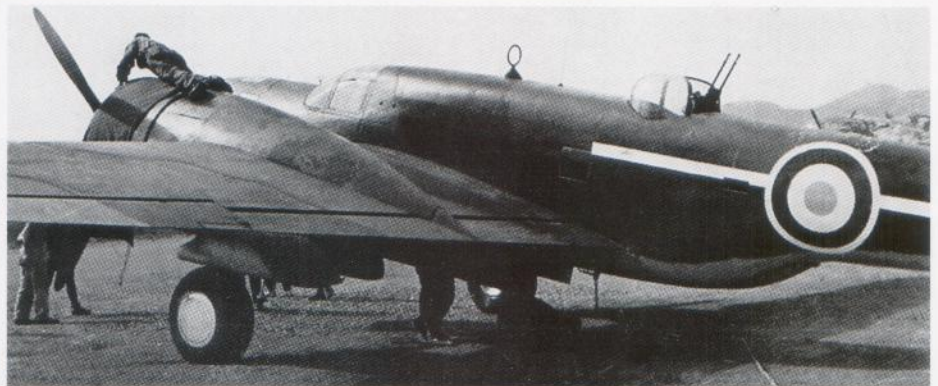
► Bombowce Martin 167F przekazane do francuskiego lotnictwa morskiego standardowo miały dwa karabiny maszynowe w górnej wieżyczce. Ten samolot z Esc 7B został sfotografowany 16 czerwca 1941 roku w Atenach podczas przelotu jednostki do Syrii. Mechanik właśnie zakłada pokrowiec na lewy silnik / via J. Chodil

◀ Martin 167F bombers transferred to the French naval aviation (Aéronavale) were armed with twin machine guns in the upper turret as standard. This Esc 7B aeroplane was photographed on 16 June 1941 at Athens during the unit's move to Syria. A ground crew member is putting canvas cover on the port engine. / via J. Chodil



► Pokrowce na silnikach miały chronić je przed zawilgoceniem. To zdjęcie przedstawia samolot formalnie należący już do Esc 7B, po przekazaniu go jako uzupełnienie ze stanu Esc 4B / via J. Chodil

► Canvas engine covers were intended to protect them from humidity. This photo shows an aeroplane formally allocated to the Esc 7B, upon transfer as reinforcement from the Esc 4B. / via J. Chodil

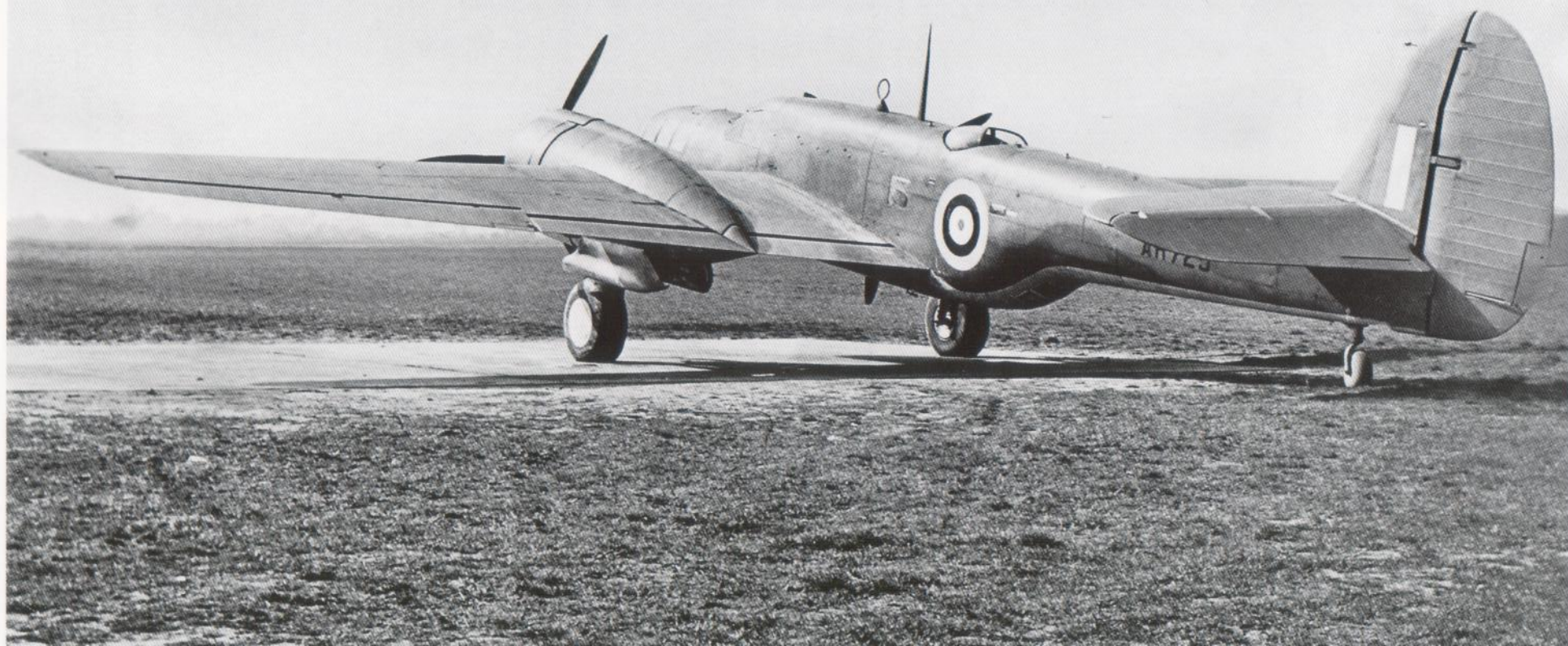


Martin Maryland Mk. I (AR725) przejęty przez Brytyjczyków. Maszyny dla RAF posiadały przyrządy pokładowe wyskalowane w milach i stopach, brytyjskie radiostacje Bendix i karabiny Vickers. Ten egzemplarz nie został jeszcze uzbrojony. Zwraca uwagę częściowo schowana górna wieżyczka / IWM

Martin Maryland I (AR725) taken over by the British. RAF machines had their instruments scaled in miles and feet, and were fitted with British Bendix radios and Vickers machine guns. This aeroplane is not armed yet. Note the partly retracted upper turret. / IWM



Ta sama maszyna sfotografowana od tyłu / IWM *Rear view of the same machine. / IWM*





▲ *Maryland* Mk. I (AR725) w trakcie prób zdawczo-odbiorczych na angielskim lotnisku. Samolot zaimponował Brytyjczykom dużą prędkością i zasięgiem / IWM

▲ *Maryland* I (AR725) during acceptance trials at an aerodrome in Britain. The aeroplane impressed the British with its high speed and long range. / IWM

▼ Kolejny *Maryland* Mk. I (AR738) przejęty przez RAF z kontraktu francuskiego / IWM

▼ *Another Maryland* I (AR738) taken over by the RAF from the French contract. / IWM

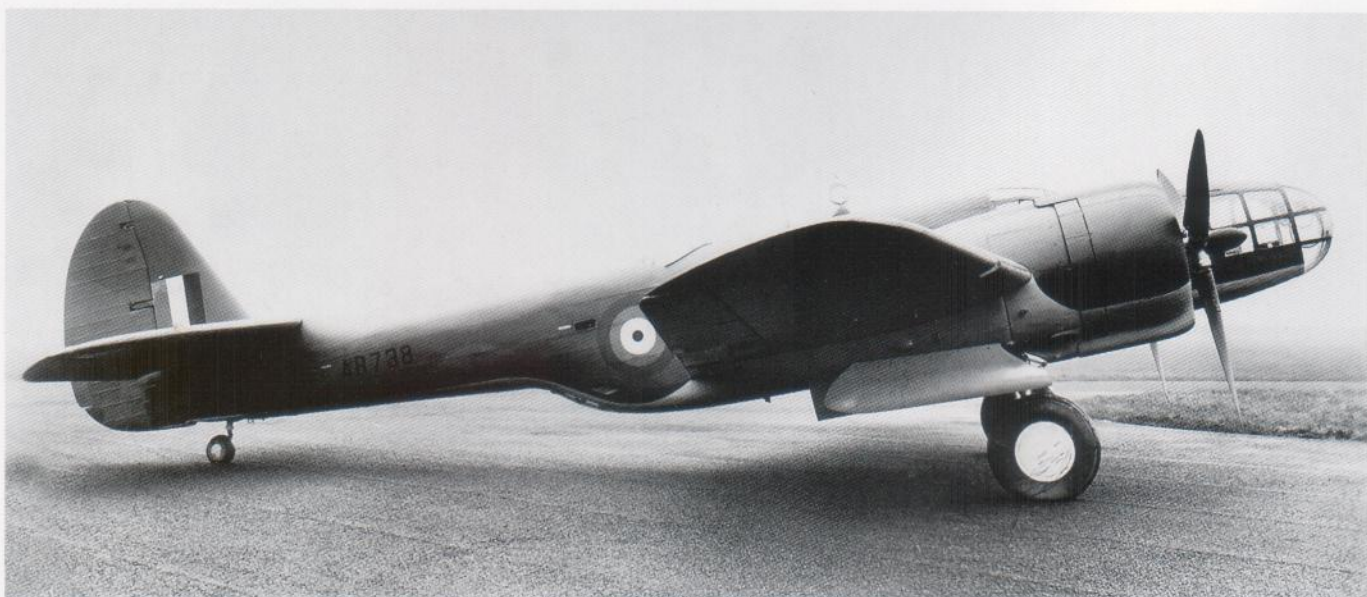
Wreszcie pierwsza partia zapakowanych w skrzynie maszyn opuściła Stany Zjednoczone i dnia 2 września 1939 roku drogą morską skierowała się do Francji. Następnego dnia rząd francuski w porozumieniu z Anglią wypowiedział wojnę niemieckiej III Rzeszy, która dokonała inwazji na Polskę. Rząd amerykański natychmiast ogłosił całkowite embargo na eksport uzbrojenia do Europy i konwój zawrócono. Jednak pozostawiono „furtkę” w postaci ustawy z dnia 4 listopada znanej pod lakoniczną nazwą „cash and carry”, czyli „płać i zabierać”. Oznaczało to mniej więcej tyle, że Francuzi musieli natychmiast zapłacić za sprzęt oraz zabrać go własnym transportem. W ten sposób 93 początkowo skonfiskowane Martiny 167F trafiły do Kanady, skąd drogą morską w konwoju eskortowanym przez pancernik i dwa krążowniki dotarły w Boże Narodzenie do Casablanki we francuskiej północnej Afryce.

W międzyczasie — w październiku 1939 roku — Francuzi zamówili 280 kolejnych samolotów Martin 167, żądając jednocześnie ich udoskonalenia. 167-F3 miały mieć opancerzenie zbiorników paliwa i stanowisk załogi o łącznej masie 590 kilogramów, zaś F4 mocniejsze silniki i samouszczelniające zbiorniki paliwa. Natych-

miast rozpoczęto więc prace nad trzecim kontraktem dla Francuzów, ale nie zdążono już z jego realizacją. Został on przejęty przez Brytyjczyków — samoloty wyprodukowano pod oznaczeniem fabrycznym Model 167B (B — British), jako wersje B3 i B4.

Na kontraktach z Francuzami zakłady Glenn Martin zarobiły 2,4 miliona dolarów. Dzięki temu już 7 lutego 1939 roku buldożery rozpoczęły budowę kolejnej wielkiej hali produkcyjnej. Pracując na okrągło przez całą dobę, budowę zakończono pod koniec kwietnia; Martin stał się posiadaczem największych zakładów lotniczych w Stanach Zjednoczonych. Liczba zatrudnionych pracowników wzrosła z 3000 do 13.000. Ruszyła praca na trzy zmiany, przez 24 godziny na dobę. Doświadczenie zdobyte przy budowie Martinów 167 zaowocowało wkrótce produkcją średniego bombowca B-26 *Marauder*.

Po zawieszeniu broni między Francją a Niemcami rząd brytyjski natychmiast przejął z kontraktu francuskiego 75 Martinów, które przybyły do Wielkiej Brytanii pod koniec czerwca 1940 roku. 32 z nich nie posiadało brytyjskiego wyposażenia, ale pozostałe 43 zostały już zbudowane pod kątem brytyjskiego odbiorcy. Posiadały one przyrządy pokładowe wyskalowane w mi-





lach i stopach, brytyjskie radiostacje Bendix i uzbrojenie — cztery stałe karabiny maszynowe Browning kalibru 7,62 mm oraz dwa ruchome Vickers „K” (czasami brytyjskie Browningi) kalibru 7,7 mm. Część samolotów otrzymała dodatkowo dwa Browningi zamontowane na stałe w tyle kadłuba strzelające w dół, do ostrzeliwania celów naziemnych. Samoloty Model 167 otrzymały w Anglii nazwę Martin *Maryland* Mk. I.

Anglicy byli zadowoleni ze swego nowego nabytku i zamówili dodatkowo 150 samolotów. Firma Martin zaproponowała im wymianę silników na Pratt & Whitney R-1830-S3C4-G *Twin Wasp* z dwustopniowymi sprężarkami, o mocy 1000 KM na wysokości 3800 metrów. Dzięki temu samoloty te osiągały prędkość 316 mil na godzinę (508 km/h). Brytyjczycy nadali im oznaczenie Martin *Maryland* Mk. II. Wszystkie zamówione egzemplarze dostarczono pomiędzy grudniem 1940 roku a kwietniem 1941 roku.

Należy w tym miejscu wspomnieć o jeszcze jednym potencjalnym odbiorcy tych samolotów. Otóż Holandia, a zwłaszcza lotnictwo Holenderskich Indii Wschodnich, jak już wspomniano, używało w dalszym ciągu przestarzałych Martinów 139W, odpowiednika amery-

kańskich B-10. Samoloty te cieszyły się doskonałą opinią i nie należy dziwić się, że Holendrzy zwrócili uwagę na konstrukcję Model 167W. Ponieważ nie obowiązywało embargo na jej dostawy (dotyczyło ono tylko Europy, a nie Azji), przeto Holendrzy zwrócili się do zakładów Martin z zapytaniem o możliwość zakupu pewnej ilości tych samolotów. I tak powstały przygotowane pod kątem tego odbiorcy projekty modeli 167-H1 i 167-H2, lecz rozmowy nie doczekały się finalizacji, a wstępne kontrakty anulowano.

Numery seryjne samolotów Martin *Maryland* w RAF:

- AH205–AH279 — *Maryland* Mk. I;
- AH280–AH429 (1827–1976) — *Maryland* Mk. II; AH301–311, 313–331, 371, 373–380, 386–395, 406–426, 428, 429 przeniesiono do SAAF z numerami 1600–1699;
- AR702–AR751 — *Maryland* Mk. I; AR702–736 przystosowane do standardów USAAC, AR720, 736, 740 przeniesione do Fleet Air Arm;
- AX689, 690, 692, 693, 696 — *Maryland*; uciekły z Francji;

▲ Ten *Maryland* Mk. I także pochodzi z bloku AR. Jego dolne powierzchnie zostały zamalowane czarną farbą. W skrzydłach nie widać karabinów maszynowych, które prawdopodobnie zostały wyretuszowane przez cenzora / IWM

▲ This *Maryland* I was also part of the AR serial range. Its lower surfaces were overpainted black. No machine guns can be seen in wings: these were probably removed by the censor. / IWM

▼ Inny Martin *Maryland* Mk. I, przejęty z zamówienia francuskiego. Na skrzydłach nie namalowano brytyjskich kokard, maj 1941 roku / IWM

Another Martin *Maryland* I from the former French contract. British roundels have not been applied on wings yet, May 1941. / IWM





▲ Hala produkcyjna zakładów Martin w grudniu 1940 roku. Po zakończeniu produkcji dla Francji montaż Modelu 167 kontynuowany był dla Wielkiej Brytanii. Tutaj widoczna jest produkcja wersji B4, charakteryzującej się nowszymi silnikami z dwubiegową sprężarką / Martin

▲ Assembly hall at the Martin plant in December 1940. After completion of the French order, Model 167 continued to be built for Britain. This photo shows production of the B4 version, powered by newer engines with two-speed superchargers. / Martin

- ◆ BJ421–BJ428 — *Maryland* Mk. I; ex-francuskie, dostarczone w styczniu 1941 roku na Środkowy Wschód;
- ◆ BS760–BS777 — *Maryland* Mk. I; ex-francuskie: BS777 do lotnictwa Wolnych Francuzów w lipcu 1941 roku, BS770 oraz BS777 przebudowane na holowniki celów.

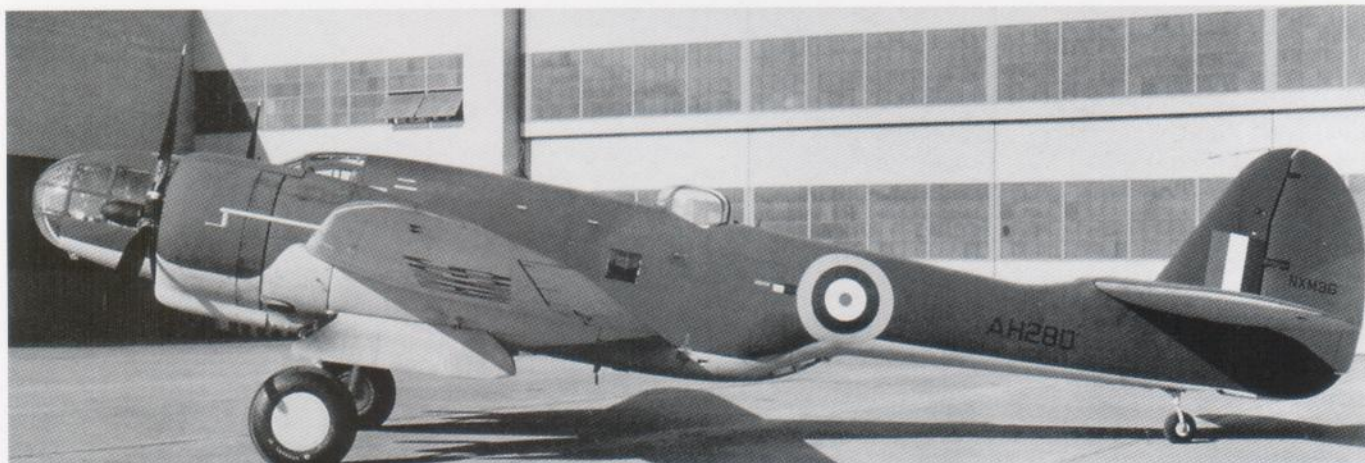
Ogółem zbudowanych zostało 496 egzemplarzy samolotu Martin Model 167.

Numer seryjne samolotów Martin Model 167

	Numer seryjne firmy	Oznaczenie	Numer seryjne	Ilość
Model 167	876	XA-22	40–706 (USAAC)	1
Model 167-F1	879–993	167-A3	1–115 (fr.)	115
Model 167-F2	994–1093	167-A3	116–215 (fr.)	100
Model 167-F3	1096–1190	167-A3	216–310 (fr.)	95
Model 167-B3	–	<i>Maryland</i> Mk. I	ex-franc. F3	(50)
	1191–1225	<i>Maryland</i> Mk. I	ex-franc. 311–345	35
Model 167-B4	1827–1976	<i>Maryland</i> Mk. II	AH280–AH429	150

▼ Pierwszy Martin 167–B4 oznaczony w Wielkiej Brytanii jako *Maryland* Mk. II (AH280). Samolot posiada tymczasową amerykańską rejestrację NXM36 wymalowaną na dolnej powierzchni lewego skrzydła / Martin

▼ The first Martin 167–B4, designated *Maryland* II in Britain (serial no. AH280). The aeroplane has temporary American registration NXM36 applied on the bottom of the port wing. / Martin



Malowanie samolotów Martin 167F

Prototyp i samoloty opuszczające wytwórnice nie posiadały żadnego kamuflażu — były pozostawione w naturalnym kolorze metalu pokrytego jedynie lakierem bezbarwnym.

Prototyp miał wymalowany na dolnej powierzchni lewego i górnej powierzchni prawego skrzydła czarny numer seryjny NX22076. Jedyną oznaką przynależności państwowej były poziome pasy na sterze kierunku (sześć białych i siedem czerwonych) oraz pojedynczy pionowy pas w kolorze niebieskim przy styku ze statecznikiem pionowym. Numer seryjny został tam powtórzony w znacznie mniejszej postaci niż na skrzydłach, na trzecim z góry białym pasie. Gdy samolot został pokazany na wystawie w Nowym Jorku, na stateczniku pionowym pojawiły się fikcyjne numery jednostki bojowej w kolorze czarnym — 70, a pod nim 13A. Później XA-22 posłużył do eksperymentów z trójbarwnym wariantem kamuflażu.

Lotnictwo francuskie

Samoloty Martin 167F dotarły do Francji i północnej Afryki w naturalnym kolorze metalu. Kamuflaż nanoszono już w jednostkach bojowych.

Stacjonujące wiosną 1940 roku w Algierii samoloty GB I/63 posiadały na naturalnym metalu elementy dekoracyjne. Pomalowano przód samolotów, dalej kolor przechodził w pas łamany w okolicy kadłubowej kokardy i sięgający aż do steru kierunku. Kolor tego ozdobnika budzi kontrowersje. Weterani oraz francuscy historycy utrzymują, że był on w kolorze czerwonym.

Jednak analiza czarno-białych zdjęć pozwala sądzić, że chodzi raczej o kolor niebieski, identyczny jak dysk w środku francuskiej kokardy.

Dywizjony biorące udział w walkach przeciwko Niemcom nosiły kamuflaż „europejski”. Powierzchnie górne wraz z bokami kadłuba i silników malowano z wykorzystaniem pistoletu natryskowego w nieregularne łaty w kolorach Kaki (khaki), Gris Bleu Foncé (ciemny szaroniebieski) i Brun Foncé (ciemny brązowy). Powierzchnie dolne malowano kolorem Gris Bleu Clair (jasny szaroniebieski). Przejście między kolorami na ogół było bardzo płynne i nieregularne, ale można było spotkać również maszyny z bardzo wyraźną linią podziału barw. Każdy samolot nosił indywidualny kamuflaż, nie objęty żadnym regulaminem.

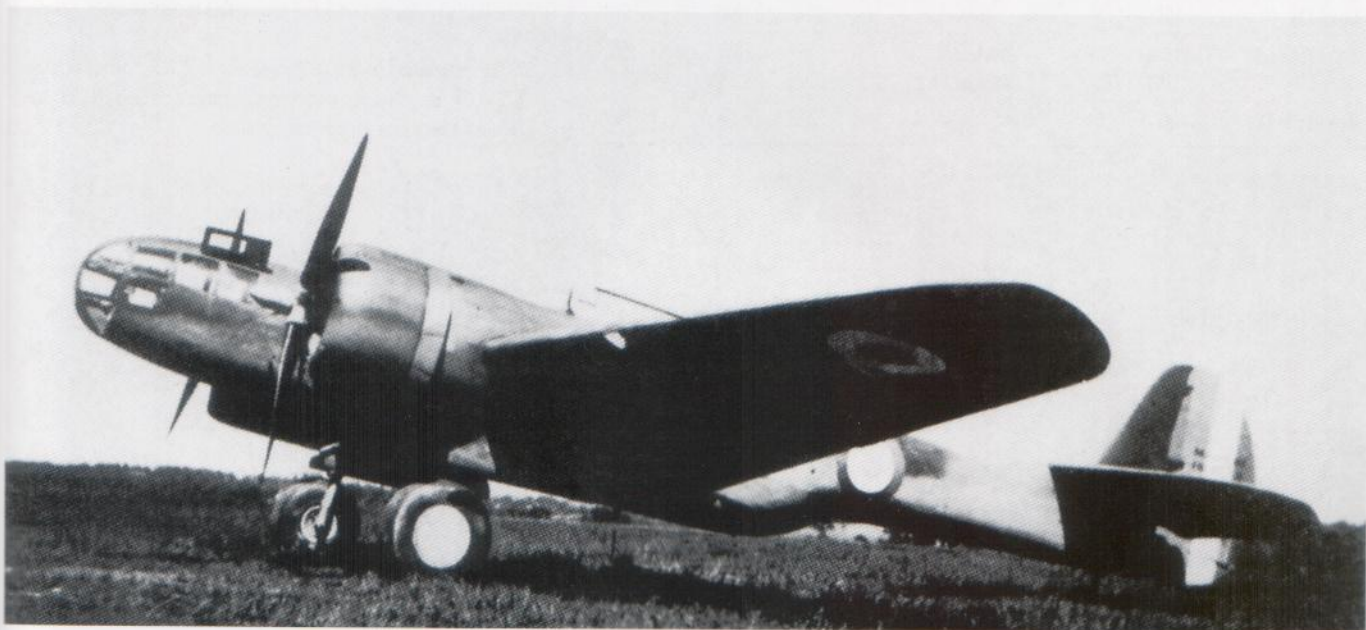
Niektóre dywizjony (np. GB I/63) stosowały godło jednostki malowane na stateczniku pionowym.

Znaki państwowe były zgodne z obowiązującymi standardami. Francuskie kokardy malowano na obu powierzchniach skrzydeł oraz bokach kadłuba. Ster kierunku malowano w trzy pionowe pasy — czerwony, biały, niebieski. Na nich nanoszono „metryczkę” samolotu w kolorze czarnym — najwyżej Martin, pod nim 167-A3, a najniżej numer maszyny (np. N° 33).

Po podpisaniu zawieszenia broni z Niemcami, gdy wszystkie Martiny 167F znalazły się w północnej Afryce, większość samolotów została przemalowana przez naniesienie farby w kolorze Terre de Sienne (piaskowym) na łaty Gris Bleu Foncé lub Ochre (ochra) w miejsce Brun Foncé. Zastosowanie dwóch rodzajów wymienionych farb zależało od miejsca stacjonowania jednostek.

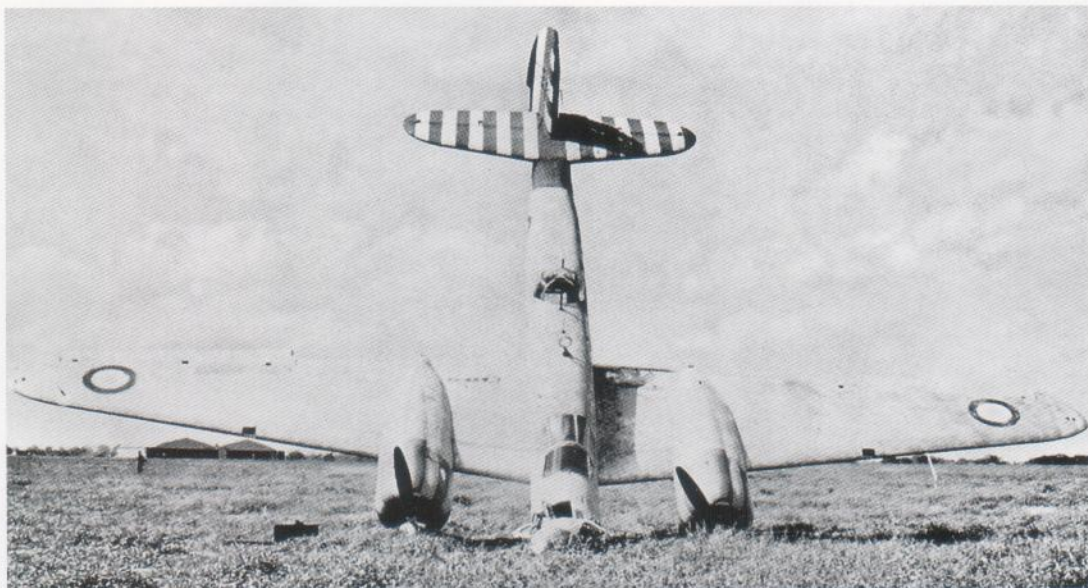
▼ Martin 167F w kamuflażu „europejskim”. Powierzchnie górne wraz z bokami kadłuba i silników pomalowano w nieregularne łaty w kolorach Kaki (khaki), Gris Bleu Foncé (ciemny szaroniebieski) i Brun Foncé (ciemny brązowy). Powierzchnie dolne malowano kolorem Gris Bleu Clair (jasny szaroniebieski) / via J. Chodil

▼ Martin 167F in the “European” camouflage. Upper surfaces, including sides of the fuselage and engine nacelles were finished in irregular areas of Kaki (khaki), Gris Bleu Foncé (dark blue grey) and Brun Foncé (dark brown). Lower surfaces were painted Gris Bleu Clair (light blue grey). / via J. Chodil



► Martin 167-A3 (N° 169)
z GB II/62 po niezbyt udanym lądowaniu. Jeśli w przedniej części kadłuba siedział bombardier, to dla niego wypadek ten z pewnością nie należał do szczęśliwych. Dobrze widoczne są pasy na ogonie i osłonach silników / Martin

► Martin 167-A3 (no. 169) of the GB II/62 after a landing mishap. If the bomb-aimer was in the nose at the time of accident, his fate was unenviable. Note the Vichy high-visibility striping on the tail and engine cowlings. / Martin



Samoloty rządu Vichy otrzymały dodatkowe elementy identyfikacyjne. Kokarda na kadłubie posiadała teraz białą obwódkę oraz poziomy pas w takim samym kolorze, biegnący przez część lub całą długość kadłuba. Oprócz tego stateczniki poziome i pionowy oraz osłony silników pomalowano w żółte i czerwone poziome pasy. Oznaczeń takich nie stosowano w Syrii. Często stosowano również godła jednostek, które malowano na statecznikach pionowych lub pod kabiną.

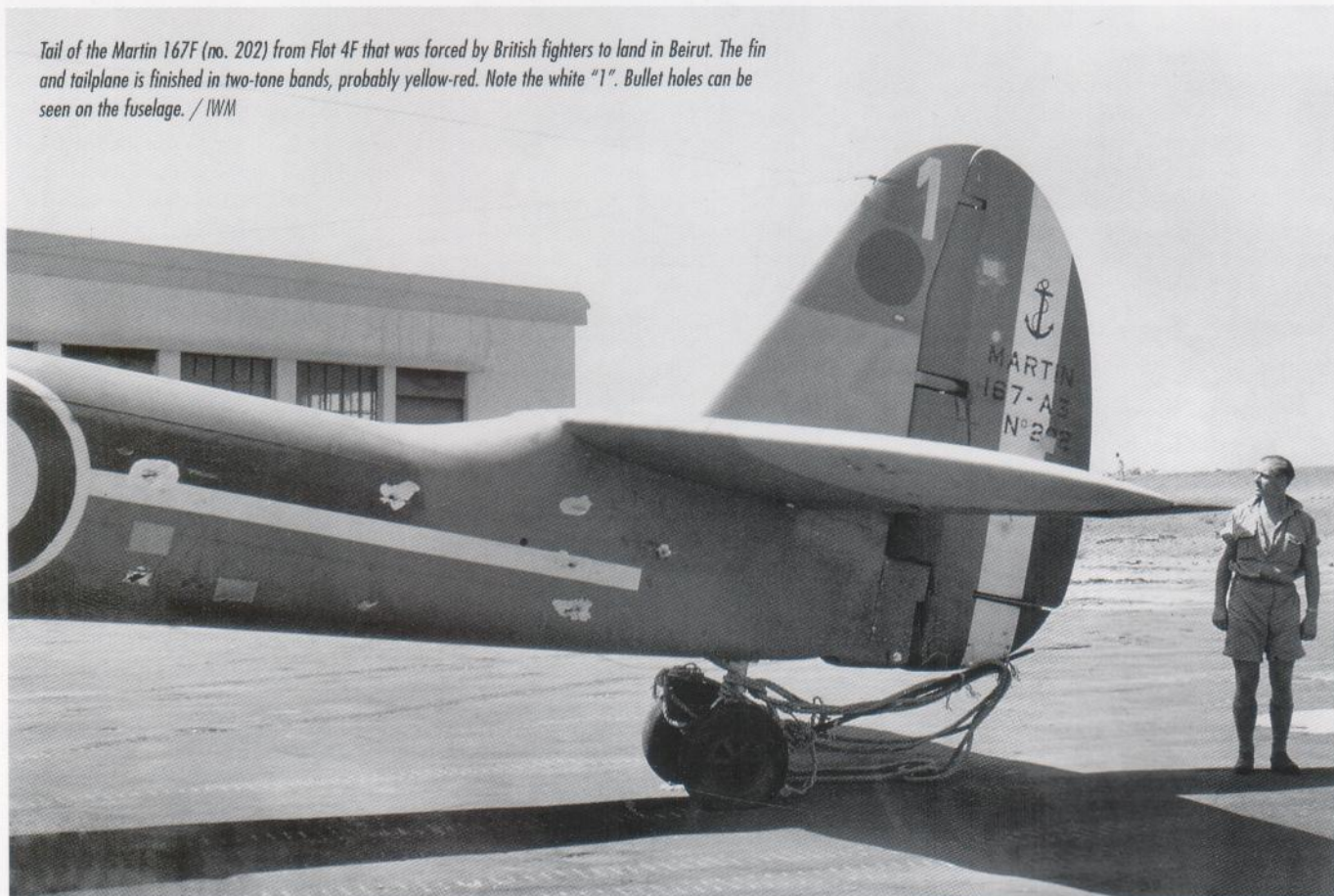
W lotnictwie morskim każdy samolot w eskadrze otrzymał indywidualny numer. Malowano go w kolorze białym na stateczniku pionowym, kadłubie lub osłonach silników.

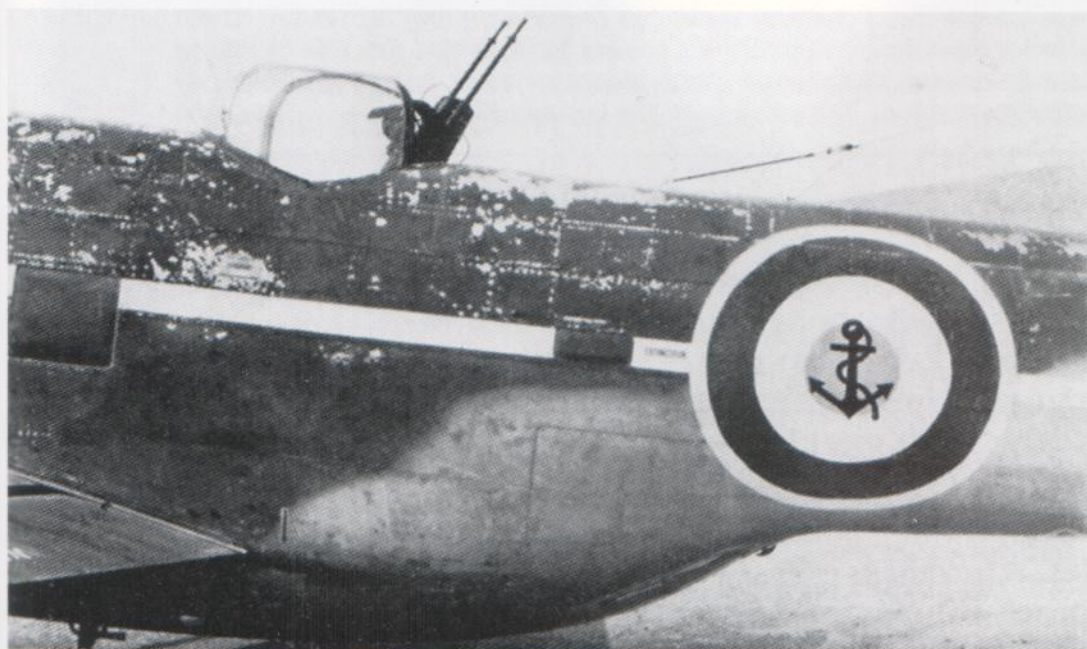
Samoloty kurierskie pokrywano kolorem srebrnym, a oznaczenia (np. F-BAHC, F-BACS) malowano na kadłubie w kolorze czarnym. W celu jednoznacznej identyfikacji wokół tylnej części kadłuba i skrzydeł malowano pasy w barwach narodowych — czerwone, białe i niebieskie.

Lotnictwo Wolnych Francuzów malowało swoje samoloty w kolory stosowane przez RAF. Na powierzchniach górnych oraz bokach kadłuba i osłon silników наносzono duże łaty w kolorze Dark Earth (ciemnoziemisty) i Dark Green (ciemnozielony), a powierzchnie dolne były w kolorze Sky (jasnoniebieski). Na samolotach tych stosowano trójkolorowy ster kierunku i francuskie

▼ Ogon Martina 167F (N° 202) z Flot 4F, który został zmuszony przez samoloty brytyjskie do lądowania w Bejrucie. Stateczniki są dwukolorowe, prawdopodobnie żółto-czerwone. Dobrze widoczny jest biały numer 1. Na kadłubie ślady po pociskach i odłamkach / IWM

Tail of the Martin 167F (no. 202) from Flot 4F that was forced by British fighters to land in Beirut. The fin and tailplane is finished in two-tone bands, probably yellow-red. Note the white "1". Bullet holes can be seen on the fuselage. / IWM





◀ Bok kadłuba Martina 167F z Esc 6B. Na laciętym kamuflażu dobrze widać francuską kokardę z wkomponowaną kotwicą oraz biały poziomy pas biegnący wzdłuż kadłuba. Glenny używane przez Aéronavale także były uzbrojone w dwa karabiny maszynowe w grzbietowej wieżyczce zamiast standardowego pojedynczego koca / via J. Chodil

◀ Side of the fuselage of a Martin 167F from the Esc 6B. Note the French naval aviation roundel with the anchor, and the white stripe along the fuselage. Martins used by the Aéronavale were also armed with two machine guns in the dorsal turret, in place of the standard single gun. / via J. Chodil

kokardy, ale jednocześnie na skrzydłach obok nich malowano znak Wolnych Francuzów — białe koło z czerwonym Krzyżem Lotaryńskim. Na kadłubie malowano tylko Krzyże Lotaryńskie.

Samoloty Martin 167 wchodzące w skład francuskich sił powietrznych w latach 1944–45 nosiły kamuflaż brytyjski z biało-czarnymi pasami inwazyjnymi. Powierzchnie górne były w kolorze Olive Green (oliwko-

▼ Ogon Martina 167F z numerem 274 (7B–5). Bardzo dobrze widoczne jest godło Esc 7B oraz kotwica Aéronavale / via J. Chodil

▼ Tail of the Martin 167F no. 274 (7B–5). The badge of the Esc 7B and the Aéronavale anchor motif are shown to advantage. / via J. Chodil



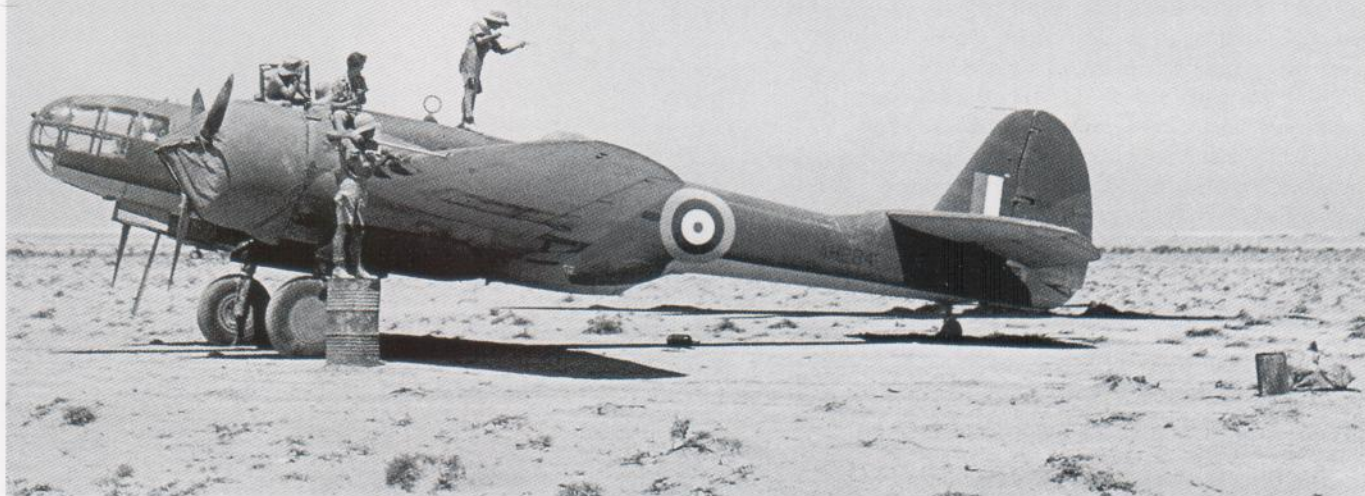
via J. Chodil

▲ Sfotografowany na lotnisku w Atenach Martin 167F z godłem pod kabiną i białym numerem na osłonie silnika należał do Esc 4B. Jednostka ta przybyła do Syrii w czerwcu 1941 roku, ale nie wzięła udziału w walkach. Jej samoloty zasiliły Esc 7B, która razem z Esc 6B tworzyła Flot 4F

▲ Photographed at Athens, this Martin 167F with the badge under the cockpit and a white number on the engine cowling belonged to the Esc 4B. The unit arrived to Syria in June 1941, but failed to take part in fighting. Its aircraft were used to reinforce the Esc 7B which, together with the Esc 6B, formed the Flot 4F.

Marylandy Mk. II na jednym z lotnisk północnej Afryki. Kamuflaż samolotów prawdopodobnie złożony był z barw Dark Earth i Dark Green na górnych powierzchniach oraz Sky na dolnych. Na dolnych powierzchniach skrzydeł nie malowano kokard. Na lotnisku stoi AH284 z 39 Sqn RAF / IWM

Maryland IIs at a North African airfield. The aircraft are probably finished in the camouflage of Dark Earth and Dark Green on upper surfaces and Sky undersides. No roundels were applied on the bottom of wings. AH284 of no. 39 Sqn RAF is on the ground. / IWM



wozielony), a dolne w kolorze Neutral Grey (jasnoszary). Maszyny te miały francuskie znaki rozpoznawcze dodatkowo otoczone żółtą obwódką.

▼ *Martin 167F lotnictwa Wolnych Francuzów, jeszcze w oryginalnym kamuflażu, lecz już z białym okręgiem z czerwonym Krzyżem Lotaryńskim — symbolem Wolnej Francji / SHAA*

▼ *Martin 167F of the Free French Air Force, still in the original camouflage, but already with the Cross of Lorraine in white disc — emblem of the Free French. / SHAA*



RAF i SAAF

Samoloty przejęte przez Brytyjczyków z kontraktu francuskiego nie posiadały jeszcze kamuflażu. Jednak dostarczone przez producenta malowano w plamy kamuflażowe z wykorzystaniem farb Dark Earth (ciemnoziemisty) i Dark Green (ciemnozielony) na powierzchniach górnych. Powierzchnie dolne malowano kolorem Sky (jasnoniebieski) bądź czarnym.

W połowie 1941 roku dla jednostek walczących na pustyni wprowadzono nowy kamuflaż. Na powierzchniach górnych, bokach kadłuba i osłon silników nanoszono łaty w kolorach Dark Earth i Mid-stone, a powierzchnie dolne malowano farbą Azure Blue. Część maszyn wyznaczona do lotów nocnych miała dolne powierzchnie w kolorze czarnym.

Znaki państwowe nanoszono zgodnie z obowiązującymi standardami RAF. Brytyjskie kokardy malowano na górnych powierzchniach skrzydeł oraz bokach kadłuba. Te ostatnie miały żółtą obwódkę. Na ogół *Marylandy* nie miały kokard na dolnych powierzchniach skrzydeł. Na statecznikach pionowych malowane były „fin-flashe”.

Indywidualne oznaczenia samolotów w postaci litery malowano obok kadłubowej kokardy. Czarne numery seryjne umieszczano na kadłubie przed usterzeniem. Samoloty przeznaczone do szkolenia posiadały w przedniej części kadłuba numer w kolorze białym lub czarnym na białym kwadracie.

Zastosowanie bojowe

Francja

Samolot Glenn Martin 167 jest doskonałym przykładem „lotniczego włóczgi”, który nie znajdując uznania we własnym kraju, musiał zdobyć sławę daleko poza jego granicami. Nie był w swym losie jedyny. Myśliwiec P-39 *Airacobra*, z którego Amerykanie nie byli zadowoleni, walcząc ze znakami czerwonej gwiazdy ówczesnego Związku Sowieckiego, od razu stał się „twórcą asów”. Brewster *Buffalo*, który dla pilotów amerykańskiego lotnictwa pokładowego był jak nocny koszar, dla fińskich myśliwców okazał się być spełnieniem marzeń. Curtiss *Hawk H.75* w barwach amerykańskich prawie nie był wykorzystywany, ale z francuskimi kordami walczył jak lew w tragicznych dniach bitwy o Francję i później w ramach lotnictwa Vichy przeciw Sprzymierzonym.

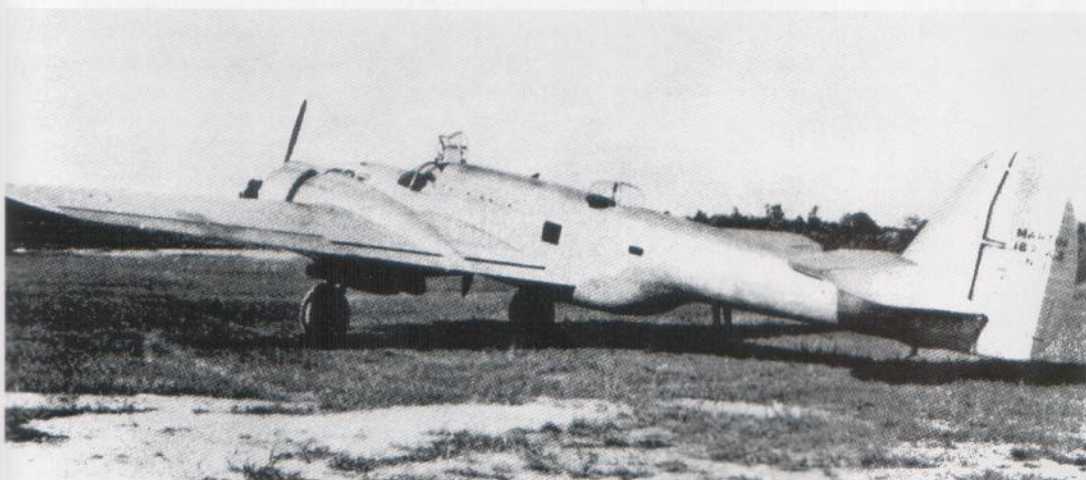
Wspólnym mianownikiem wszystkich trzech wspomnianych konstrukcji jest fakt, że powstały w Stanach Zjednoczonych. W kraju, który na przełomie lat 30-tych i 40-tych minionego stulecia stał się potęgą przemysłową i uzyskał pozycję, o jakiej nigdy nie marzył. Jak grzyby po deszczu powstawały w USA nowe firmy zajmujące się produkcją samolotów, ale ich przyszłościowe konstrukcje często nie trafiały na uzbrojenie sił powietrznych własnego kraju. Wina nie leżała wyłącznie po stronie machiny biurokratycznej wojsk lotniczych oraz proklamowanej neutralności Stanów Zjednoczonych. Służby odpowiedzialne za uzbrojenie lotnictwa musiały po prostu wybierać z wielkiej liczby typów samolotów i tylko nieliczne konstrukcje miały szansę zaistnieć na krajowym rynku. Następstwem było to, iż zakłady lotnicze, których konstrukcji nie zakwalifikowano do produkcji seryjnej na potrzeby lotnictwa USA, musiały szukać zbytu za granicą, aby odzyskać nakłady, które włożyły w rozwój swoich konstrukcji.

Przykładem takiego samolotu jest lekki bombowiec i samolot rozpoznawczy Martin 167, który stał się znany jako Glenn-Martin, Glenn oraz później *Maryland*. W przeciwieństwie jednak do *Airacobry*, *Buffalo* i *Hawka* samoloty Martin 167 nigdy nie służyły w lotnictwie amerykańskim — swoją sławę musiały zdobywać na obczyźnie...

Jak Glenny trafiły do Francji

W latach poprzedzających II wojnę światową francuski przemysł lotniczy znalazł się w głębokim kryzysie. Jednym z powodów takiej sytuacji były nieudolne działania lewicowego rządu, zmierzające nieuchronnie do całkowitego rozkładu własnego przemysłu lotniczego. Pomimo wielu udanych prototypów stworzonych przez francuskie zakłady lotnicze, skłócenie z wojskiem przedstawicieli rządu nie zamierzali oddawać im inicjatywy w doborze sprzętu. Walka toczyła się także wewnątrz sił zbrojnych, bo dowódcy lotnictwa postrzegali rząd jako swojego przeciwnika, podobnie jak armię, która chciała sprawować całkowitą kontrolę nad siłami powietrznymi. Zapoczątkowało to proces ignorowania polityki rządu oraz zwodzenia cywilnego ministra lotnictwa i parlamentu na korzyść własnych interesów. Doprowadziło to do takiej sytuacji, że w obliczu rosnącego zagrożenia ze strony nowoczesnej Luftwaffe francuskie lotnictwo okazywało się coraz bardziej przestarzałe.

Zrozumiałym więc posunięciem francuskiego lotnictwa (*Armée de l'Air*) były próby wyjścia z kryzysu poprzez zakupy sprzętu za granicą. Kilka „misji” w najróżniejszych zakątkach świata zakończyło się m.in. tym, że na uzbrojenie francuskiego lotnictwa trafiły samoloty Curtiss *Hawk H.75* (z USA) czy też Koolhoven FK.58 (z Holandii). Francuzi rozważali również zakup w Wielkiej Brytanii *Spitfire'ów* — a według niektó-



◀ Po przybyciu drogą morską do Casablanki w Maroku bombowce Martin 167F były składane w montowni. Do końca czerwca 1940 roku Amerykanie wysłali 257 samolotów tego typu / via J. Chodil

◀ Upon arrival at Casablanca in Morocco, Martin 167F bombers were assembled. By the end of June 1940 the Americans despatched 257 aircraft of the type. / via J. Chodil

rych co bardziej śmiałych spekulacji zamierzali zakupić sprzęt również w Niemczech, Włoszech, Czechosłowacji i Rosji.

Największym zagranicznym dostawcą dla Armée de l'Air stały się Stany Zjednoczone, gdzie znajdowała się nadwyżka sprzętu nowej generacji. Oprócz wyżej wymienionych typów, lekkich bombowców Martin 167 i Douglas DB-7 Francuzi zabiegali również o samoloty Curtiss P-40, Lockheed P-38 (*Lightning*), Consolidated LB-30 (B-24 *Liberator*), Bell P-39 (*Aircobra*) oraz Brewster 240. Wszystkie te samoloty zakupili w USA Francuzi, ale po upadku Francji przejęli je Brytyjczycy.

W przypadku lekkich bombowców Martin 167 i Douglas DB-7 wymagania francuskie określone w programach A3 i B3 z roku 1936 pokrywały się w znacznej mierze z amerykańskim programem rozwoju lekkiego dwusilnikowego, trzymiejscowego szturmowca (wówczas samolotu pola walki i bombowca) z roku 1937. Powstałe w ramach amerykańskiego programu samoloty Martin 167W i Douglas DB-7 wzbudziły więc zainteresowanie francuskiej misji. Najpierw trzeba było jednak wydać nową specyfikację A3, która zastąpiłaby poprzednie A3 i B3, aby jak najbardziej wyśrubować osiągi prototypów. Potem można było rozpocząć rozmowy z Amerykanami o możliwości zakupu obydwu typów bombowców.

Specyfikacja nowego programu A3, jaki Armée de l'Air w roku 1938 przedłożyło ministerstwu lotnictwa, brzmiała następująco:

- samolot ma być zdolny do dziennego i nocnego rozpoznania, na dalekim zasięgu, wizualnie i za pomocą aparatów fotograficznych;
- samolot ma być zdolny do oświetlenia celu w nocy w przypadku wykorzystania go jako nocnego bombowca;
- samolot ma być zdolny do akcji ofensywnych z wykorzystaniem bomb;
- samolot ma być dwusilnikowy i trzymiejscowy;
- samolot ma być szybki — na wysokości 4000 metrów ma osiągać prędkość maksymalną co najmniej 470 km/h;
- samolot ma być zdolny na wysokości 4000 metrów przy wykorzystaniu co najmniej 20% swojej prędkości maksymalnej utrzymać się w powietrzu przez cztery godziny;
- samolot ma być zdolny wystartować z dystansu maksymalnie 400 metrów i na takiej długości pasa wylądować;
- samolot ma być wyposażony w radiostację o dalekim zasięgu;
- samolot ma być wyposażony w aparaty fotograficzne;
- samolot ma być uzbrojony w co najmniej dwa stałe karabiny maszynowe strzelające do przodu;

- samolot ma być uzbrojony w dwa ruchome karabiny maszynowe strzelające do tyłu, z czego jeden ma obejmować dolną półsferę;
- samolot ma być zdolny do zabierania co najmniej 200 kg bomb.

W roku 1939 taka specyfikacja wciąż była bardzo podobna do kategorii A3 (trzeciej wersji) oraz A3/B3.

Na przykładzie Martina 167 można zobaczyć, jak długo według francuskich standardów może trwać wdrożenie samolotu do produkcji seryjnej. W roku 1936 Francuzi ogłosili swój projekt specyfikacji, a rok później wydano podobną specyfikację w USA. W roku 1938 Francuzi zmodyfikowali swoje wymagania, choć byli już pewni, że zakupią samolot w USA. W marcu 1939 roku do dziewiętego lotu wystartował prototyp! A więc po trzech latach od momentu, gdy strona francuska zgłosiła swym producentom, że potrzebuje takiego samolotu.

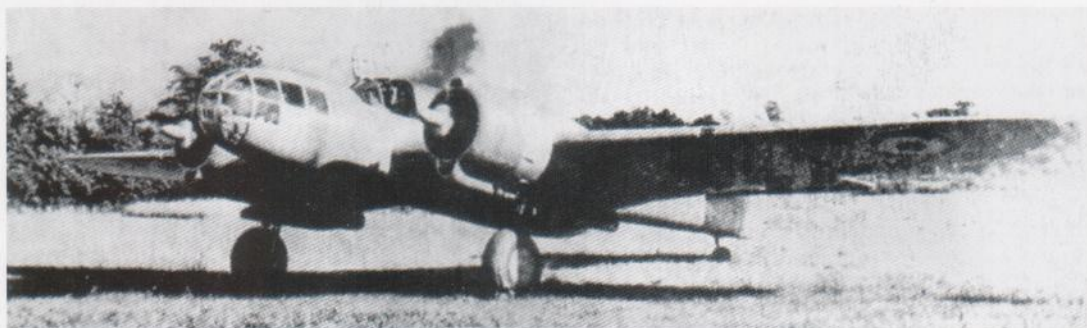
Francuzi wcale na tym nie stracili. Stany Zjednoczone w duchu swojej polityki izolacjonizmu proklamowały neutralność i ogłosiły, że samoloty bojowe można wywozić za granicę dopiero po tym, jak przez co najmniej rok służyły w składzie USAAC. Na szczęście prezydent Franklin Delano Roosevelt zapewnił Francuzów, że ten zakaz federalny nie będzie stosowany w przypadku ich kontraktu.

Firma Glenn Martin Company również była zainteresowana wysłaniem swoich bombowców za ocean, ale dostawy miały rozpocząć się dopiero za rok. Ustalono już nawet oznaczenie, pod którym samoloty miały być produkowane — Martin 167F, przy czym końcowa litera oznaczała dostawy dla Francji. Francuskie Martin 167F miały być budowane według amerykańskich standardów z europejskim wyposażeniem i odpowiednim oznakowaniem cyfrowym na metryczkach. Firma Glenn Martin Company wysunęła propozycję, by Francuzi zakupili licencję albo takie ilości podzespołów i prefabrykatów samolotu, aby było można otworzyć linię montażową we Francji. Jednak Francuzom udało się uniknąć takiego rozwiązania i kupili samoloty, zanim jeszcze oblatano prototyp. Doszło do tego 14 marca 1939 roku, a więc na dzień przed tym, jak Wehrmacht zajął resztę Czechosłowacji oraz pięć i pół miesiąca przed tym, jak wystrzały pancernika *Schleswig-Holstein* ogłosiły II wojnę światową.

O dostawy samolotów Martin 167F do Francji ubiegały się w USA cztery francuskie delegacje nazywane od nazwisk ich przewodniczących.

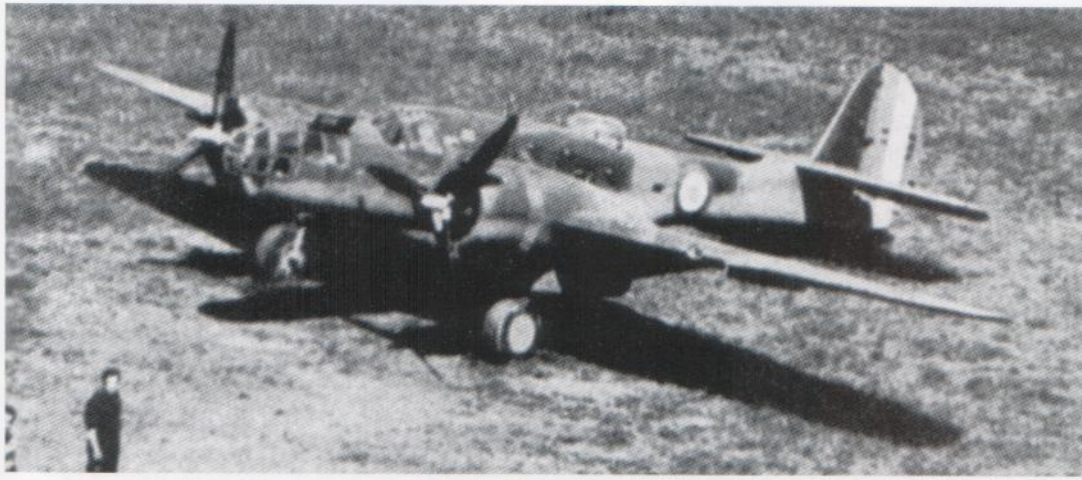
Delegacja Hoppenota

Delegacja Philippe'a Hoppenota przebywała w Stanach Zjednoczonych od grudnia 1938 roku do lutego roku 1939 i zakontraktowała, co następuje:



▲ Samoloty Martin 167F okazały się bardzo nowoczesne, nawet jak na wyśrubowane francuskie wymagania. Były bardzo chwalone przez załogi za szybkość, uzbrojenie, duży zasięg i odporność na uszkodzenia / via J. Chodil

► Martin 167Fs proved modern, even by the standards of the demanding French. They were liked by their crews for the speed, armament, long range and resistance to damage. / via J. Chodil



◀ Martin 167F na lotnisku w północnej Francji, maj–czerwiec 1940 roku. Samoloty te były zupełnie nieznanymi francuskim pilotom i przynajmniej w jednym przypadku doszło do konfrontacji z własnymi myśliwcami. Także kanonierzy baterii przeciwlotniczych często rozpoznawali je jako Junkersy Ju 88 / via J. Chodil

◀ Martin 167F at an airfield in Northern France, May–June 1940. These aircraft were virtually unknown to French fighters and in consequence there was at least one friendly fire incident. AA gunners, too, often mistook them for Junkers Ju 88s. / via J. Chodil

- 115 sztuk samolotów Martin 167 (numery seryjne 879–993). Chodziło o tzw. pierwszy kontrakt zawarty 26 stycznia 1939 roku i podpisany w zakładach Glenn Martin Company w Baltimore dnia 6 lutego. Samoloty miały być dostarczone do Francji między 1 lipca a 31 grudnia 1939 roku. Miały nosić francuskie oznaczenia od U-101 do U-215.
- 100 samolotów Douglas DB-7 (numery seryjne 431–530); umowa została podpisana 15 lutego 1939 roku.
- 795 silników Pratt & Whitney R-1830-SC 3G (z jednostopniową sprężarką i paliwem o liczbie oktanowej 87). 345 z nich było przeznaczonych dla Martinów 167, 300 dla Douglasów DB-7 i 150 dla jednopłatowych myśliwców Curtiss Hawk H.75.
- delegacja Hoppenota uzgodniła również możliwość zakupu dalszych Martinów 167 i Douglasów DB-7. W przypadku Martinów nie było większych problemów, ponieważ armia amerykańska po zapoznaniu się z prototypem XA-22 zrezygnowała z niego, decydując się na inwestowanie w rozwój samolotów Douglas DB-7 (A-20).

Delegacja Blancheta

Zadaniem tej delegacji było sfinalizowanie zakupu setki Martinów 167 awizowanych już przez delegację Hoppenota. Umowa została podpisana 28 marca 1939 roku. Samoloty miały być dostarczone do Francji między grudniem 1939 roku a styczniem 1940 roku. Maszyny z tego kontraktu miały mieć oznaczenie U-216 do U-315, ale musiało tutaj chyba dojść do pomyłki, ponieważ takie oznaczenia otrzymały już samoloty Douglas DB-7 zakupione przez delegację Hoppenota.

Dnia 30 marca delegacja Blancheta zakupiła dodatkowo 300 silników Pratt & Whitney R-1380-SC 3G.

Delegacja Thouvenota

Po wybuchu wojny możliwości dostaw do Francji, jako strony walczącej, z terenu Stanów Zjednoczonych znacznie się skomplikowały. Kongres — wbrew stanowisku prezydenta Roosevelta — nałożył embargo na dostawy broni dla obu walczących stron. Delegacja Thouvenota, która przebywała w Stanach we wrześniu oraz październiku 1939 roku, miała zagwarantować kolejne dostawy. Udało się jej zawrzeć umowę na dostawy kolejnych 130 samolotów Martin 167 według następującego harmonogramu:

Liczba samolotów	Termin dostawy
16	kwiecień 1940
40	maj 1940
60	czerwiec 1940
14	lipiec 1940

Prócz tego delegacja Thouvenota uzgodniła dostawę 100 DB-7A z silnikami Curtiss Wright R-2600-A5B o jednostkowej mocy startowej 1600 KM oraz kolejnych 170 DB-7 z poprzednią wersją silnika.

Delegacja Plevena

W grudniu 1939 roku przebywała w USA jeszcze delegacja Plevena, której celem było uzgodnienie dostaw samolotów od października 1940 roku do października 1941. Ponieważ w tym czasie miał być już dostępny rozwojowy projekt samolotu Martin 167, czyli jego wersja Martin 187 z silnikami Curtiss Wright R-2600-A5B o jednostkowej mocy startowej 1600 KM (później znana ze służby w RAF jako *Baltimore*), ta delegacja zamówiła 200 takich maszyn w miejsce poprzednich Martinów 167. Delegacja Plevena zamówiła również 550 samolotów DB-7-3 (DB-7C). Na potwierdzenie tych zamówień przyszło Francuzom czekać do dnia 8 maja 1940 roku i ostatecznie żaden z tych samolotów nie został dostarczony do Francji.



W ten sposób zamówienia w USA obejmowały łącznie 345 samolotów Martin 167F w ramach trzech oddzielnych kontraktów — pierwszego (delegacja Hoppenota), siódmego (delegacja Blancheta) oraz 35. (delegacja Thouvenota). Francuzi mieli otrzymać samoloty według dostaw wyszczególnionych w Tabeli 1.

Termin	10/39	11/39	12/39	01/40	02/40	03/40	04/40	05/40	06/40	07/40	łącznie
1 kontrakt	8	44	50	13							115
7 kontrakt			47	53							100
35 kontrakt							16	40	60	14	130
łącznie/miesiąc	8	44	97	66			16	40	60	14	
Ogółem	8	52	149	215	215	215	231	271	331	345	345



▲ Jeden z pierwszych bombowców Martin 167F dostarczonych dla Armée de l'Air lądował na polowym lotnisku we Francji. Maszyna ta posiada już kamuflaż i możliwe, że powróciła z kolejnej misji przeciwko niemieckim kolumnom zmotywowanym w czerwcu 1940 roku
/ via J. Chodil

▲ One of the first Martin 167F bombers delivered to the Armée de l'Air lands at an airfield in France. The machine already has its camouflage applied, so it is possible that it just completed another mission against German motorised columns in June 1940.
/ via J. Chodil

Harmonogram to jedno, ale często realizacja to zupełnie inna sprawa. Tak było i w tym przypadku. Jednym z powodów opóźnień były problemy produkcyjne, innym — kłopoty z transportem. Zgodnie z planem samoloty Martin 167, czy też Glenn-Martin 167F, jak oznaczano je we Francji, miały docierać do portu Le Havre rozłożone na części, w skrzyniach. Skrzynie miały być przewożone do Caen-Carpiquet, gdzie znajdowała się filia zakładów lotniczych SNCAN i tam samoloty miały być montowane oraz oblatywane.

Pierwsza dziewiątka Martinów 167F (numery seryjne 14 do 22) dotarła do Le Havre w dniu 7 grudnia 1939 roku. Krótco potem Francuzi przewieźli je do Caen-Carpiquet — gdzie nie zmontowane przeleżały przez... kolejnych sześć miesięcy! Owe pierwsze dziewięć samolotów tego typu wysłanych do Europy stanowiło pierwszą i ostatnią dostawę skierowaną z USA bezpośrednio do Francji. W międzyczasie bowiem zapadła decyzja o przeniesieniu montowni amerykańskich dwusilnikowych bombowców do północnej Afryki, konkretnie do marokańskiej Casablanki. Do końca czerwca 1940 roku Amerykanie wysłali łącznie 373 bombowce Martin 167F oraz DB-7, z których większość — łącznie 257 sztuk — stanowiły maszyny tego pierwszego typu.

Dostawy do Casablanki samolotów Martin 167F dla Armée de l'Air przedstawia Tabela 2.

Wprowadzenie nowej technologii na uzbrojenie powodowało jednak stałe opóźnienia, a ponadto linia montażowa w Maroku wciąż cierpiała na „choroby wieku dziecięcego”. Francuzi montowali również wiele własnych systemów (np. radiostacje, aparaty fotograficzne, instalacje tlenowe), co nie upraszczało sprawy.

Tabela 2 Dostawy Martinów 167F dla Armée de l'Air do Casablanki

Data dostawy	Liczba maszyn	Ogółem na uzbrojeniu
25.12.1939	93	93
15.02.1940	81	174
08.04.1940	31	205
10.05.1940	3	208
12.06.1940	6	214
13.06.1940	9	223
22.06.1940	11	234
koniec czerwca 1940	23	257

Martiny 167F wchodzi do służby

Ponieważ Francuzi mieli dosyć bombowców, postanowili skierować Martiny 167F do jednostek rozpoznawczych (Groupes de Reconnaissance — GR). Jeszcze nim amerykańskie bombowce dotarły do jednostek, większość z nich — bez uzbrojenia i z niekompletnym wyposażeniem — została skierowana do Centrali Przydziału Samolotom Numerów Seryjnych (Centre de Réception des Avions de Série — CRAS). Wgląd w działanie tej instytucji ukazuje francuski pociąg do biurokracji. W okresie między przełomem lutego i marca 1940 roku a podpisaniem zawieszenia broni z Niemcami i Włochami wszystkie Martiny 167F przechodziły przez mieszczącą się koło Casablanki „jednostkę” EAA 301 (Entrepôt de Armée de l'Air czyli składnicę francuskich sił powietrznych), która zajmowała się dystrybucją samolotów do jednostek. W okresie od 8 lutego 1940 roku do zawieszenia broni 25 czerwca 1940 roku przez EAA 301 przeszło łącznie 191 Martinów 167F.

Wróćmy jednak do jednostek rozpoznawczych, które we Francji stały się pierwszymi użytkownikami amerykańskich bombowców. Z 15 rozpoznawczych grup Armée de l'Air Martiny 167F miały trafić na wyposażenie sześciu. Ponieważ jednak samoloty zachowały swoje możliwości ataków bombami na cele nazienne, otrzymały nowe oznaczenie Martin 167-A3. Przyda się tu małe wyjaśnienie francuskiego systemu oznaczania samolotów. Kombinacja literowo-cyfrowa precyzyjnie określała przeznaczenie samolotu i liczbę członków załogi. Oznaczenie „A3” świadczyło o tym, że mamy do czynienia z trzymiejscowym samolotem szturmowym (Attaque), kod „B3” oznaczał samolot bombowy (Bombardement), zaś „C1” (np. Morane Saulnier MS.406-C1) oznaczał jednomiejscowy myśliwiec (Chasse).

Rozpoznawcze Martiny 167F można było wykorzystywać również do bombardowania — standardowy ładunek bomb wynosił 400 kg, ale samoloty mogły oderwać się od ziemi również z ładunkiem 800 kg bomb. Jednak bez względu na to, czy zabierano bomby o masie 10 lub 50 kg, nie mogły one wyrządzić wielkich szkód...

Wiele już napisano o skostniałej biurokracji francuskich sił zbrojnych w latach 1939–1940. Odcisnęła ona swoje piętno i na losach Martina 167F. Dlatego też Armée de l'Air postanowiło wykorzystać te nowoczesne bombowce jako samoloty rozpoznawcze i do końca nie chciało wysłać ich do Europy, gdzie od maja 1940 roku toczyły się walki z niemiecką Luftwaffe,

a potem z włoską Regia Aeronautica. Bombowce Martin 167F i Douglas DB-7 miały jednak trafić na uzbrojenie jednostek rozlokowanych w rejonie metropolii, a więc również w kontynentalnej Francji. Ostatecznie Martinom 167F przyszło walczyć również w europejskiej Francji, ale nastąpiło to znacznie później.

Pierwszą „bojową” jednostką wyposażoną w Martiny 167F stała się 29 stycznia 1940 roku eskadra eksperymentalna powstała w algierskim Maison Blanche. Dnia 19 lutego 1940 roku jednostka przeniosła się do marokańskiej Casablanki, gdzie otrzymała kolejne samoloty. Jej zadaniem było szkolenie załóg na nowych bombowcach.

Pierwszą prawdziwą jednostką bombową wyposażoną w Martiny 167F stała się 24 lutego GB I/63. Tego dnia dywizjon ten otrzymał samolot N° 51. Jednak podczas przelotu na lotnisko maszyna została uszkodzona i GB I/63 zwróciła go do EAA 301. W dniu 28 lutego w jej miejsce dywizjon dostał dwie inne maszyny — N° 43 i 44. Siostrzany GB II/63 otrzymał pierwsze Martiny 167F w dniu 2 marca, a były to N° 49 i 53.

Następna była 62. Grupa, a właściwie jej pierwszy dywizjon — GB I/62, który otrzymał pierwszego Martina 167F (N° 54) w dniu 7 marca. Drugi dywizjon Grupy — GB II/62 — dwa swoje Martiny 167F (N° 60 i 64) odebrał 13 marca. Dnia 21 marca pierwszy Martin 167F (N° 80) trafił na uzbrojenie rozpoznawczego GR I/61. Najpóźniej przebrojenie rozpoczął pierwszy dywizjon 39. Grupy Bombowej — GB I/39 — który 29 marca 1940 roku otrzymał pięć pierwszych Martinów 167F (N° 35, 63, 88, 104 i 115).

Samoloty dostarczano do jednostek stopniowo. W dniu 1 kwietnia 1940 roku Martiny 167F znajdowały się w jednostkach Armée de l’Air wymienionych w Tabeli 3.

Tak więc w jednostkach bojowych (razem z eskadrą eksperymentalną) w dniu 1 kwietnia 1940 roku znajdowało się 35 Martinów 167F, z których cztery zostały już uszkodzone (dwa z ewidentnej winy załóg), przy czym jednego z nich nie udało się naprawić.

Jeszcze w lutym 1940 roku grupy bombowe 62 i 63 (GB I/62, GB II/62, GB I/63 i GB II/63) były formalnie podporządkowane francuskim siłom powietrznym w północnej Afryce (Afrique Française de Nord — AFN), ale miano je przenieść do Lewantu¹. Faktycznie jednak do tych przenosin nie doszło, ponieważ przebrojenie musiało odbyć się w Maroku.

Ten ciekawy aspekt historii do tej pory nie został wyjaśniony. Od końca roku 1939 Finlandia prowadziła wojnę z sowiecką Rosją. Francja i Wielka Brytania uznały — zgodnie z prawem — Związek Sowiecki za agresora, a po podpisaniu tzw. paktu Ribbentrop-Mołotow w dniu 23 sierpnia 1939 roku, także za sojusznika faszystowskich Niemiec. Oba zachodnie mocarstwa postanowiły wysłać swoje siły na pomoc zaatakowanym Finom. Ponieważ ich wojska naziemne były związane walkami z Niemcami w Europie, wspólny sztab brytyjsko-francuski ustalił, iż w Lewancie zostaną rozmieszczone jednostki bombowe, które będą mogły zaatakować sowieckie pola naftowe w okolicy Baku. Zadanie owo powierzono francuskim dywizjom bombowym

¹ Lewant (przest.) — Bliski Wschód, kraje wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego.

Tabela 3 *Martiny 167F na stanie jednostek Armée de l’Air — 1 kwietnia 1940 roku*

Jednostka	Lotnisko	Dowódca	Liczba
Eskadra Eksperymentalna	Casablanca		5
GB I/62	Meknés	Cdt Fourestier	6
GB II/62	Meknés	Cne Chéron	3 + 1 uszkodzony + 1 zniszczony
GB I/63	Marrakesz	Cdt Truchement	4 + 2 uszkodzone
GB II/63	Marrakesz	Cdt Bézu	4
GB I/39	Rayak		5 (część w Casablance)
GR I/61	Médiouna		4

GB I/39, GB I/62, GB II/62, GB I/63 i GB II/63 wyposażonym w samoloty Martin 167F. Samoloty miały otrzymać dodatkowe zbiorniki paliwa, aby zabierając 400 kg bomb, mogły mieć zasięg 2200 kilometrów.

Plan miał być zrealizowany po 15 maja 1940 roku, gdy dywizjony osiągną gotowość bojową. Według zachowanych dokumentów Stalin dowiedział się o planowanej akcji (bardzo możliwe, że Brytyjczycy i Francuzi zamierzali posłużyć się nią jako groźbą i sami zorganizowali „przeciek”) i skierował do amerykańskich firm zapytanie, ile czasu zajęłoby ugaszenie płonących pól naftowych. Gdy dowiedział się, że trwałoby to nawet kilka miesięcy i byłoby ekonomiczną katastrofą, zaakceptował postulaty fińskiej delegacji i zgodził się na zawieszenie broni z „krajem tysiąca jezior”.

W dniu 1 maja 1940 roku samoloty Martin 167F znajdowały się w jednostkach podanych w Tabeli 4.

Oczywiście nie były to wszystkie Martiny 167, jacy Francuzi mogli wówczas dysponować. Doskonale pokazuje to Tabela 5, ukazująca rozmieszczenie samolotów Martinów 167F w jednostkach w dniu 10 maja 1940 roku, czyli w momencie, gdy zaczęła się prawdziwa wojna, bo Niemcy przekroczyli granicę i wtargnęli do Francji.

Niektóre źródła podają liczbę 135 samolotów Martin 167F, zapominając zapewne o samolocie z numerem 72, którego utracono w Egipcie lub o zwróceniu jednego „nadwyżkowego” samolotu z GB II/62 (N° 76).

Zapoznajmy się teraz pokrótce z tym, w jaki sposób dywizjony przeobrażały się na nowe samoloty. Pierwotnie Martiny 167F miały trafić na wyposażenie 62. i 63. Grupy Bombowej, które były już istniejącymi jednostkami Armée de l’Air. Samoloty Martin 167F stano-

Tabela 4 *Martiny 167F na stanie jednostek Armée de l’Air — 1 maja 1940 roku*

Jednostka	Liczba
GB I/62	14
GB II/62	19
GB I/63	12
GB II/63	10
GB I/39	13
GR I/61	9
Ogółem	77

Tabela 5 *Martiny 167F na stanie jednostek Armée de l’Air — 10 maja 1940 roku*

Jednostka	Liczba	Stan
GB I/62	13	Jednostka miała pełny stan.
GB II/62	14	Jednostka miała „nadstan” i jednego Martina 167F zwrócono.
GB I/63	13	Jednostka miała pełny stan i przenosiła się do metropolii.
GB II/63	13	Jednostka miała pełny stan.
GB I/39	13	Jednostka miała pełny stan.
GR I/61	13	Jednostka miała pełny stan.
	2	Samoloty doprowadzane do stanu bojowego.
	5	Samoloty w naprawie, uszkodzone w czasie szkolenia.
	50	Zmontowane i gotowe do służby; w tej liczbie były: 37 dotąd nie przekazane do jednostek (5 z nich dla Aéronavale), 12 zwróconych przez jednostki jako nadwyżki lub z brakuującym wyposażeniem, 1 stracony w Egipcie.
Ogółem	136	

Tabela 6 Samoloty zastąpione przez Martiny 167F w jednostkach Armée de l'Air

Jednostka	Poprzednie uzbrojenie
GB I/62	LeO 206
GB II/62	LeO 206
GB I/63	Potez 540
GB II/63	Potez 540

wiły najnowocześniejszy sprzęt, który zastąpić miał przestarzałe maszyny francuskie. Dlatego też szybkie przebrojenie takich jednostek z logistycznego punktu widzenia było dość skomplikowane. Poprzednie uzbrojenie tych grup bombowych wyglądało jak w Tabeli 6.

W drugiej kolejności w samoloty Martin 167F miała zostać wyposażona cała 39. Grupa (pierwotnie planowano, że GB I/39 będzie wyposażony w samoloty DB-7). Pierwszy dywizjon zamienił więc swoje przestarzałe bombowce Marcel Bloch MB.200 na Martiny 167F, lecz rozlokowany w Syrii GB II/39 nigdy nie otrzymał obiecanych Martinów 167.

Losy bombowców Martin 167F w lotnictwie francuskim przeplatają się przez cały czas z losami samolotów Douglas DB-7. O GB I/39, która miała otrzymać Douglasy, ale zamiast nich dostała Martiny, już wspomniano, więc zajmijmy się teraz losami 32. Grupy Bombowej. Początkowo oba jej dywizjony — GB I/32 i II/32 — miały otrzymać DB-7 (przebrojenie z Blochów MB.200 i MB.210), ale ponieważ Douglasów akurat nie było, załogi 32. Grupy przeszły pośpieszne szkolenie na Martinach 167F, tak aby mogły przelecieć na nich z północnej Afryki do Francji. Doszło do tego w maju 1940 roku. 7 czerwca 1940 roku GB I/32 otrzymał w końcu pierwsze dwa DB-7, ale ponieważ 11 czerwca Francję zaatakowali Włosi, dywizjon został skierowany do walki, zanim zakończono przebrojenie. GB I/32 został pośpiesznie przebrojony w Martiny 167F i wszedł w skład Bombardement 3. W walkach przeciw Włochom GB I/32 używał łącznie 13 Martinów i w ten sposób stał się siódmym dywizjonem Armée de l'Air kompletnie wyposażonym w ten typ samolotu.

Podobną transformację miał przejść GB II/32, ale ponieważ wystąpiły problemy na linii montażowej w Casablance i brakowało Martinów 167F, więc dywizjon otrzymywał stopniowo — ale bardzo powoli — samoloty DB-7.

Oto kilka informacji na temat samolotu DB-7, wierne go sojusznika Martina 167F w barwach Armée de l'Air. Oprócz wspomnianej 32. Grupy, która przesiadała się na DB-7 bardzo powoli, Douglasy otrzymała cała 19. Grupa Bombowa (GB I/19 i II/19), która odstawiła swoje poprzednio używane bombowce Marcel Bloch MB.200 oraz MB.210. Pierwszy lot bojowy francuskie DB-7 wykonały 31 maja, atakując niemieckie kolumny naziemne w rejonie St. Quentin i Peronne. Do czasu zawieszenia broni DB-7 wykonały 70 lotów bojowych, stosując taktykę lekkich bombowców i operując w małych grupkach, co nie zapewniało im należytej skuteczności. Po kapitulacji Francji około 25 DB-7 weszło na uzbrojenie lotnictwa Vichy — Armée de l'Air de l'Armistice. Na marokańskich lotniskach wiele z nich doczekało roku 1942.

Wróćmy jednak do Martinów 167F, których francuskie lotnictwo otrzymało znacznie więcej niż szybszych, nowocześniejszych i bardziej rozwojowych Douglasów DB-7. W ramach bardzo chaotycznego rozmieszczania samolotów bojowych Martiny 167F trafiły także do francuskiego lotnictwa morskiego (Aéronavale), gdzie w przyszłości miały odegrać niemałą rolę.

Przesunięcie Glennów do Europy

Już pod koniec pierwszej dekady kwietnia 1940 roku sztab generalny Armée de l'Air zaczął odstępować od pierwotnego planu, według którego 62. oraz 63. Grupa

Bombowa miały być rozmieszczone w Lewancie. Ponieważ coraz wyraźniej rysowało się niebezpieczeństwo ofensywy niemieckich wojsk naziemnych na północną Francję i dlatego że w samej Francji panował ciągły niedostatek jakichkolwiek samolotów, a zwłaszcza lekkich bombowców zdolnych do ataków na cele naziemne, postanowiono przenieść Martiny 167F do Europy. Oprócz czterech dywizjonów Martinów 167F na stary kontynent miały trafić również dwa dywizjony bombowców DB-7 (GB I/19 i II/19).

Wyznaczone do działań bojowych Martiny 167F w większości nie były jeszcze kompletnie wyposażone — w uzbrojenie, instalacje tlenowe czy radiostacje. Nowym przydziałem obu dywizjonów miała stać się Groupement de Bombardement Léger N° 1 czyli 1. Grupa Lekkich Bombowców dowodzona przez Col. Bastona. Jego decyzją z 62. i 63. Grupy Bombowej utworzono 15 kwietnia treningową Groupement d'Instruction de l'Aviation de Bombardement de Sud-Est (GIABSE). Szkolenie załóg bombowców przeprowadzono w południowo-wschodniej Francji. Załogi miały przejść intensywny trening, ponieważ większość z nich nie wylatała na Martinach więcej niż 5–8 godzin, a w dodatku w większości przypadków lotnicy nie mieli kwalifikacji do lotów nocnych.

GB I/63

Jako pierwszy na miejsce przybył GB I/63 w następującym składzie:

Jednostka	Samoloty Martin 167F
Sztab	N° 53
1 ^{ème} Escadrille	N° 43, 46, 48, 68, 71, 117
2 ^{ème} Escadrille	N° 38, 47, 50, 61, 108, 124

Dywizjon opuścił Marrakesz w Maroku w dniu 16 kwietnia i częściowo drogą powietrzną, a częściowo transportem kołowym dotarł do algierskiego Maison Blanche. Z Algierii dywizjon przeniesiono do Marignane we Francji, gdzie maszyny znalazły się 1 maja. Podczas przebazowania samoloty nie mogły lecieć powyżej 4000 metrów, ponieważ nie posiadały instalacji tlenowych. W dniu 6 maja cały dywizjon przeniesiono do Orange-Plan-de-Dieu, gdzie w ciągu kolejnych dwóch miesięcy miał przejść trening.

GB I/62

Dywizjon GB I/62 opuścił Meknes w dniu 30 kwietnia i wylądował na algierskim lotnisku La Senia w następującym składzie:

Jednostka	Samoloty Martin 167F
Sztab	N° 129
1 ^{ème} Escadrille	N° 25, 34, 37, 39, 74, 113
2 ^{ème} Escadrille	N° 55, 75, 84, 89, 91, 96

W dniu 6 maja 1940 roku dywizjon przeleciał do Marignane, a trzy dni później do Orange-Plan-de-Dieu, gdzie połączył się z GB I/63.



Rozpoczęcie niemieckiej ofensywy w dniu 10 maja 1940 roku obróciło wszystkie plany GIABSE wniwecz. Oba dywizjony bombowców Martin 167F wraz z całą Groupement I zostały natychmiast włączone pod dowództwo generała D'Astiera de la Vigerie, który stał na czele Rejonu Operacyjnego Lotnictwa „Północ” (Zone d'Opérations Aériennes Nord — ZOAN). W dniach 11 i 12 maja GB I/62 przeniósł się do Claye-Souilly, a GB I/63 przybył 12 maja do Cormeilles-en-Vexin. Jednak Martiny 167F z obu dywizjonów nie były jeszcze w pełni gotowe do działań bojowych i nie mogły wziąć udziału w walkach w rejonie Sedanu. Najpierw trzeba było pomalować samoloty w kamuflaż bojowy, gdyż do tej pory latały w takim malowaniu, w jakim przybyły z USA, a więc srebrnym. Większość Martinów 167F nie posiadała jeszcze takich „drobiazgów” jak wyrzutniki bombowe, aparaty fotograficzne, radiostacje, przyrządy nawigacyjne oraz stanowiska strzeleckie dla kaemów Browninga! W ciągu tygodnia udało się wyposażyć samoloty do tego stopnia, że mogły zabierać francuskie bomby, a kolejne akcesoria dostarczono z Casablanki. Gdy udało się przygotować stanowiska strzeleckie, mechanicy zorientowali się, że nie dostarczono karabinów Browninga i musieli zamiast tego przygotować kaemy Vickersa, tak aby można było w ogóle wykorzystywać te stanowiska w walce.

Inna, choć podobna, była sytuacja dwóch pozostałych dywizjonów Martinów 167F. Ponieważ pod koniec kwietnia zwiększyło się niebezpieczeństwo ataku ze strony Włoch, do 5 maja zwlekano z rozkazem przetrzucia GB II/62 i II/63 do Francji. Zamiast tego kolumny naziemne zostały wysłane nad granicę algiersko-tunezyjską, gdzie spodziewano się ataku Włochów z Libii. Konwój GB II/62 skierował się do Canrobert, a konwój GB II/63 do Ain Beida. Załogi obu dywizjonów otrzymały różne rozkazy, ale te jeszcze dwukrotnie się zmieniły. Wreszcie 12 maja postanowiono, że samoloty mają przelecieć do Marignane, skąd będą podążać dalej ku francuskiemu frontowi.

GB II/63

Dywizjon GB II/63 odleciał z Marrakeszu w dniu 13 maja w następującym składzie:

Jednostka	Samoloty Martin 167F
Sztab	N° 105
1 ^{ème} Escadrille	N° 24, 32, 49, 81, 86, 106
2 ^{ème} Escadrille	N° 26, 70, 90, 95, 112, 119

Po krótkim pobycie na algierskim lotnisku La Senia dywizjon przybył do Marignane, zaś 15 maja do Orange-Plan-de-Dieu. W ciągu kolejnych pięciu dni jego Martiny 167F doprowadzono do stanu operacyjnego. Personel naziemny jednostki został wysłany do Europy drogą powietrzną z Ain Beidy. Z Istres przybyła specjalna grupa pracowników, którzy pomalowali samoloty w barwy kamuflażowe i 21 maja GB II/63 przeniósł się w rejon Evreux-Fauville.

GB II/62

Ostatnią jednostką Martinów 167F, jaka przybyła do Europy, był GB II/62. Odleciał 14 maja z Marrakeszu w następującym składzie:



Jednostka	Samoloty Martin 167F
Sztab	N° 45
1 ^{ème} Escadrille	N° 59, 94, 127, 128, 133, 69
2 ^{ème} Escadrille	No 28, 60, 120, 121, 135, 137

▲ Załadunek bomb na pokład Glenna na lotnisku w północnej Francji / via J. Chodil

▲ Loading bombs into a Martin in Northern France. / via J. Chodil

Pierwszym postojem dywizjonu było algierskie lotnisko La Senia. Nie dotyczyło to jednak samolotów Goëland i Potez 540, które dowoziły potrzebny materiał. Wówczas rozpetła się biurokratyczna burza, która zmusiła personel do pozostania w Oranie. Cała jednostka zaczęła przemieszczać się między Oranem, La Senią, Marignane, Maison Blanche i Canrobert. Rozkaz gonił rozkaz, aż w końcu nikt już nie wiedział, gdzie tak naprawdę znajduje się dywizjon. Gdy wreszcie udało się ponownie zebrać całą jednostkę i wysłać ją do Europy, czekały ją tam podobne przygody jak w północnej Afryce. Miejscem pierwszego pobytu oddziału były Marignane, Avord i Châteauroux. Wreszcie 21 maja GB II/62 przybył do Evreux-Fauville — po wielu „staraniach” niewydolnej francuskiej wojennej biurokracji — gdzie dywizjon miał być doprowadzony do statusu operacyjnego, a jego samoloty pomalowane w kamuflaż. Potem przeniesiono go do Saint-Martin-la-Campagne. W ten sposób Groupement I złożona z 62. i 63. Grupy Bombowej wreszcie stanęła do walki.

Martin 167F w bitwie o Francję

Niemieckiej inwazji w północnej Francji miały stawić czoła dwa duże związki lotnicze — Rejon Operacyjny Lotnictwa „Północ” (Zone d'Opérations Aériennes Nord — ZOAN) oraz Rejon Operacyjny Lotnictwa „Wschód” (Zone d'Opérations Aériennes Est — ZOAE). W dniu 5 czerwca — a więc w czasie, gdy w ten rejon dotarły już Martiny 167F — ZOAN składał się z następujących jednostek:

Mysliwce:

- ♦ Groupement 21 — GC I/1, II/1, I/4, I/6, II/10, III/10, I/145
- ♦ Groupement 23 — GC III/1, I/3, II/3, III/3, II/4, III/7, I/8, II/9

Bombowce:

- ♦ Groupement 1 — GB I/62, II/62, I/63, II/63
- ♦ Groupement 2 — GB I/19, II/19, II/61

► Bombowiec Martin 167F zestrzelony nad Francją w maju 1940 roku. Mimo przymusowego lądowania bez podwozia maszyna nie wydaje się poważnie uszkodzona. Zwracają uwagę wygięte stalowe łopaty prawego śmigła oraz uniesiona przez mechanika osłona kabiny / via J. Chodil

► Martin 167F bomber shot down over France in May 1940. In spite of the belly landing, the machine seems relatively undamaged. Note the bent blades of the starboard propeller and the cockpit hatch opened by the ground crew member. / via J. Chodil



- ♦ Groupement 18 — GB I/54, II/54, I/51, II/51, II/35
- ♦ Groupement 7 — GB I/11, II/23.

Zadaniem ZOAN, a tym samym również czterech dywizjonów Martinów 167F (oraz Douglasów DB-7 z GB I/19 i II/19), były walki z niemieckimi jednostkami naziemnymi, mającymi znaczną przewagę nad armią francuską.

Dniem chrztu bojowego francuskich Martinów 167F — czyli jednocześnie maszyn tego typu w ogóle — stał się dzień 22 maja 1940 roku, gdy o godzinie 11.45 pięć bombowców z GB I/63 (dwa z nich należały do 1^{ème} Escadrille, zaś trzy do 2^{ème} Escadrille) wystartowało do ataku na oddziały naziemne nieprzyjaciela znajdujące się między Le Cateau a Cambrai. Każdy z pięciu samolotów wiozł ze sobą 16 bomb po 50 kg. Atak miał być wykonany z wysokości 1000 metrów. Nim Martin 167F dotarły w okolice celu, musiały przedrzeć się przez zapórę ognia artylerii przeciwlotniczej, która wyrwała z francuskiej formacji dwie maszyny. Samolot z numerem 117 musiał lądować w Chartres z poległym Adj. Carréram na pokładzie, a samolot N° 47 przyziemił w Evreux-Fauville z niesprawnym lewym silnikiem trafionym przez odłamki.

O godzinie 18.00 nad ten sam cel wysłano kolejnych sześć Martinów. Tym razem akcja zakończyła się dla GB I/63 bez przykrych niespodzianek.

Pamiętnym dla Martinów 167F dniem okazał się 24 maja, gdy wykonano łącznie 27 lotów bojowych. Największa akcja miała miejsce między godziną 13.00 a 14.00, gdy dziewięć samolotów z GB II/63 i drugie tyle z GB II/62 zaatakowało rejon między Péronne-Bapaume-Arras-Albert a Hamem-Saint-Quentin-Le Catelet-Cambrai. Ich lot do celu osłaniało osiem Dewoitine'ów D.520 z GC II/3, dziewięć Morane'ów MS.406 z GC III/3 i osiem kolejnych z GC III/6. Cała akcja kryje w sobie wiele niejasności. Jiří Rajlich w swojej książce „Na nebi sladké Francie” pisze:

„Przeciw posuwającym się w rejonie Amiens-Bapaume-St. Quentin kolumnom Wehrmachtu wysłano bombowce Glenn-Martin 167F (znane później jako Maryland) i Douglasy DB-7 (później nazywane Boston lub Havoc). Trzy Glenn-Martiny wystawił do akcji dywizjon bombowy GB II/19, kolejne trzy dywizjon GB II/63, a sześć Douglasów należało do GB II/62.”

Pomińmy tutaj oczywistą pomyłkę — GB II/19 nie używała Martinów 167F, ale DB-7, natomiast GB II/62 miała na wyposażeniu wyłącznie Martin, a nie Douglasy. Przyjrzyjmy się też kolejnym faktom. Autor wspomina o Douglasach, ale według książki „Samolot bombowy Boston (Havoc)” ich pierwsza akcja bojowa miała miejsce dopiero 31 maja. Zatem czy w nalicie tym brały również inne samoloty niż Martin 167F? Czy można potwierdzić w jakiś sposób udział GB II/19? Odpowiedź na razie nie jest znana.

Podczas tej akcji sukces miała ponoć osiągnąć załoga samolotu Martin 167F z numerem 133, prawdopodobnie zestrzeliwując myśliwiec Bf 110 — którego tylny strzelec miał wyskoczyć ze spadochronem, co wyraźnie widziała załoga bombowca. Jednak ten sukces nie figuruje w oficjalnych dokumentach. Według wspomnianej już książki J. Rajlicha Niemcy stracili w tej akcji jednego Bf 110 (oraz dwa Dornier Do 17), ale miały wpisać go na swoje konto D.520 z GC II/3 (Sgt. V. Cukr, Cne R. Clause, Sous Lt. A. Troyes i Sgt. R. Killy).

Potem tego samego dnia Martin (N° 124) z 2^{ème} Escadrille GB I/63 wykonał zadanie specjalne — sprawdził możliwość bezpiecznego przelotu na trasie Evreux-Villacoublay-Ostende. Na własne lotnisko bombowiec wrócił następnego dnia. W trakcie obu przelotów nie napotkał na żadne problemy ze strony nieprzyjaciela.

Nie można tego powiedzieć o innym locie specjalnym, jaki wykonały dwa Martin 167F tego samego dnia (24 maja). Samoloty numer 61 i 38 z 2^{ème} Escadrille GB I/63 zostały wysłane do sprawdzenia przelotu na trasie Evreux-Le Bourget-Lille i aby przy okazji przewiozły pieniądze do Lille, na wypłaty dla prefektury „Nord”. Kiedy samoloty zbliżyły się do lotniska Lille-Ronchin, gdzie miały wylądować, zostały ostrzebrane przez artylerię przeciwlotniczą Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego, którego kanonierzy nie znali sylwetek Martinów i uznali je za samoloty niemieckie. N° 61 spadł koło Lézennes — przeżył jedynie pilot, który wyskoczył ze spadochronem. Wśród poległych był również dowódca eskadry — Cne Wautrin. Natomiast N° 38 rozbił się koło Gamard i cała trzyosobowa załoga zginęła.

O godzinie 16.30 sześć Martinów (po trzy z GB II/62 i II/63) wystartowało do ataku na cele naziemne w okolicy Péronne-Arras-Bapaume. Na południe od Corbie formacja z GB II/62 znalazła się w silnym ogniu arty-

lerii przeciwlotniczej, która ciężko uszkodziła samoloty N° 45 i 128. Gdy temu pierwszemu udało się wyrwać z zagrożonej strefy, „nadział się” na pięć Messerschmittów (francuskie źródła nie podają, czy chodziło o Bf 109 czy Bf 110). Pilot chciał wyrzucić bomby na cel, ale niemieckie myśliwce mu w tym przeszkodziły. Na lotnisko Martin 167F wrócił z jednym niesprawnym silnikiem, przestrzeloną instalacją paliwową i zniszczoną instalacją hydrauliczną prawego podwozia.

Z niemieckimi myśliwcami spotkała się również trójka maszyn z GB II/63. Ich ofiarą padł samolot N° 70 — strzelec pokładowy (Sgt Capuro) zginął, a pilot i obserwator (Sgt-Chef Derbey i Lt Duffort) dostali się do niewoli².

Opis działań Martinów 167F w dniu 24 maja jest tak szczegółowy dzięki kilku źródłom — jednak nie ma dokładniejszych danych na temat zastosowania tego stosunkowo nowoczesnego bombowca w innych dniach, dlatego musimy być wdzięczni za każdy strzęp informacji. Losy Martinów doskonale ukazują sytuację, w jakiej musiały działać jednostki francuskich bombowców. Ich formacje często uczestniczyły w działaniach bojowych, pomimo tego że samoloty w wielu przypadkach nie były dostatecznie przygotowane do lotów bojowych, a same załogi jeszcze nie w pełni przeszkolone. Pomimo to piloci, strzelcy i obserwatorzy stawiali czoła artylerii przeciwlotniczej — niemieckiej i brytyjskiej — oraz myśliwcom — wrogim i własnym... Do tego również dojdziemy.

Do konfrontacji między francuskimi bombowcami Martin 167F a francuskimi myśliwcami, a konkretnie Dewoitine D.520, doszło 26 maja krótko przed godziną 20.00. Podobnie jak w wyżej wspomnianym przypadku, opis tego wydarzenia znacznie różni się w zależności od źródła, z jakiego korzystamy. Najpierw więc to, co wiadomo na pewno — a potem to, co jest najbardziej prawdopodobne. Dwanaście bombowców Martin 167F wystartowało o 19.00 do ataku na szosę z Albert i w rejon Amiens–Talmas–Doullens. Nad pierwszy cel skierowało się sześć maszyn z GB II/63, a nad drugi sześć maszyn z GB I/62. Zadaniem obu formacji był atak na niemieckie kolumny zmotoryzowane. Oprócz wymienionych celów bombowce obu formacji zaatakowały również most na rzece Somma, przez który przepływały się niemieckie jednostki w rejonie Pont-de-Metz i Salonel. Losy Martinów z GB II/63 nas nie interesują, bo wszystkie wróciły bez żadnych przeszkód. Zupełnie inaczej było jednak w przypadku sześciu bombowców z GB I/62.

Nieszczęsne Martin z GB I/62 najpierw zostały ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą, a potem zaatakowane przez myśliwce. Losy poszczególnych maszyn przedstawiono w Tabeli 7.

Znamienny jest los załogi samolotu N° 74. Mówiąc dyplomatycznie, moglibyśmy stwierdzić, że „prawdopodobne zestrzelenie nieprzyjacielskiego myśliwca przez ten samolot było wielkim sukcesem”. Jednak jedynymi myśliwcami, do których mogła strzelać załoga bombowca, były... francuskie D.520. Ten incydent opisuje Jiří Rajlich w cytowanej już książce „Na nebi sladké Francie”:

„Znaczną aktywność wykazywały również Dewoitine'y z GC II/3. Ich piloci mieli z jednej strony okazję walczyć na najlepszych samolotach, a z drugiej byli najczęściej wysyłani w powietrze. Wieczorem dywizjon otrzymał rozkaz trzeciej akcji tego dnia — osłony rejonu Picquigny–Amiens–Borese przed spodziewanym nalotem. Do tej akcji o godzinie 19.00 z polowego lotniska Betz-Bouillancy wystartowało łącznie dziewięć Dewoitine'ów. Nad Senlis doszło do spotkania z innymi wzwanymi samolotami — Morane'ami z GC I/6 z Lognes-Emmerainville oraz Blochami z GC II/9 z Connatre.

Piloci krążyli już pół godziny, gdy o 19.45 myśliwce Dewoitine natknęły się na pięć nieznanymi dwusilnikowych samolotów. Znajdowały się one na wysokości 2500 metrów na wschód od Amiens i leciały z północy na południe... Trzysamolotowy klucz, Cne A. Naudy, Cne M. Bissoudre i Sous Lt. G. Prayer, już zaczął strzelać do jednego z nich. W tym momencie piloci zrozumieli swój błąd. Był to francuski Glenn Martin 167F (N° 74) z dywizjonu bombowego GB I/62. Pechowi myśliwcy dostrzegli na skrzydłach francuskie kokardy.

Na szczęście nie skończyło się to tragicznie. Samolot z jednym płonącym silnikiem i rannym bombardierem Lt. Langloisem dotarł do francuskich linii i wylądował przymusowo...”

Tak więc pechowego Martina 167F z GB I/62 nie zaatakowała „szóstka niemieckich myśliwców”, ale „trzy Dewoitine D.520 z GC II/3”, pilot francuskiego bombowca nie zestrzelił żadnego myśliwca, ponieważ wszystkie francuskie maszyny wróciły bezpiecznie na lotnisko startu, a N° 74 był przez nie więcej niż „uszkodzony”, ponieważ musiał lądować przymusowo.

Takich sytuacji, gdy dochodziło do konfrontacji między sojusznikami (Francuzami i Brytyjczykami), czy wreszcie pomiędzy jednostkami francuskimi, zaczynało przybywać. A Martin 167F były w nich „zwierzyną”! Były podobne do niektórych często spotykanych niemieckich bombowców (np. Junkersów Ju 88), a ich sylwetek nie znali zarówno francuscy, jak i inni aliancy piloci i artylerzyści. Nawet nie przypuszczali, że Armée de l'Air miało na uzbrojeniu takie samoloty! Można również usprawiedliwić pomyłkę D.520 z myśliwcami niemieckimi — „nieznanym” typem samolotu dla wielu francuskich pilotów był właśnie Dewoitine...

Jednostkom Martinów 167F wciąż ubywało maszyn. Wróćmy do dnia poprzedzającego tragiczny nalot GB I/62, gdy sytuacja poszczególnych dywizjonów wyglądała jak w Tabeli 8.

Po akcji w dniu 26 maja trzeba było spisać ze stanu kolejnych pięć samolotów. Nie była to jeszcze kom-

Tabela 7 Losy Martinów z GB I/62 w dniu 26 maja 1940 roku

Samolot	Los	Żałoga
N° 39	Rozbił się kolo Molliens-aux-Bois	Zginęli Sgt-Chef Terrie i Sgt-Chef Metraux, strzelec Sgt-Chef Tournie uratował się na spadochronie
N° 89	Rozbił się	Bombardier Lt Mallet zginął, Adj-Chef Plantier i Sgt-Chef Cegeant ciężko ranni
N° 74	Uszkodzony przez myśliwiec	Pilot zgłosił zestrzelenie myśliwca, obserwator Lt Langlois ranny w twarz
N° 96	Uszkodzony przez sześć myśliwców	Samolot nie mógł pozbyć się bomb, wrócił z ciężko rannym strzelcem Sgt-Chef Marchandem
N° 129	Wrócił uszkodzony	Przestrzelenie lewego skrzydła
N° 25	Wrócił bez uszkodzeń	

² Prawdopodobnie zestrzelił go Oblt. Ekkehard Schelcher ze Stab I/JG 21, który o godzinie 18.30 zgłosił zestrzelenie Po-teza 63 na południowy zachód od Amiens.

Tabela 8 *Martiny 167 na stanie jednostek Armée de l'Air — 25 maja 1940 roku*

<i>Dywizjon</i>	<i>Samoloty na stanie / sprawne</i>	<i>Uwagi</i>
GB I/62	12/9	Nº 55 zniszczony w awarii 21 maja, trzy inne częściowo pozbawione wyposażenia.
GB II/62	13/11	Samoloty Nº 45 i 128 w remoncie, w przypadku Nº 45 konieczny remont generalny na tyłach.
GB I/63	11/4	Trzy Martiny były przez dłuższy czas niesprawne, dwa na czas 48 godzin, kolejne dwa — Nº 46 i 108 — dotąd bez kamuflażu.
GB II/63	12/9	Jeden samolot musiał otrzymać nowe drzwi bombowe, drugi nowy wyrzutniki, trzeci przejść przegląd po uszkodzeniu odłamkami.

pletna katastrofa, gdyż wciąż można było uzupełnić stany nowymi maszynami, które stały bezużytecznie na składowiskach. Największą bolączką był brak wyszkolonych załóg oraz przede wszystkim brak koncepcji wykorzystania lekkich bombowców. Martiny 167F wysyłano do ataków na prace do przodu niemieckie jednostki naziemne. Bombardowały z różnym skutkiem kolumny zmotoryzowane, zgrupowania wojsk naziemnych, umocnienia i skrzyżowania dróg. Do tych akcji brakowało im opancerzenia, które mogłoby choć trochę ochronić je przed ostrzałem z ziemi, oraz odpowiedniej osłony z powietrza, która potrafiłaby uchronić je przed atakami niemieckich myśliwców. Bombowce mogłyby być wykorzystane do lotów nocnych — niemieckie nocne myśliwce nie były jeszcze tak skuteczne, jak w późniejszym okresie wojny — jednak francuskie załogi nie miały odpowiednich kwalifikacji do lotów w nocy (potwierdziło się to 30 maja, gdy Martiny 167F wykonały jedną ze swoich najsukuczniejszych misji).

Przeciw koncentracji niemieckich jednostek w rejonie Abbeville oraz przeprawom przez Sommę wystarto-

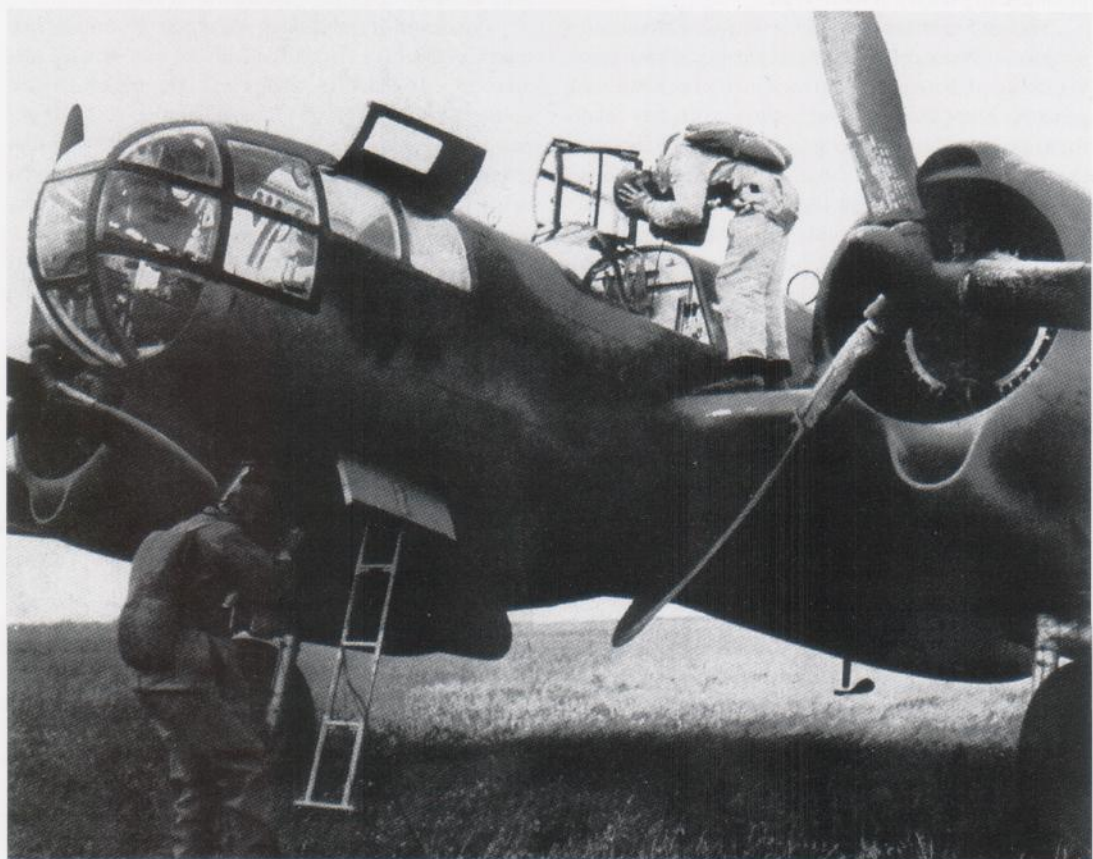
wało 12 samolotów (cztery z GB I/62 i osiem z GB II/62). Dzięki silnej osłonie myśliwców załogi czuły się bezpiecznie i mogły wykonać bardzo skuteczny atak. Wskazany cel Martiny zbombardowały między godziną 18.45 a 19.30, nie ponosząc żadnych strat. Było to możliwe również dzięki temu, że właśnie zapadały ciemności. Załoga samolotu Nº 135 z GB II/62 zablądziła w nich — wracając po zmroku musiała wylądować na polu koło Mantes. Na szczęście przyziemienie przebiegło bez problemów i już nazajutrz samolot powrócił do swojej jednostki.

Wiele szczęścia miały również Martiny 167F dnia 31 maja, podczas nalotu na ten sam cel. Samoloty wystartowały nad Abbeville już o zmierzchu. Jak się okazało, Niemcy byli gotowi do odparcia ataku, a w okolicy wzmocnili patrole swoich myśliwców. Dla formacji 18 bombowców (trzech z GB I/62, dwóch z GB I/63, czterech z GB II/62 i dziewięciu z GB II/63) niemiecka obrona przygotowała wielką niespodziankę... Celem francuskich bombowców, które nadleciały nań między 18.45 a 19.10, było skrzyżowanie dróg numer 25, 28 i 35. Jako pierwszy musiał zawrócić Nº 112 z GB II/63 trafiony przez obronę przeciwlotniczą. Lądował przymusowo w Fauville z rannymi Lt Vieugotem i Sgt-Chef Martinem. Martin Nº 120 z GB II/62 rozbił się w przymusowym lądowaniu koło Mantes-la-Jolie z rannym strzelcem pokładowym Sgt-Chef Dezellisem, trafionym przez atakującego Messerschmitta Bf 109. W maszynie naliczono cztery trafienia z działka i 20 z karabinów. Ten bombowiec musiał odpierać ataki najpierw pięciu, a potem 11 Bf 109! Myśliwce zaatakowały również Nº 121 (pilot Lt Moron) z tego samego dywizjonu. Cztery Bf 109 ścigały go aż do lotniska Orly — uszkodzony bombowiec lądował przymusowo koło Villacoublay trafiony trzema pociskami z działka i 50 z karabinów maszynowych. Strzelec pokładowy tego samolotu wpisał

► Po załadunku bomb załoga Martina 167F zajmuje swoje miejsce w samolocie. Pilot wsiada do kabiny dzięki uchylanej osłonie, a bombardier wchodzi na pokład po drabinie. Widoczna na zdjęciu maszyna należy do GB I/22 i przygotowuje się do lotu rozpoznawczego nad Gibraltarem z lotniska w Rabacie / via J. Chodil

► With the bomb load in place, the crew of the Martin 167F enters the aeroplane. The pilot used the upward opening hatch, and the bomb aimer climbed the ladder. The machine shown here belongs to the GB I/22 and is preparing for a reconnaissance mission over Gibraltar from Rabat.

/ via J. Chodil



na swoje konto jeden niemiecki myśliwiec, który według jego meldunku miał spaść na południe od Abbeville. Na krótko przed tym, nim mógł zrzucić bomby na pojazdy pancerne, celem ataków niemieckich myśliwców stał się również N° 37 z GB I/62. Dowódca samolotu (obserwator Cdt du Jonchay) został ranny odłamkami dwóch pocisków kalibru 20 mm. Jednak pilot zrzucił swój ładunek, mimo niskiego pułapu lotu. Francuski bombowiec doznał wówczas dodatkowych uszkodzeń: prócz niemieckich kul trafiły go odłamki własnych bomb!

Mało prawdopodobne wydaje się zgłoszenie załogi N° 113 z GB I/62 zwycięstwa nad atakującym Bf 109E. Również ten bombowiec za swój wątpliwy sukces zapłacił uszkodzeniem samolotu przez myśliwce³.

Czerwiec charakteryzował się coraz szybszym tempem odwrotu na południe praktycznie wszystkich francuskich jednostek, a więc również dywizjonów bombowych. W dniu 1 czerwca GB I/63 przeniosła się z Fauville do St André-de-l'Eure, a GB II/63 do Droisy-Nancourt. Jeszcze tego samego dnia dwa samoloty GB I/63 — N° 43 i 53 — wykonały misję specjalną. Miały one dostarczyć jednostkom francusko-brytyjskim znajdującym się w rejonie Zuydcoote medykamenty. Oba samoloty musiały najpierw przelecieć na brytyjskie lotnisko w Lympe. Po zabraniu ładunku, gdy tylko znalazły się nad Belgią, stały się celem silnego ostrzału z ziemi i musiały zawrócić do Anglii. Samolot z numerem 53 odniósł tak poważne uszkodzenia, że musiano pozostawić go na terenie Wielkiej Brytanii. Martin 167F N° 43 także był uszkodzony, ale wystarczyły pobieżne naprawy, po których mógł wykonać zadanie i następnego dnia wrócić do swojej bazy.

Na początku czerwca dywizjony bombowych Martinów przeniosły się na południe. Przeprowadzka zaczęła się dość skromnie, ale zakończyć się miała tam, skąd samoloty rozpoczęły swoją „europejską misję” — na północnoafrykańskich lotniskach.

W dniu 5 czerwca charakter wojny we Francji znów się zmienił. Niemiecki Wehrmacht rozpoczął swój marsz w głąb kraju. Na czele niemieckich armii posuwały się pancerne kliny, które stanowiły pierwszorzędną cel dla francuskiego lotnictwa. Do walk z czołgami skierowano specjalne samoloty szturmowe Breguet Bre.693 z Groupement de Bombardement 18, lekkie bombowce Douglas DB-7 z 19. Grupy Bombowej oraz Martin 167F z 62. i 63. Grupy Bombowej. Jeśli wykorzystanie Glennów do zwalczania jednostek naziemnych, kolumn zmotoryzowanych i linii komunikacyjnych nie było zbyt efektywne, to działania przeciw czołgom również nie przyniosły większych rezultatów. Podobnie było w przypadku Breguetów i Douglasów. W końcu dowództwo Armée de l'Air postanowiło sięgnąć do środków ostatecznych, wysyłając przeciw czołgom myśliwce — przede wszystkim Morane'y MS.406 uzbrojone w działko kalibru 20 mm strzelające przez piastę śmigła. Jednak nawet myśliwce nie odniosły większych sukcesów. Ataki te oznaczały dla jednostek lekkich bombowców definitywny koniec ich obecności w Europie. Dowództwo Armée de l'Air postanowiło przesunąć je do w miarę bezpiecznego azylu w północnej Afryce.

Na razie jednak Martin 167F nadal brały udział w działaniach bojowych. 5 czerwca o godzinie 12.30 wystartowało 18 maszyn, aby zbombardować przeprawy przez Somnę w rejonie Peronne i Roye. Francuska wyprawa otrzymała osłonę myśliwców, lecz nie pomogło to w przedarciu się przez silną obronę przeciwlotniczą i uniknię-

ciu patrolujących nad celem myśliwców Bf 109 z I/JG 51. Wyremontowany po uszkodzeniach w dniu 26 maja (po ataku własnych myśliwców) Martin N° 74 z GB I/62 został teraz zestrzelony i spadł w płomieniach koło Montdidier. Poważnych poparzeń doznał tylko strzelec — Adj-Chef Gauche. Maszyna z numerem 68 z GB I/63 została zestrzelona koło Beauvais i eksplodowała przy zetknięciu z ziemią, zginął strzelec pokładowy Sgt-Chef Chieusse, a dwaj pozostali lotnicy (Sous Lt Vaux i Adj Mony) zostali poważnie poparzeni. Ponadto myśliwce uszkodziły N° 28, a N° 128 wrócił trafiony przez odłamki Flaku. Obie maszyny należały do GB II/62. Po stronie niemieckiej zestrzelenie dwóch „Blenheimów” zgłosili Hptm. Brüstelin i Lt. Terry ze Stab I/JG 51. Niemcy meldowali również zestrzelenie dwóch Curtissów eskorty przy stracie jednego pilota.

Następny dzień przyniósł kolejne straty. 15 bombowców zaatakowało niemiecką kolumnę pancerną na północ od Roye i północny zachód od Peronne, trafiając w skoncentrowany ogień z ziemi. Bezpośrednie trafienie w Martina N° 47 z GB I/62 spowodowało jego eksplozję w powietrzu i śmierć całej załogi — Sous Lt Painchaux, Sous Lt Rigauxa i Sgt Hardy'ego. Poważnie uszkodzony został również N° 25. Ranny pilot — Lt Selva — zdołał doprowadzić go do swojego lotniska w Damville, ale po przymusowym lądowaniu maszyna nie nadawała się już do remontu.

7 czerwca Martin 167F wykonały 34 loty bojowe w trzech misjach. Podczas trzeciej z nich pojawiły się dwa niemieckie myśliwce z 2./JG 2. Martin N° 26 z GB II/63 został zestrzelony na południe od Roye i zginęła cała załoga — Sous Lt Marchant de Trigon, Sgt-Chef Bufferne i Sgt Chommeloux. Maszyna z GB II/62 (N° 69) została lekko uszkodzona. Co ciekawe, obaj niemieccy piloci (Ofw. Rudorffer i Fw. Keil) zgłosili po jednym zwycięstwie nad Martinami 167, które w kronice JG 2 zostały zapisane pod datą 6 czerwca.

Tymczasem tego samego wieczoru (7 czerwca) niemieckie myśliwce Bf 109E z I/JG 54 zaatakowały lotnisko Evreux-Fauville i zniszczyły tam między innymi dwa Martin 167 (N° 63 i 95). Był to pierwszy przypadek zniszczenia Glennów na ziemi. W ten sposób stan Groupement 1 skurczył się do zaledwie 17 sprawnych maszyn. W dniu 8 czerwca Martin 167F wykonały 29 lotów bojowych w dwóch nalotach; jeden z nich został uszkodzony przez Niemców, a śmiertelne rany odniósł Adj-Chef Habourdin. Możliwe, że trafił go Hptm. Lütow z I/JG 3, który zgłosił tego dnia zestrzelenie „Blenheima” nad Abbeville.

Jeszcze 5 czerwca wszystkie cztery dywizjony Martinów 167F znajdowały się w składzie ZOAN. General Vuillemin zarządził reorganizację i 8 czerwca powołał do istnienia Rejon Operacyjny Lotnictwa „Środek” (Zone d'Opérations Aériennes Centre — ZOAC). Do nowej formacji w dniu 9 czerwca przeszło z ZOAN dziewięć jednostek myśliwskich i wszystkie jednostki bombowe. Oprócz nich ZOAC zasilili także wszystkie bombowce i dwie jednostki myśliwców z ZOAE. Zmierzano to do sformowania jakiejś ofensywnej grupy bombowców (ZOAC obejmowała wszystkie bombowce, jakimi w tym czasie dysponowało Armée de l'Air), co ukazuje brak logiki, bo jednostki te były już przetrzebione, a ich morale poważnie zachwiane.

W dniu 9 czerwca GB II/63 został wycofany do Châteauroux-Déols. W ten sposób wieczorny nalot na niemieckie czołgi przekraczające rzekę Aisne w Pontavert

³ Francuskie bombowce zostały zaatakowane przez III/JG 53, której piloci zgłosili zestrzelenie sześciu „LeO 451”. Jedno ze zwycięstw zapisał na swoje konto dowódca niemieckiej jednostki — Hptm. Werner Mölders.

i kolumny ciężarówek koło Fère-en-Tardennois zamiast planowanych 16 bombowców mogło wykonać tylko dziewięć Martinów. Na domiar złego pojawiły się cztery Bf 109, które nad Soissons zapaliły maszynę z numerem 140 z GB I/63. Pilot Sgt-Chef Rey i strzelec Sgt Martin wyskoczyli na spadochronach. Rey zginął jednak, ponieważ wysokość była zbyt mała, a Martin dostał się do niewoli. Obserwator Lt Pollet poległ jeszcze w powietrzu. Prawdopodobnym zwycięzcą okazał się w tym przypadku Lt. Helmut Wick z 3./JG 2, który zgłosił zestrzelenie „Blenheima” o godzinie 21.35. Zwycięzcą mógł być również Fw. Günther Keil z 2./JG 2, który pięć minut później zameldował o strąceniu DB-7.

10 czerwca pozostałe jednostki Groupement 1 przelatywały nad dwa lotniska w okolicy Châteauroux. I tak GB I/62 i II/62 znalazły się w Champenoise, a GB I/63 i II/63 w Déols.

Następnego dnia fatalna pogoda uniemożliwiła wykonywanie misji bojowych, ale 12 czerwca formacja 17 Martinów skierowała się nad grupę niemieckich czołgów na przedmieściach Rheims. Tylko jeden z bombowców zrzucił swój ładunek na cel. Pozostałe, gdy tylko pojawiły się nad kolumną pancerną zaparkowaną przy stacji kolejowej w Bergnicourt, trafiły na istną ścianę ognia przeciwlotniczego. Aż pięć Martinów zostało zestrzelonych. GB I/62 stracił dwie maszyny — N° 34 (jeden ranny lotnik) i 161 (jeden zabity i jeden ranny), a GB II/62 kolejne trzy — N° 60 (trzech rannych), 133 (dwóch zabitych, jeden w niewoli) i 154 (dwóch zabitych, jeden w niewoli). Oprócz samolotów zestrzelonych nad celem stracono również dwa inne Martiny. N° 113 z GB I/62 lądował przymusowo koło Romilly z jednym rannym na pokładzie, a N° 191 z GB II/62 rozbił się podczas lądowania bez podwozia na lotnisku Châteauroux-La Mertinerie. Sytuacja Groupement 1 stała się teraz dramatyczna — na jej stanie pozostał zaledwie tuzin sprawnych maszyn. Dla wszystkich było jasne, że Francja przegrywa wojnę.

11 czerwca sytuacja jeszcze się pogorszyła, gdy Francji wypowiedziały wojnę Włochy. Czoła włoskiemu atakowi musiał stawić przede wszystkim Rejon Operacyjny Lotnictwa „Alpy” (Zone d'Opérations Aériennes des Alpes — ZOAA), który miał niewiele jednostek bombowych (okazało się jednak, że myśliwce D.520, którymi dysponował, przewyższają wszystkie samoloty, jakie Włosi mogli przeciw nim wystawić do walki). Włosi zaatakowali swoimi bombowcami francuskie cele już 12 czerwca, na co Francuzi zareagowali nocnym nalotem 11. Dywizji Lotniczej na włoskie miasta położone na wybrzeżu Morza Śródziemnego. 14 czerwca francuska Flota Śródziemnomorska zaatakowała włoskie porty, co następnego dnia Włosi „pomścili” silnymi nalotami na Saint-Raphaël, Cuers, Hyères i Luc. Myśliwce D.520 odparły atak, zadając przeciwnikowi ciężkie straty. Przeprowadzono jeszcze dalsze naloty 11. Dy-

wizji Lotniczej na cele we Włoszech, po czym przeniesiono ją do północnej Afryki. Od 19 do 21 czerwca Włosi bombardowali cele na Korsyce oraz ponownie Saint-Raphaël, a także Cannes i Marsylię... Tej krótkiej wojnie między Francją a Włochami warto poświęcić uwagę z dwóch powodów — ponieważ jest mało znana i obejmuje m.in. losy bombowców Glenn.

15 czerwca padł Paryż, a generał Vuillemin zarządził kolejną reorganizację lotnictwa. Bombowce zostały przeniesione na lotniska w górach Masywu Centralnego i praktycznie zakończyły jakąkolwiek działalność. Brakowało dla nich konkretnych zadań — samoloty bombowe upchnięto na szkolnych lotniskach; w panującym zamieszaniu nie były one zdolne do żadnych akcji. Oprócz tego praktycznie wszystkie drogi były totalnie zakorkowane przez uchodźców przed postępującymi naprzód oddziałami niemieckimi i przez wycofujące się wojska francuskie. W takich okolicznościach jakiegokolwiek bombardowanie dróg mogło oznaczać tylko masakrę ludności cywilnej zamiast jakiegos większego sukcesu taktycznego. Dlatego też 16 czerwca generał Vuillemin postanowił ocalić nowoczesne bombowce, jakie mu jeszcze pozostały i rozkazał, aby Groupement de Bombardement 1 (cztery dywizjony Martinów 167F), Groupement de Bombardement 2 (trzy dywizjony DB-7) oraz Groupement de Bombardement 15 (dwa dywizjony ciężkich nocnych bombowców Farman F.222 i Centre NC.223) przeleciały do północnej Afryki. Prócz nich rozkaz dotyczył także najszybszych myśliwców Armée de l'Air — Dewoitine D.520 i Curtiss Hawk H.75.

Listę samolotów Martin 167F w poszczególnych jednostkach Groupement 1 w dniu 18 czerwca przedstawia Tabela 9.

Przesunięcie zakończyły się 18 czerwca i oznaczało faktyczną rezygnację Armée de l'Air z jakichkolwiek dalszych działań w obronie Francji. Podczas walk Martiny 167F wykonały ogółem 363 loty bojowe, tracąc 17 maszyn.

Wróćmy na chwilę do walk z Włochami. Po 21 czerwca, gdy Włosi wykonali największy nalot na francuskie cele, Armée de l'Air postanowiło odplacić Włochom za ich gorliwość i na 24 czerwca zaplanowało zmasowane naloty odwetowe, których miały dokonać bombowce z północnej Afryki. Jak łatwo się domyślić, Martiny 167F ze swoim dalekim zasięgiem miały odegrać kluczową rolę. Jednak do tej operacji nie doszło, gdyż trwały negocjacje pokojowe i 25 czerwca nastąpiło zawieszenie broni. Jednak Glenny zapisały się w historii walk z Włochami symbolicznym nalotem w dniu 22 czerwca, kiedy to samoloty z 62. Grupy Bombowej zaatakowały cele na Sycylii. Ich udział w walkach z Włochami zakończył się 55 lotami bojowymi, podczas których stracono tylko jedną maszynę. Łączne straty francuskich Martinów 167 walczących w obronie swojej ojczyzny wyniosły więc 18 samolotów podczas 418 lotów bojowych.

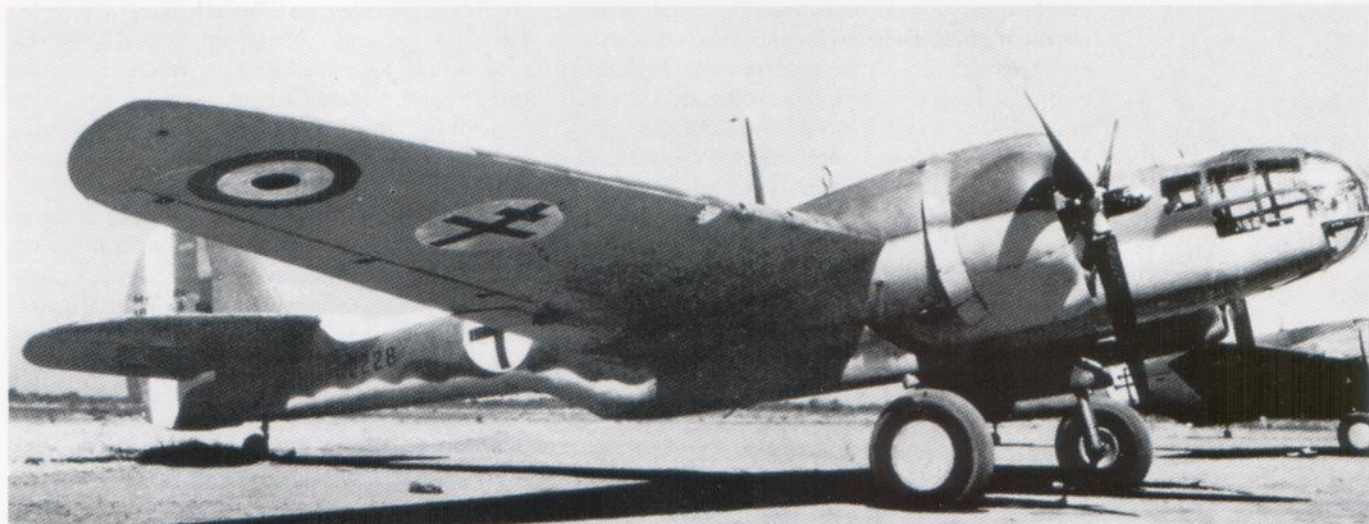
Martin 167F w lotnictwie Wolnej Francji

Panuje opinia, że Martin 167F był dla lotnictwa Wolnych Francuzów (Forces Aériennes Françaises Libres — FAFL) jednocześnie samolotem marginalnym, jak i kluczowym. To przeciwstawne zdanie niebawem wyjaśnimy.

W dniu 23 czerwca rozgłośnia BBC ogłosiła, że rząd brytyjski uznaje utworzony przez bliżej nieznan-

Tabela 9 Martiny 167 w Groupement 1 — 18 czerwca 1940 roku

Jednostka	Liczba	Samoloty Martin 167F
Sztab Groupement 1	1	N° 107
GB I/62	13	N° 10, 12, 13, 56, 75, 79, 83, 91, 96, 109, 110, 129, 187
GB II/62	13	N° 4, 28, 94, 121, 127, 128, 135, 137, 152, 166, 182, 193, 207
GB I/63	13	N° 31, 43, 46, 47, 48, 50, 71, 108, 117, 124, 159, 179, 186
GB II/63	11	W tym N° 49, 81, 86, 90, 119



go generała de Gaulle'a francuski komitet tymczasowy (Comité national provisoire) za reprezentanta walczącej Francji. Pięć dni później de Gaulle ogłosił się szefem Wolnej Francji. W sierpniu uzgodniono procedury prawne dla francuskich ochotników wstępujących do brytyjskich jednostek. A ochotników tych nie było wcale mało! W Wielkiej Brytanii przebywali francuscy żołnierze ewakuowani z okrajonej Dunkierki, do Brytyjczyków mieli też blisko Francuzi z północnoafrykańskich i bliskowschodnich kolonii. Nie do końca przemyślana brytyjska akcja w Mers el-Kebir spowodowała jednak, że współpraca z francuskimi dowódcami bardzo się skomplikowała lub stała się wręcz niemożliwa.

Jeśli chodzi o lotnictwo, de Gaulle, który do utworzenia Wolnej Francji wzywał już 18 czerwca, jeszcze przed kapitulacją kraju żądał, aby samoloty przelatywały do Anglii. W ostatnich dniach czerwca do Wielkiej Brytanii przeleciało więc kilka maszyn z załogami, które chciały kontynuować walkę. Był wśród nich Farman F.222, którym 20 czerwca przeleciał do Anglii Cne Goumin. Na jego pokładzie znajdowało się 18 oficerów i podoficerów ze szkoły lotniczej w Saint-Jean-d'Angély.

Do Brytyjczyków uciekali także lotnicy z północnej Afryki, zmierzając głównie do Gibraltaru. Tutaj szczególnie zapisały się Glenny. 30 czerwca dwa Martiny 167F skierowały się do brytyjskiej bazy, ale wleciały w przestrzeń powietrzną Hiszpanii, gdzie zostały ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą. Jeden z Glennów runął na ziemię, a w jego szczątkach zginęło czterech lotników — stali się oni pierwszymi ofiarami w szeregach FAFL.

Jeszcze bardziej znamienny był przelot dwóch Martinów 167F z GB I/39. Dwa bombowce stacjonującej w Syrii jednostki, która nie uczestniczyła w bitwie o Francję, przeleciały do Egiptu 2 lipca, a więc krótko po kapitulacji (i bezpośrednio przed brytyjską akcją w Mers el-Kebir). Na ich pokładach znaleźli się kapitanowie Dodelier i Ritoux-Lachaud, którzy mieli stać się dowódcami pierwszych jednostek FAFL. W dniu 8 lipca z tych dwóch Glennów sformowano w Egipcie Eskadrę Wolnych Francuzów nr 1 (Free French Flight N° 1). Jej dowódcą został Cne Dodelier.

Na Glennach mieli latać także lotnicy polscy, ale do zawieszania broni nie zdążyli przeskoczyć na sprzeczanie i osiągnąć gotowości bojowej. 19 czerwca 1940 roku kpt. Eugeniusz Prusiecki samolotem z numerem 146 próbował przelecieć do północnej Afryki. Kres ambit-

nemu planowi położyła awaria jednego z silników, co zmusiło Polaka do lądowania na terenie Hiszpanii.

13 lipca Eskadra Wolnych Francuzów nr 1 została przeniesiona do Khormaksar w brytyjskim protektoracie Aden (dziś Jemen), gdzie wcielono ją do brytyjskiego 8 Squadronu. Ponadto w tym czasie jednostkę zasilili jeden *Blenheim*. W składzie 8 Sqn lotnicy francuscy wzięli udział w walkach z okupującymi Etiopię Włochami.

W dniu 4 sierpnia 1940 roku Martin 167F N° 102 wykonał daleki lot rozpoznawczy z Adenu nad włoskie lotnisko Dogahbur w Etiopii, gdzie ostrzelał dwa znajdujące się na ziemi samoloty. Później Włosi przyznali, że jeden z trzech Caproni Ca.133 znajdujących się na lotnisku, po ataku „*Blenheim*” (!) miał uszkodzony silnik. Podczas tego lotu francuskiego Martina 167F pilotował brytyjski pilot W/O Treacan.

Większy sukces francuska eskadra odniosła 16 sierpnia, gdy oba jej Glenny wystartowały przeciw włoskim bombowcom Savoia Marchetti SM.79 atakującym alianckie wojska ewakuujące się z brytyjskiej Somalii (dzisiaj również część Somalii). Oba Martiny krążyły nad portem Berber, gdy ich załogi dostrzegły włoskie bombowce przystępujące do ataku. Jedno zestrzelenie zapisał na swoim koncie F/L Ritoux-Lachaud (już z brytyjskim stopniem wojskowym). Choć oficjalnie nie zostało mu ono przyznane, krótko po jego ataku bombowca SM.79 spadł do morza ogarnięty płomieniami. Załoga innego włoskiego bombowca za zwycięzcę uznała „*Blenheim*”. Biorąc pod uwagę fakt, że Włosi na ogół mylili Glenny z *Blenheimami*, można uznać, że chodziło o tego pierwszego.

Tragicznie zakończyła się akcja w dniu 8 września, gdy Adj M. R. Roland, pilotując Martina N° 82, zaatakował lotnisko w Moggiu (Etiopia), gdzie udało mu się zapalić kilka obiektów. Miał to być ostatni sukces w jego życiu, bo nie zdołał już wymknąć się atakującym z góry Fiatom CR.42 z 413^a Squadriglia. Ocalał tylko jeden z członków załogi, F/O P. C. Rupert, który trafił do niewoli. Oprócz Rolanda zginęli również Ritoux-Lachaud i Lebatto de Faria.

Losy drugiego Glenna (N° 102) Eskadry Wolnych Francuzów nr 1 miały dopełnić się 16 grudnia 1940 roku, gdy samolot wystartował z Adenu na lot rozpoznawczy nad Diredawu w Etiopii. W rejonie celu patrolowała dwójka Fiatów CR.32. Ich piloci zbliżyli się do Martina 167F, gdy odezwała się artyleria przeciwlotnicza. Potem oba myśliwce zaatakowały bombowca i Sot-

▲ Martin 167-A3 lotnictwa Wolnych Francuzów. Samolot ma brytyjski kamuflaż i francuskie kokardy. Na skrzydłach i kadłubie wymalowano także czerwony Krzyż Lotaryński — symbol lotnictwa Wolnej Francji / Martin

▲ Martin 167-A3 of the Free French Air Force. The aeroplane has British camouflage and French roundels. On the wings and fuselage it has the red Cross of Lorraine of the Free French. / Martin

Tabela 10 Proces formowania jednostek FAFL

Jednostka	Powstanie	Rozwiązanie	Miejsce działania	Uzbrojenie
Eskadra Wolnych Francuzów nr 1 (Free French Flight N° 1)	08.07.1940	koniec 1940	Wschodnia Afryka	Martin 167F
Eskadra Wolnych Francuzów nr 2 (Free French Flight N° 2)	08.07.1940	marzec 1941	Libia i Palestyna	Potez 63.11, MS.406, Hurricane
Eskadra Wolnych Francuzów nr 3 (Free French Flight N° 3)	08.07.1940	koniec 1940	Palestyna i Egipt	Simoun 158, Bloch 81
Pierwsza Grupa Myśliwska (First Fighter Group)	01.08.1940	koniec 1940	Dakar i Gabon	D.520, Blenheim, Lysander
Eskadra Topic (Escadrille Topic)	01.08.1940	koniec 1940	Francuska Afryka Równikowa	Blenheim
Stale Siły Lotnicze w Czadzie (Détachement Permanent des Forces Aériennes du Tchad)	26.08.1940	koniec 1940	Kufra	Bloch 120, Potez 25TOE, Potez 29TOE, Lysander
Stale Siły Lotnicze w Gabonie i środkowym Kongu (Détachement Permanent des Forces Aériennes du Gabon et du Moyen-Congo)	29.08.1940	koniec 1940		Lysander, Potez 25TOE, Bloch 120
Oddział w Kamerunie (Détachement du Cameroun)	27.08.1940	02.09.1941		Lysander
1. Rezerwowa Grupa Bombowa nr 1 (Groupe Réserve de Bombardement)	24.12.1940	02.09.1941	Kufra, Erytrea, Etiopia	Blenheim
1. Eskadra Myśliwska (Escadrille N° 1 de Chasse)	styczeń 1941	maj 1941	Egipt, Grecja, Kreta	D.520, Hurricane
2. Eskadra Bombowa (Escadrille N° 2 de Bombardement)	luty 1941	02.09.1941	Kreta i Libia	Martin 167F

toten Veronese serią z małej odległości zapalił jego prawy silnik. Niebawem włoski myśliwiec musiał zaniechać walki, gdy z powodu niewystarczającej mocy w silniku zaczął bezwładnie opadać. Rolę atakującego przejął drugi włoski pilot, Serg. Magg. Athos Tieghi, który ostrzeliwał Martina aż do jego tragicznego końca. Na pokładzie francuskiego bombowca zginął F/L J. M. Doulet (zastępca Cne Dodeliera), ale dwaj lotnicy — pilot i mechanik — wyskoczyli ze spadochronami. Pilota, Adj. Chef Y. Trecana, spotkał tragiczny los — jego spadochron zahaczył o statecznik spadającego do ziemi samolotu. Ostatni lot Martina 167F z numerem 102 przeżył więc tylko jego mechanik, Sgt. Chef Cunibil. Eskadra Wolnych Francuzów nr 1 została rozwiązana, zapisując się jednak na stałe w historii Armée de l'Air.



► Cdt. Georges Goumin, bohater 24 Squadron SAAF. Zginął w dniu 26 maja 1941 roku podczas lotu bojowego nad Kretą / via J. Chodil

► Cdt. Georges Goumin, hero of no. 24 Squadron SAAF. He was killed on 26 May 1941 during a mission over Crete. / via J. Chodil

Proces formowania się jednostek FAFL jest dość złożony — przedstawia go Tabela 10.

Jak widać, Glenny trafiły na uzbrojenie tak pierwszej z jednostek FAFL (Eskadry Wolnych Francuzów nr 1), jak i ostatniej. Jednostka ta została sformowana jako 2. Eskadra Bombowa (Escadrille N° 2 de Bombardement) na przełomie lutego i marca 1941 roku w Brazzaville (do Konga załogi ściągały ze wszystkich stron Afryki i z Wielkiej Brytanii). Pierwotnym celem jednostki było wsparcie oddziałów naziemnych Wolnych Francuzów działających w składzie brytyjskiej armii w Libii.

Dowodzenie tak małymi francuskimi jednostkami z odległości było mocno utrudnione, więc jeśli miałyby zostać skierowane do walki, musiałyby operować samodzielnie. Podobnie więc jak Eskadra Wolnych Francuzów nr 1 została wcielona do 8 Sqn RAF, tak również 2. Eskadra Bombowa została przyłączona do 39 Sqn RAF.

Największą osobowością 2. Eskadry Bombowej był bez wątpienia Georges Goumin, o którym już wspominaliśmy przy okazji przelotu Farmana F.222 w dniu 20 czerwca. We wrześniu 1940 roku Goumin uczestniczył w ataku przeprowadzonym wspólnie przez Brytyjczyków i Wolnych Francuzów na Dakar, a potem aktywnie działał w walkach w Gabonie, po których kraj ten zajęły oddziały Wolnych Francuzów. W lutym 1941 roku Goumin zaczął zbierać załogi — był tym, który miał wskrziesić 2. Eskadrę Bombową. Podczas procesu formowania jednostki zabłysnął jako doskonały instruktor.

Na początku maja 1941 roku 2. Eskadra Bombowa, w tym czasie w składzie 24 Sqn SAAF, przeniosła się do Syrii, o której opanowanie starali się gaulliści wspólnie z Brytyjczykami. Walkami w Syrii będziemy się jeszcze zajmować przy okazji opisu działań Glennów w ramach Armée de l'Air de l'Armistice, zatem warto napisać co nieco o tym kraju. Ze swoimi zasobami ropy naftowej był on kluczem do Bliskiego Wschodu, Brytyjczycy nie byli więc zadowoleni, że jest kolonią rządu Vichy. Dlatego też wiosną roku 1941 postanowili zająć go siłą. Główne siły miały składać się z jednostek Wolnych Francuzów — w tym z 2. Eskadry Bombowej.

Tak więc w maju 2. Eskadra ze swoimi ośmioma *Marylandami* pojawiła się w Palestynie, gdzie została włączona w skład wspomnianego 24 Sqn SAAF. Nazwa *Maryland* użyta jest jak najbardziej celowo. Jednostka Goumina nie stosowała już dla samolotów na wyposażeniu Armée de l'Air nazwy Martin 167F, ale nową nazwę, którą przyjęli Brytyjczycy dla maszyn przejętych z zamówienia francuskiego. RAF wyposażył w nie swoje dywizjony oraz dywizjony lotnictwa południowoafrykańskiego (SAAF).

2. Eskadra Bombowa przybyła do Palestyny drogą przez Takoradi, Ghanę oraz Egipt i była gotowa do walki. Jednak już w trakcie przygotowań Wolni Francuzi zaznaczyli, że nie chcą być zmuszeni do walk przeciw swoim rodakom z syryjskiej armii Dentza. Ponieważ udział Wolnych Francuzów w walkach o Syrię był kwestią polityczną o kluczowym znaczeniu, Brytyjczycy musieli się na to zgodzić.

W dniu 15 maja *Maryland* N° 1617 z francusko-brytyjską załogą (Cdt. Goumin, Adj.Chef Cantes, Adj. Marteau i Anglik P/O Smith) poderwał się do pierwszego lotu. Samolot wystartował z palestyńskiego Aqir i przeprowadził rozpoznanie nad Damaszkiem, Homsem, Aleppo i Bejrutem.

Kolejne działania Wolni Francuzi podjęli 16 maja — *Maryland* N° 1063 z tą samą załogą wykonał podobne zadanie nad Aleppo. Maszyna została tym razem ostrzelana przez artylerię przeciwlotniczą, która ciężko zraniła P/O Smitha. Potem *Maryland* został zaatakowany przez dwa myśliwce Morane Saulnier MS.406 z Armée de l'Air de l'Armistice, ale nie udało się im dogonić bombowca. Wówczas ponownie odezwała się artyleria przeciwlotnicza, która tak ciężko raniła Adj.Chef Cantesa w nogę, że potem trzeba było ją częściowo amputować. Ostatecznie *Maryland* wylądował w Hajfie, ponieważ rannych trzeba było natychmiast przewieźć do szpitala.

18 maja 2. Eskadra Bombowa wysłała w powietrze już dwa *Marylandy*. W pierwszym samolocie, którego numer nie jest znany, leciała załoga w składzie Lt. Labat, Cne Kopp, Adj. Richard oraz Sgt. Delfaut, w drugim zaś m.in. Cdt. Goumin i Cne Tulasne. Tulasne zdobył szczególną sławę. Poprzednio służył w Syrii jako oficer w składzie dywizjonu myśliwskiego GC I/7, w grudniu 1940 roku uciekł do Palestyny na stronę brytyjską. Jego najlepszy czas miał jednak dopiero nadejść: na froncie wschodnim w pułku myśliwskim Normandie.

Tak więc Tulasne wspólnie z Gouminem wykonał wspomniany sześciogodzinny lot nad Damaszkiem, Palmirą, Homsem, Bejrutem i Saidem. O godzinie 12.30 jeden z dwóch *Marylandów* (prawdopodobnie samolot pilotowany przez Labata) został zaatakowany przez cztery Morane'y z GC I/7. Trzech z atakujących pilotów — Sous Lt. Dumoulin, Sous Lt. Fabre i Adj. André — zauważyło, jak ich pociski trafiają w *Marylanda*. Zatrzymajmy się przez chwilę przy André. Pilot ten uzyskał swoje pierwsze zwycięstwo w maju 1942 roku, kiedy koło Oranu zestrzelił brytyjską łódź latającą *Catalina*. Potem zapisał na swoje konto jeszcze 15 potwierdzonych i cztery prawdopodobne zwycięstwa nad samolotami niemieckimi, gdy na froncie wschodnim walczył w składzie sławnego GC 3 Normandie. Tam jego pierwszym dowódcą był... Cne Tulasne. Tym razem francuskiemu *Marylandowi* udało się umknąć.

Do dramatu, który praktycznie zakończył udział francuskich lotników latających na *Marylandach* nad Sy-



rią, doszło 19 maja. Lt. Labat, który poprzedniego dnia miał wspomniane przykre doświadczenia ze swoimi rodakami w myśliwcach MS.406, prawdopodobnie doszedł do wniosku, że nie chce więcej walczyć. Słowo „prawdopodobnie” pojawia się tu dlatego, że istnieje kilka wersji tego wydarzenia.

Pewne jest, że *Maryland* Labata lądował przymusowo za liniami wojsk Vichy. Według jednych źródeł młody porucznik wrócił do jednostek „wiernych władcy Pétaina”, a według innych z niewiadomych przyczyn nie zdołał dociągnąć na lotnisko, z którego wystartował, więc rozbił maszynę, aby nie można było wykorzystać jej przeciw jego kolegom w brytyjskich mundurach. Potem on sam — w roku 1943 — wyjaśnił, że został zmuszony przez Brytyjczyków do walki przeciw Francuzom w Syrii oraz dodał, że wszyscy wiedzieli o jego postanowieniu, iż nigdy nie wystrzeli do swoich rodaków. Gdy na to wszystko nałożyły się rozkazy bombardowania jednostek Vichy oraz przygoda z atakującymi myśliwcami z poprzedniego dnia, postanowił odejść... Według niektórych źródeł Labat wstąpił do Armée de l'Air de l'Armistice, ponieważ 6 czerwca 1941 roku pilotował już Martina 167F z vichystowskiej GB I/39, który zrzucił francuskie ulotki nad Hajfą. Oprócz tego Glena miał w tym rejonie operować kolejny samolot z tej jednostki, który wykonał lot rozpoznawczy nad Cypr. Dwa brytyjskie myśliwce z 80 Sqn zgłosiły zestrzelenie jednego Martina 167F, ale w dokumentach jednostki Vichy nie ma nic na ten temat. Swoje zaangażowanie w walki przeciw Brytyjczykom (i *de facto* również przeciw Wolnym Francuzom) Labat także przemilczał.

Dezercja Labata utwierdziła Brytyjczyków w przekonaniu, że Wolni Francuzi nie są godni zaufania i odsunięto ich od działań. Było to szczególnie dotkliwe dla Cdt. Goumina, który walkę Wolnych Francuzów uważał za swój osobisty obowiązek. Dlatego też na spotkaniu z generałem Wavellem domagał się wyznaczenia mu najbardziej ryzykownej akcji, aby mógł „zmyć hańbę” z twarzy Wolnych Francuzów. Taką akcją stał się jego sławny lot bojowy nad Kretą w dniu 26 maja.

W tym czasie z Krety wycofywali się już ostatni obrońcy. Oddziały cisnęły się na wybrzeża, ustępując posuwającym się do przodu Niemcom. Brytyjcy, australijscy i nowozelandzcy żołnierze nie mieli żywności, amunicji ani lekarstw. Wówczas na wybrzeżu Krety pojawił się samolot Cdt. Goumina z zaopatrzeniem.

O locie z dnia 26 maja wspomina strzelec jego *Marylanda*, Adj.Chef Albert Marteau:

▲ Jednym z członków załogi Cdt. Goumina w 24 Sqn SAAF był Adj. Chef Albert Marteau. Na tym zdjęciu Marteau siedzi w kabinie *Marylanda* — chociaż wcale nie był pilotem — i ucina sobie pogawędkę z Capt. Jamesem Rooseveltem, synem prezydenta USA / via J. Chodil

▲ The crew of Cdt. Goumin in no. 24 Sqn SAAF included Adj. Chef Albert Marteau. Here Marteau is seated in the cockpit of the *Maryland* (although he was not a pilot) and chats with Capt. James Roosevelt, son of the US President. / via J. Chodil



▲ Francuska załoga południowoafrykańskiego *Marylanda*, która wyróżniła się podczas walk nad Kretą, otrzymując wiele słów uznania z różnych stron. Tutaj widzimy, jak po wojnie prezydent Grecji, Tsaldaris, nadaje Order Jerzego I Klasy Sous Lt. Albertowi Marteau (z lewej) i Adj. Robertowi Lefèvre / via J. Chodil

▲ French crew of a South African *Maryland* that distinguished itself during combats over Crete, earning much praise. Here, after the war, the President of Greece, Mr Tsaldaris, decorates Sous Lt. Albert Marteau (left) and Adj. Robert Lefèvre with the George Order 1st Class. / via J. Chodil

„Leciliśmy nad drogą z Canea do Maleme, gdzie na plaży kłębił się tłum. Pilot dostrzegł kilka Junkersów Ju 52, do których wystrzelił ze swoich karabinów maszynowych, a ja dołączyłem się do ostrzeliwania ze swoich dwóch kaemów w wieżyczce. Reakcja była natychmiastowa — smugi pojawiły się ze wszystkich stron — powyżej, poniżej, z prawej i lewej. Zaraz potem drugi strzelec, Sgt. Roger Lefèvre, stwierdził, że zaatakowały nas myśliwce. Pilot zaczął gwałtownie manewrować i obaj z Lefèvre otworzyliśmy ogień. Przesłał działac mój interkom, więc nic nie słyszałem. Zobaczyłem, jak zbliża się ziemia i czekałem na uderzenie. Jednak pilot poderwał samolot i gładko usiedliśmy na brzuchu. Była to już ostatnia szansa, by opuścić samolot, więc nawzajem z Lefèvre pomogliśmy sobie wyjść na zewnątrz. Niemal natychmiast wzięła nas do niewoli grupa niemieckich strzelców górskich. Usiłowałem im wyjaśnić, że w płonącym samolocie było nas czterech...”

Cdt. Goumin zginął w szczątkach *Marylanda* № 1607 (ex-AH307). Do ostatniej chwili panował nad samolotem i zdołał go bezpiecznie posadzić, tak że Marteau i Lefèvre wyszli z kraksy bez szwanku. Czwartym członkiem załogi, Lt. Pierre Courcot, był ciężko ranny, ale doczekał końca wojny jako jeńiec wojenny — podobnie jak obaj strzelcy pokładowi.

Francuskiego *Marylanda*, który pojawił się nad Kretą, działając w ramach 24 Sqn SAAF, wpisał na swoje konto prawdopodobnie Lt. Emil Omert z III./JG 77. Do-

dać jeszcze trzeba, że Marteau przytoczył więcej szczegółów ostatniego lotu *Goumina*. Pilot przeleciał nad plażą dwukrotnie, w pierwszym przelocie zrzucając nowozelandzkim żołnierzom lekarstwa. Cdt. Goumin został pierwotnie pochowany na Krecie, ale w sierpniu 1946 roku jego ciało ekshumowano i przetransportowano do Francji. Po uroczystej ceremonii w paryskim Pałacu Inwalidów jego szczątki przewieziono do rodzinnego miasta Orange, gdzie został pochowany po raz drugi.

Wolni Francuzi pozyskali dwa *Glenny* (№ 109 i 110) w Gabonie, który zajęli w listopadzie 1940 roku, czyniąc z niego swoją pierwszą kolonię, która przeszła spod władzy Vichy pod rządą Wolnej Francji. Ale o tym napiszemy później. Czas tych dwóch *Martinów* 167F miał przyjsć rok później.

Po zajęciu Syrii Wolni Francuzi zyskali wiele sprzętu, a po przejściu na ich stronę wielu żołnierzy Vichy także personel do utworzenia nowych jednostek. Dowódca FAFL, Col. Valin, rozkazał, aby nowe jednostki lotnicze Wolnych Francuzów nosiły nazwy historycznych prowincji ich kraju. Początkowo miano skoncentrować je w trzech obszarach operacyjnych, w których działali Wolni Francuzi — w Wielkiej Brytanii, na Bliskim Wschodzie i w Afryce (a dokładniej w afrykańskich koloniach przez nich pozyskanych). Z biegiem czasu doszedł jeszcze jeden obszar operacyjny — front wschodni.

Struktura tych samodzielnych jednostek FAFL przedstawiała się jak w Tabeli 11.

Grupa bombowa Bretagne stała się więc użytkownikiem owych dwóch *Martinów* 167F zdobytych w Gabonie, wspólnie z trzecim samolotem tego typu. Kolejne maszyny (innych typów) otrzymała ze Stałych Sił Lotniczych w Czadzie. W pierwszej fazie grupa miała trzy eskadry — Rennes (sześć *Lysanderów*), Nantes (trzy *Martiny* 167F) oraz eskadrę (o nieznanym nazwie) współpracy z armią. Grupa wspierała działania oddziałów naziemnych Wolnej Francji generała Leclerca w Fezzanie, gdzie samoloty atakowały pozycje włoskie. Potem cała jednostka została przeniesiona do brytyjskiej 8. Armii, jednak wówczas nie używała już *Glennów*, bo w ich miejsce otrzymała *Blenheimy*. Znaczącą siłą stała się dopiero w roku 1943, gdy otrzymała od Amerykanów średnie bombowce B-26 *Marauder*.

Na zakończenie niniejszego rozdziału o *Glennach* Wolnej Francji warto wspomnieć o losach *Martina* 167F (7B-1) z *Aéronavale*, a konkretnie z jednostki Flot 4F (Flotille 4F). O morskich *Martinach* 167F będziemy jeszcze pisać, więcej szczegółów znajduje się w tekście

Tabela 11 Struktura samodzielnych jednostek FAFL

Jednostka	Powstanie	Status operacyjny	Rejony walk	Wyposażenie
GC 1 Alsace (341 Sqn RAF)	01.09.1941	02.09.1941	Palestyna, Libia, Wielka Brytania, Francja	MS.406 Hurricane, Spitfire Mk. IX, Spitfire Mk. XVI
GC 2 Ile-de-France (340 Sqn RAF)	10.11.1941	10.04.1942	Wielka Brytania, Francja	Spitfire Mk. VA, Spitfire Mk. VB, Spitfire Mk. IX, Spitfire Mk. XVI
GC 3 Normandie (Pułk myśliwski Normandie, później Normandie-Niemen)	01.09.1942	23.03.1943	Rosja, kraje bałtyckie, Prusy Wschodnie	Jak-1, Jak-9, Jak-3
Lorraine 342 Sqn RAF	02.09.1941	25.10.1941	Libia, Francja, Niemcy	Blenheim, Boston, Mitchell
Bretagne	01.01.1942	01.01.1942	Fezzan, Sardinia, Włochy, pld. Francja, Niemcy, Atlantyki	Martin 167F, Lysander, Blenheim, Potez 540, Howard, Marauder
Artois	03.08.1942	03.08.1942	Południowy Atlantyk	Lysander, Anson
Picardie	wrzesień 1941			Hudson

o lotnictwie Vichy, ale temu jednemu poświęcimy teraz nieco uwagi.

1 marca 1941 roku do Gibraltaru przeleciał 1^{er} maître Roland Claude, były pilot myśliwski z Aéronavale. Razem z nim z szeregów Flot 4F rozlokowanego w Tafaraoui koło Oranu do Brytyjczyków uciekli też 4^{eme} maître Stourm i 4^{eme} maître Pacaud. Przelot na Gibraltar był bardzo dramatyczny, ponieważ do ich Martina 167F z oznaczeniami lotnictwa Vichy strzelała artyleria przeciwlotnicza zarówno Hiszpanii, jak i Wielkiej Brytanii.

Roland Claude po przejściu na stronę brytyjską rozpoczął służbę najpierw w 66 Sqn RAF (na samolotach *Spitfire*), potem przeniesiono go do 32 Sqn (na *Hurricane 'ach*) i w końcu do formującego się francuskiego 340 Sqn (znów *Spitfire*'y). W roku 1942 służył w 118 Sqn, gdzie przyczynił się do zestrzelenia Fw 190 nad Dieppe. W styczniu 1943 roku wrócił do swojej „poprzedniej profesji” — jako pilot morski wstąpił do 761, a potem do 807 Sqn FAA. Z pokładu lotniskowca HMS *Indomitable* startował na samolocie *Seafire* do walk na Sycylii. Zginął 14 lipca 1943 roku podczas ataku na Junkersa Ju 88.

W barwach Armée de l'Air de l'Armistice

W wojennej zawierusze największy udział Martiny 167F miały w ramach Armée de l'Air de l'Armistice czyli w lotnictwie Vichy.

Jeszcze przed upadkiem Francji siłom powietrznym udało się znaczną część swoich najbardziej nowoczesnych samolotów „ukryć” przed postępującym do przodu Wehrmachtem, wysyłając je do północnej Afryki. Do 27 czerwca 1940 roku na lotniskach w Algierii, Maroku i Tunezji znalazło się 851 samolotów, jakie przeleciały tam z Francji. Martiny 167F znajdowały się w składzie czterech grup bombowych (55 maszyn) oraz jednej grupy rozpoznawczej (13 maszyn). Kolejne rozlokowano w Syrii (jedna grupa bombowa) i w jednostkach Aéronavale. W dniu 1 września 1940 roku Martiny 167F znalazły się na wyposażeniu Escadrille 1B, 2B i 3B stacjonujących na lotnisku Oran-Perrégaux w Algierii, 4B w Blidzie (również w Algierii), a także Escadrille 2AB, 4AB i 10E w Sidi-Ahmed w Tunezji.

Północnoafrykańskie grupy bombowe po upadku Armée de l'Air były zdezorientowane, a ich załogi w wielu przypadkach rozważały dezercję do Gibraltaru — ale nie były już do tego zdolne po pierwszej konfrontacji, na którą nie trzeba było długo czekać.

Jednostronnym pojedynkiem sił francuskich i brytyjskich koło Mers el-Kebir nie będziemy się zajmo-

wać. Martiny 167F nie brały udziału w tamtych działaniach, tak więc zniszczenie francuskiej Floty Śródziemnomorskiej, które rozwiało wielkie nadzieje wielu francuskich pilotów na ich ucieczkę do Brytyjczyków, ich nie dotyczyło.

Na zemstę Francuzów na byłym sojuszniku nie trzeba było długo czekać. W nocy z 4 na 5 lipca nad Gibraltar skierowały się najpierw samoloty H-257bis z Esc B1. Nad brytyjski port dotarły tylko trzy z piątki bombowców. Zastały one miasto jasno oświetlone, ale nie zrzuciły bomb. Następnego dnia między 3.15 a 3.30 skierowało się tam pięć Martinów 167F z Esc 3B stacjonującej w Medouine. Ich zadanie nie było łatwe, bo załogi wciąż nie miały odpowiedniego przeszkolenia w lotach nocnych. Jeden Glenn rozbił się już podczas startu, a w jego szczątkach zginęła cała załoga — Ens. de vaisseau Chalandre, 2^{eme} maître Lallier i 2^{eme} maître Macadre. Kolejne dwa Martiny nie odnalazły celu, więc bombardowanie przypadło w udziale tylko załogom Lt. de vaisseau Jalaberta i Lt. de vaisseau Guiberta.

Po Mers el-Kebir dowództwo Armée de l'Air de l'Armistice postanowiło przesunąć Glenny z Afryki Północnej do Zachodniej, a konkretnie do Senegalu. Jeszcze przed jednostkami bombowymi na lotnisku w Ouakam rozgościła się grupa myśliwska GC I/4 z 19 samolotami Curtiss *Hawk* H.75. Później przybyły GB I/62 (15 lipca), GB II/62 (18 lipca) oraz GB I/63 (8 sierpnia). Dywizjon GB II/63 został początkowo rozwiązany, ale w grudniu 1940 roku odtworzono go i początkowo wyposażono w Martiny 167F. Jego nową bazą została Casablanca, gdzie z biegiem czasu jednostka przezbroiła się w Potezy 63.11. W Senegalu, który miał się stać miejscem kolejnej konfrontacji między RAF a Armée de l'Air de l'Armistice, znajdowały się 34 Glenny. Oprócz nowoczesnego uzbrojenia — jednej grupy *Hawków* i trzech grup Martinów 167F — Francuzi mieli tam również kilka jednostek Aéronavale wyposażonych w przestarzałe maszyny.

Po politycznym fiasku swojego sukcesu militarnego w Mers el-Kebir, Brytyjczycy przed swoją akcją w Dakarze skontaktowali się z Wolnymi Francuzami generała de Gaulle'a. Obecność gaullistowskich dysydentów miała pomóc Brytyjczykom podczas rozwiązywania w Dakarze problemu kolonii będących pod rządami Vichy. Sam de Gaulle był przekonany, że jego emisariuszom uda się przekonać vichystowską administrację w Dakarze równie łatwo, jak to było z koloniami pozyskanymi już dla sprawy Wolnych Francuzów.

We francusko-brytyjskim ugrupowaniu znajdował się lotniskowiec HMS *Ark Royal*, mający na swoim



► Do startu kołuje Martin 167F z GB I/39. Prawdopodobnie jest to jedna z tych maszyn, które krótko przed wykonaniem tego zdjęcia zostały zmontowane, ponieważ nie posiada jeszcze kamuflażu. GB I/39 swój chrzest bojowy przeżyła podczas walki z Brytyjczykami. Na poboczu pasa startowego stoją myśliwce MS.406. Lotnisko Rayak w Syrii, połowa 1940 roku / zbiory AJ-Pressu

◄ Martin 167F from the GB I/39 taxiing for take off. This is probably one of the recently assembled machines as it still has no camouflage. The GB I/39 had its combat debut during fighting with the British along the runway, Rayak aerodrome, Syria, mid-1940. / AJ-Press collection

► Sfotografowany od przodu Martin 167F (N° 88) należący do GR I/39, Syria, wiosna 1940 roku. W lotnictwie Vichy maszyna ta służyła ponad rok, dopóki 16 czerwca 1941 roku nie została zestrzelona przez brytyjską artylerię przeciwlotniczą w okolicy Damaszku. Cała jej załoga poniosła śmierć / via J. Chodil



► Head-on view of a GR I/39 Martin 167F (no. 88), Syria, spring 1940. The machine flew with the Vichy air force for over a year, until it was shot down near Damascus on 16 June 1941 by British AA fire, killing the entire crew. / via J. Chodil

pokładzie 30 *Swordfishów* z 810 i 820 Sqn RNAS, którym osłonę miało zapewniać 21 bombowców nurkujących *Blackburn Skua* z 800 i 803 Sqn. Oprócz tego na pokładzie lotniskowca znajdowały się rozpoznawczy wodnosamolot *Walrus* i dwa lekkie samoloty Coudron *Luciole*, na których wysłannicy de Gaulle'a zamierzali przelecieć do Dakaru.

Rankiem dnia 23 września oba lekkie samoloty Coudron *Luciole* wylądowały w Ouakam koło Dakaru. Na pokładzie jednego z nich był Adj.Chef Jules Joire, który walczył w maju 1940 roku jako pilot GC I/4 — w bitwie o Francję zestrzelił sześć niemieckich samolotów. Teraz otrzymał nie mniej trudne zadanie — miał przekonać swoich byłych kolegów, aby przyłączyli się do Brytyjczyków. Jego sytuacja była o tyle skomplikowana, że nie wiedział, iż spotka się z pilotami z GC I/4! Znajdujący się na pokładach brytyjskich okrętów gaulliści dowiedzieli się wrótce, że lojalni rządowi Vichy Francuzi ostatecznie aresztowali Joire'a i pozostałych emisariuszy...

Vichystowska administracja wiedziała oczywiście o brytyjskim zamiarze zajęcia Dakaru. Ich służby wywiadowcze zapowiadały „odwiedziny” już 17 września i od tego czasu Martiny 167F z GB I/62 znajdowały się w stałej gotowości bojowej, z bombami zawieszonymi w komorach bombowych. Gdy 23 września brytyjsko-gaullistowskie ugrupowanie zbliżyło się do Dakaru, uzbrojono również samoloty GB II/62. Maszyny obu dywizjonów otrzymały kombinacje różnych bomb — po dwie 225-kilogramowe przeciw okrętom oraz 50- i 10-kilogramowe na wypadek, gdyby trzeba było odpierać oddziały niemiezne dokonujące inwazji.

O godzinie 13.45 GB II/62 otrzymał rozkaz pilnego przygotowania do lotu dziesięciu Glennów. Wysłano na lot rozpoznawczy N° 166 pilotowanego przez Lt. Bavièra. W odległości 200 kilometrów od wybrzeża lotnik dostrzegł grupę okrętów — dwa krążowniki, pięć niszczycieli i pięć innych jednostek. Po południu wykonano jeszcze dwa loty rozpoznawcze, jeden z nich przeprowadził samolot z GB I/63. Już przed południem brytyjskie *Blackburn Skua* próbowały zestrzelić nad Dakarem francuski samolot obserwacyjny Laté 4E-2, ale jego pilot, Lt. de vaisseau Roux, zdołał umknąć. O godzinie 11.00 Brytyjczycy zauważyli, że z dakarskiego portu próbują wypłynąć francuskie krążowniki i okręty podwodne. W ich stronę pomknęły uzbrojone w bomby *Swordfish*e i *Skua*. O 12.30 pilotujący francuski myśliwiec Lt. Chapuy przegonił *Swordfish*a, który usiłował zrzuć bomby na łódź podwodną.

Dziesięć minut przed godziną 13.00 *Swordfish*owi z załogą Lt. N. R. Corbett-Milward, Lt. B. J. Prender-

gast i L/AP. W. Clithero udało się wymanewrować H.75 z GC I/4 pilotowanego przez Asp. Duvala, lecącego w składzie trzysamolotowego patrolu, który zaatakował „Tobołka”. Podczas ostatniego podejścia Asp. Duval zahaczył o powierzchnię morza. Pilota nie udało się uratować. Dzięki temu brytyjskie lotnictwo mogło poniekąd zapisać na swoim koncie pierwszy francuski myśliwiec w tej nie wypowiedzianej wojnie.

O 14.25 potyczkę z „nierozpoznanym samolotem” zgłosił również Martin 167F z GB I/62 pilotowany przez Sgt.Chef Saint-Colombe'a. Prawdopodobnie był to jeden z trzech samolotów, jakie jednostka ta wysłała na lot rozpoznawczy. Starcie zakończyło się bez jakichkolwiek strat, a po powrocie na lotniskowiec załoga jednego *Swordfish*a zgłosiła, że została zaatakowana przez bombowiec „Maryland”.

Po „sukcesie” Martina 167F jako myśliwca Francuzi prawdopodobnie chcieli go powtórzyć w następnym dniu — 24 września o 6.15 wystartowały dwa Glenny z GB II/62, aby „przegonić nieprzyjacielskie samoloty” znad redy portu. Nie napotkano jednak żadnego przeciwnika. Wyznaczenie Martinów 167F do roli myśliwców jest wcale tak śmiesznie, jak by się mogło wydawać. Podstawowym samolotem używanym jako myśliwiec, jakim dysponowali tam Brytyjczycy, był bombowiec nurkujący *Blackburn Skua*, który był wolniejszy niż francuskie bombowce, a o przewadze Martinów nad „Tobołkami”, jak nazywano *Swordfish*e, nawet nie warto wspominać.

O 10.15 na następny lot rozpoznawczy wystartował kolejny Glenn z GB I/63, osłaniany przez dwa *Hawki* z GC I/4. Tę formację zaatakował brytyjski jednopłat, który Francuzi zidentyfikowali jako samolot *Fairey Fulmar*. W rzeczywistości był to *Blackburn Skua* z 803 Sqn. Potyczka zakończyła się bezkrwawo, a brytyjski pilot niebawem wylądował na pokładzie lotniskowca.

Podczas tego lotu rozpoznawczego Martin 167F z GB I/63 natrafił na płonący okręt. Możliwe, że był to pancernik *Berham*, który kilka minut wcześniej został trafiony 200 kg bombą przez Martina 167F (N° 91) z GB I/62 pilotowanego przez Adj.Chef Tipveau.

Również o 10.15 wystartowały dwa Glenny (N° 127 i 128) z GB II/62, które zrzuciły na brytyjskie ugrupowanie 29 bomb po 50 kg każda. Jednak samoloty pilotowane przez Sous Lt. Leforta i Lt. Baratçabala nie odniosły żadnych sukcesów.

O 11.50 brytyjską flotę zbombardował Martin 167F (N° 182) z GB II/62 pilotowany przez Sous Lt. Quirita. Francuski bombowiec zaatakowały trzy *Skua*, ale Martin udowodnił, że jest szybszy od swoich prześladowców i bez problemu im uciekł.

Ponieważ Francuzi w każdej chwili oczekiwali brytyjsko-gaullistowskiego desantu, pośpiesznie uzbroili większość Martinów 167F z GB I/62 w 10 kg bomby, aby można było wykorzystać je przeciw sile żywej nieprzyjaciela.

W dniu 25 września lotnictwo myśliwskie Vichy potwierdziło swoją przewagę, bez większych problemów udaremniając wszelkie ataki praktycznie bezbronnych *Swordfishów*. Glenny przystąpiły do walki o 9.55, gdy trzy samoloty z GB II/62 — N° 135, 121 i 9 — pilotowane przez Lt. Bavièra, Lt. Garba i Lt. Maurina zaatakowały brytyjską flotę. Atak był jednak nieskuteczny, ponieważ większość bomb nie eksplodowała. Skuteczna — ponieważ wybuchła — mogła być właściwie tylko jedna, ale ta spadła niegroźnie w wodę w odległości 50 metrów od krążownika *Faulknor*. Na Martina pilotowanego przez Bavièra rzuciły się trzy *Skua*, ale pilot francuski z łatwością bawił się z nimi „w kotka i myszkę”. Zaraz potem nadleciało jeszcze sześć samolotów tego typu, ale i z nimi nie miał większych problemów. Martin 167F N° 121 został w końcu uszkodzony przez ogień artylerii przeciwlotniczej. Jeden z członków jego załogi — Cpl Chef Demain — uznał samolot za stracony i nad plażą wyskoczył ze spadochronem. Atak bombami 200 kg na brytyjską flotę wykonał Adj Chef Cochín z GB I/62 pilotujący Martina 167F N° 91, ale nie uzyskał on żadnego trafienia.

Po tych akcjach Brytyjczycy oddalili się od Dakaru — ku wielkiemu niezadowoleniu generała de Gaulle'a, dla którego oznaczało to polityczną porażkę — i ich flota skierowała się ku Freetown w Sierra Leone. 26 września i w dniach następnych Glenny wszystkich trzech dywizjonów bombowych wykonywały loty rozpoznawcze, ale nie zanotowano żadnych ruchów nieprzyjaciela. W dniu 27 września nad Freetown poleciały dwa Martin 167F z GB I/62 i II/62, lokalizując brytyjską flotę. Oba bombowce bezpiecznie dotarły do Conakry (Gwinea) i do Dakaru wróciły następnego dnia. Glenn N° 128 z GB II/62 został jednak ciężko uszkodzony podczas startu do kolejnego lotu rozpoznawczego w dniu 29 września. Celem jego misji miała być brytyjska Gambia. Natomiast 6 października tamtejsza artyleria przeciwlotnicza uszkodziła Martina 167F N° 137 z GB II/62.

Do działań jednostek w zachodniej Afryce jeszcze dojdziemy, a teraz musimy wrócić na północną część kontynentu, gdzie w dniach 24 i 25 września Armée de l'Air de l'Armistice postanowiło wziąć odwet za Mers el-Kebir. Jako cel wybrano największy w okolicy brytyjski port — Gibraltar.

Pierwszy nalot wykonano 24 września między godziną 13.00 i 14.15, a uczestniczyły w nim siły wymienione w Tabeli 12.

Oprócz Gibraltar Armée de l'Air de l'Armistice rozważało również nalot na Maltę, Cypr lub Kretę, ale ostatecznie zdecydowano się na największy (i najbliższy) cel. Rozpoznanie nad Gibraltar wykonały Martin 167F z GR I/22, która to jednostka wykonała również makiętę brytyjskiego portu dla jednostek bombowych. Oslonę bombowców stanowiły myśliwce *Hawk* H.75 z GC I/5 i GC II/5 oraz D.520 z GC II/3. Podczas nalotu zrzucono 41 ton bomb i według raportu załóg zauważono „wielki okręt, który płonął”, a kolejne eksplozje dostrzeżono „na północnym krańcu arsenału”. Ogień brytyjskiej artylerii przeciwlotniczej uszkodził dwa DB-7 z GB I/32.

Rozpoznanie Gibraltar po nalocie wykonały cztery Glenny z GR I/22 z lotniska Rabat-Salé. Po ich powrocie dowództwo Armée de l'Air de l'Armistice nakazało powtórzyć nalot — w dniu 25 września między 15.00 a 16.15 na Gibraltar spadło 56 ton bomb (samoloty uczestniczące w ataku wymieniono w Tabeli 13). Tym razem brytyjskiej artylerii przeciwlotniczej udało się zestrzelić bombowiec LeO 451 z GB II/32.

Po nalocie nad Gibraltar wysłano cztery Martin 167F z GR I/22. Po ich powrocie dowództwo Armée de l'Air de l'Armistice musiało przyznać, że główne cele nie zostały zrealizowane, ponieważ wyrządzone szkody były niewielkie — większość bomb nieszkodliwie spadła do morza.

Wróćmy teraz do zachodniej Afryki, aż za równik. Po dakarskiej porażce de Gaulle chciał sprawdzić, czy uda mu się jeszcze pozyskać dla Wolnych Francuzów jakąś kolonię i zwrócił się ku zachodnioafrykańskiemu Gabonowi. Tamtejszy mały garnizon zdawał się być odpowiedni do jego celów. Już w ciągu września blokadę wybrzeża Gabonu rozpoczęły brytyjskie okręty, a po fiasku w Dakarze przyłączyły się do nich również jednostki Wolnych Francuzów. Za obronę Gabonu odpowiedzialny był lotnik, generał Tètu, któremu towarzyszyli dwaj inni lotnicy — Col. Crochu i Cne Mordacq. Można więc było przypuszczać, że w obronie kolonii główną rolę odegra lotnictwo — i tak właśnie było.

Po odparciu brytyjsko-gaullistowskiego najazdu na Dakar dowódca lotnictwa we Francuskiej Zachodniej Afryce, generał Gama, nakazał wzmocnić obronę całego obszaru. Dywizjon myśliwski GC I/4 przeniósł się do miasta Gao w Mali (gdzie przebywał od 14 listopada 1940 do 22 stycznia 1941 roku), a do Dakaru przybył GC II/5. 30 września 1940 roku do Bamako w Mali przeniesiono wraz z jego Glennami cały GB I/62,

Tabela 12 Siły uczestniczące w nalocie na Gibraltar 24 września

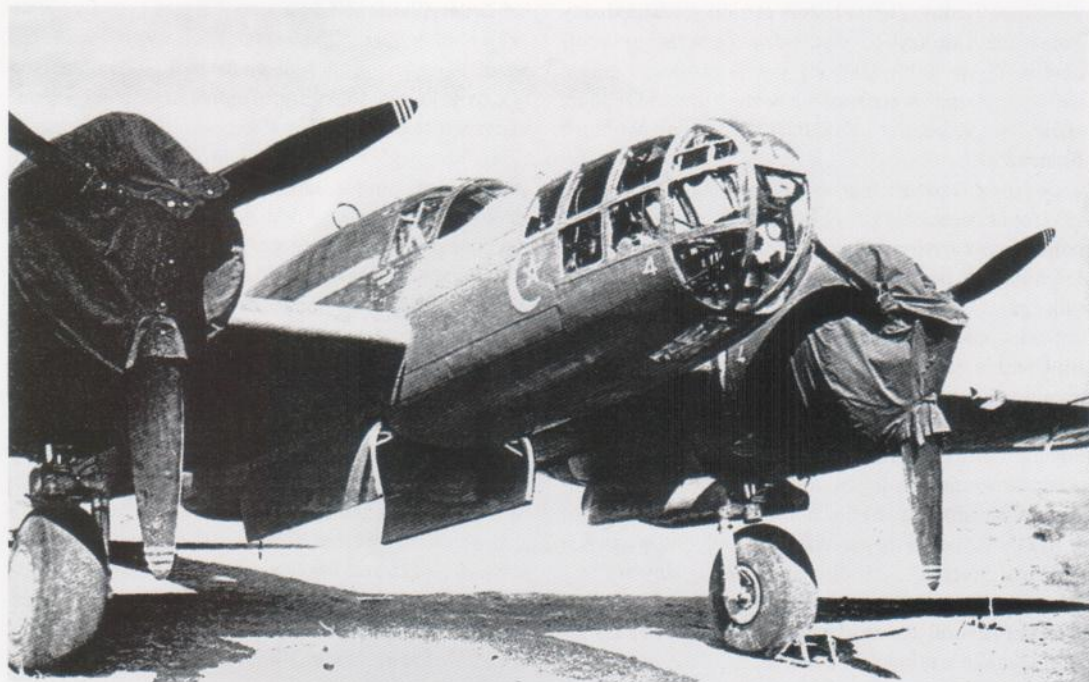
Jednostka	Typ	Liczba	Lotnisko
GB I/23	LeO 451	6	Meknes
GB II/23	LeO 451	3	Meknes
GB I/19	DB-7	5	Meknes
GB II/61	DB-7	10	Meknes
GB I/32	DB-7	12	Mediouna
GB I/11	LeO 451	9	Oran
2B-3B (Aéronavale)	Martin 167F	11	Port Lyautey
2AB-4AB (Aéronavale)	Martin 167F	8	Tafaraoui

Tabela 13 Siły uczestniczące w nalocie na Gibraltar 25 września

Jednostka	Typ	Liczba	Lotnisko
GB I/23	LeO 451	6	Meknes
GB II/23	LeO 451	5	Meknes
GB I/19	DB-7	9	Meknes
GB II/61	DB-7	9	Meknes
GB I/32	DB-7	10	Mediouna
GB II/32	DB-7	7	Mediouna
GB I/25	LeO 451	9	Oran
GB I/11	LeO 451	6	Oran
2B-3B (Aéronavale)	Martin 167F	12	Port Lyautey
2AB-4AB (Aéronavale)	Martin 167F	8	Tafaraoui

► Martin 167F z Esc 3B francuskiego lotnictwa morskiego (Aéronavale). Samolot ten wykonywał zadania rozpoznawcze nad terenami Francuskiej Afryki Zachodniej oraz śledził ruchy brytyjskich konwojów morskich między Bathurst a Freetown. Zwraca uwagę ciekawe godło pod kabiną pilota / via J. Chodil

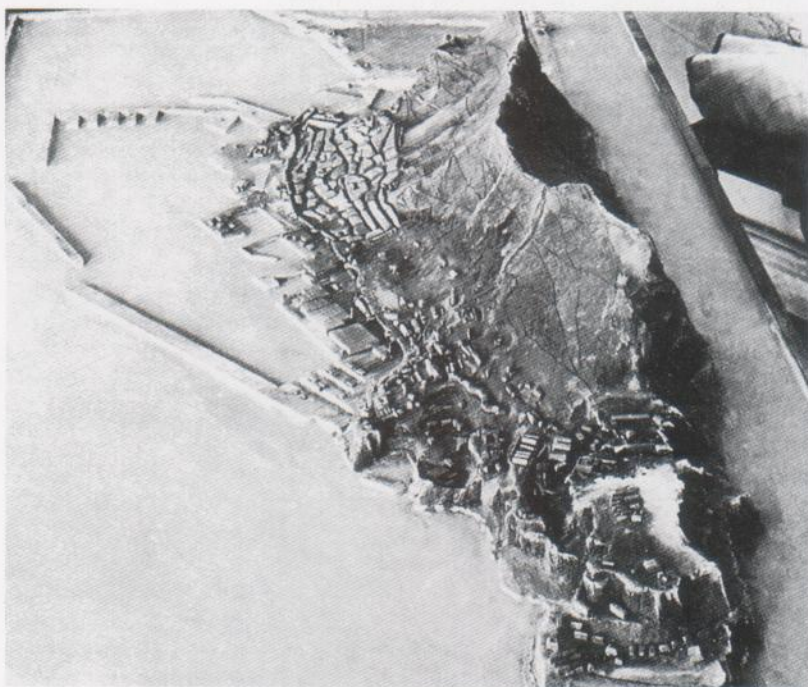
► Martin 167F of the French naval aviation (Aéronavale) Esc 3B. The aeroplane flew reconnaissance missions over the French West Africa and monitored British convoys between Bathurst and Freetown. Note the interesting emblem under the cockpit. / via J. Chodil



16 listopada dołączył tam także GB I/63. Do Dakaru przeniesiono też (od 11 listopada 1940 roku) GB I/23 wyposażony w samoloty LeO 451, a 8 lutego 1941 dołączył do niego GB II/63 ze swoimi Martinami 167F. W dniu 10 października 1940 roku połączone Esc 2B i 3B utworzyły nowy Flot 3F i ze swoimi Glennami również przeleciały do Dakaru.

Odtąd wykonywano loty rozpoznawcze nad Gamią i Sierra Leone. Dzięki temu w październiku rezydujący w Gabonie generał Tétu mógł zwrócić się o pomoc do „malijskiego” GB I/62. W dniu 22 października do Libreville przybyły trzy Martin 167F:

Numer	Dowódca
110	Lt Selva
109	Lt Beuchet
10	Sous Lt Eude



Przeciw tym bombowcom Wolni Francuzi mogli początkowo wystawić do walki jedynie stare Potezy 25TOE ze swoich Stałych Sił Lotniczych w Gabonie, środkowym Kongu oraz Kamerunie (zobacz rozdział o Glennach w służbie Wolnej Francji). Później zwiększyli swoje siły lotnicze w Gabonie o sześć *Blenheimów* i 12 *Lysanderów*. Wolni Francuzi byli więc pewni swojego sukcesu, który, jak przypuszczali, osiągną bez strat, a jedyną ceną zwycięstwa będzie świadomość, że stanęli z bronią w rękę przeciw swoim rodakom...

22 października dwukrotnie zbombardowali okolicę Lambaréné, raniąc sześciu obrońców. 25 października siły FAFL ponownie zbombardowały tę miejscowość, ale tym razem doszło do walki powietrznej między samolotami obu francuskich lotnictw. *Nota bene* w całej II wojnie światowej siły FAFL i Armée de l'Air de l'Armistice walczyły ze sobą tylko trzykrotnie i we wszystkich trzech przypadkach miało to miejsce w Gabonie (do strzałów doszło również w Syrii, ale tam piloci wichystowskich myśliwców nie wiedzieli, że w kabinach *Marylandów* SAAF siedzą Francuzi).

Na pomoc Lambaréné wystartowały z Libreville Martin 167F pilotowane przez Lt. Selvę i Lt. Beucheta, gdzie spotkały się z dwupłatowym Potezem 25TOE, za sterami którego siedział prawdopodobnie Lt. Noel. Pilot Wolnej Francji manewrował swoim samolotem, aż osiągnął taką pozycję względem dwusilnikowego bombowca, że umożliwił strzelcowi trafienie dwoma pociskami w kabinę wrogiej maszyny, jednym w przewód

◀ Samoloty rozpoznawcze z GR I/22 wykonywały loty nad brytyjską bazą w Gibraltarze. Na podstawie przekazanych zdjęć oraz informacji zbudowano makietę portu. Dzięki temu we wrześniu 1940 roku bombowce Armée de l'Air de l'Armistice mogły wykonać kilka nalotów jako rewanż za ataki Royal Navy na francuskie bazy morskie / via J. Chodil

◀ GR I/22 reconnaissance aircraft flew missions over Gibraltar. Using photos thus obtained, plus other intelligence, a model of the harbour was built. This allowed bombers of the Armée de l'Air de l'Armistice to fly several raids in September 1940 as a revenge for the Royal Navy attacks against French naval bases. / via J. Chodil

paliwowy i jednym w statecznik poziomy. Rozpędzony Potez zniżył się szybko, wychodząc poza zasięg strzelców bombowca. Uszkodzony Glenn przeleciał potem nad Lambaréné i skierował się w stronę rzeki Ogooué, gdzie zrzucił bomby na oddziały nazienne Wolnych Francuzów.

W dniu 30 października o godzinie 10.10 Martin 167F N° 109 Lt. Beucheta został ostrzelany w okolicy Lambaréné przez artylerię przeciwlotniczą. Salwa uszkodziła go na tyle poważnie, że musiał zawrócić do Libreville, gdzie uznano go za nie nadającego się do naprawy.

6 listopada o 10.00 Lt. Selva wystartował w swoim Glennie do pościgu za dwoma *Lysanderami*, które zrzuciły bomby na wichystowski okręt *Bougainville*. Na potrzeby tego zadania załoga Glenna została zredukowana do pilota i tylnego strzelca. Jednego *Lysandera* udało się trafić, ale jego pilot uciekł przed wciąż atakującym Martinem 167F nad hiszpańską Gwineę, skąd jego załoda udało się przedostać do południowego Kamerunu, na tereny kontrolowane przez Wolnych Francuzów. Tego samego dnia w innym Glennie Saint Colombe przegonił jeszcze dwa *Lysandery*, przy okazji raniąc jednego z tylnych strzelców.

8 listopada Armée de l'Air de l'Armistice w Gabonie miało do dyspozycji już tylko jednego Martina 167F (z numerem 10). Także i ten samolot został zniszczony przez oddziały Wolnych Francuzów w Libreville.

W dniu 10 listopada o godzinie 3 w nocy podpisano zawieszenie broni i do Libreville weszły oddziały de Gaulle'a. Dwa pierwsze Martin 167F (N° 109 i 110) udało się naprawić i wcielono je do grupy bombowej Bretagne.

Zupełnie nieznaną jest historia „cywilnych” Glennów we Francuskiej Somalii czyli w dzisiejszym Dżibuti. Ten niewielki kraj położony na brzegu Morza Czerwonego miał duże znaczenie dla Francuzów. Mógł się pochwalić bezpiecznym i głębokim portem, a przede wszystkim dogodnym położeniem u wyjścia z Morza Czerwonego (a więc i Kanału Sueskiego) na Ocean Indyjski. Oprócz tego ziemie Francuskiej Somalii oddzielały od siebie zajęta przez Włochów Etiopię i Erytreę oraz Somalię Brytyjską.

Na czele kolonialnego rządu Francuskiej Somalii stał generał Legentilhomme, który nie zamierzał podporządkować się francusko-niemieckiemu zawieszeniu broni. Jako emisariusz de Gaulle'a przybył do Francuskiej Somalii Col. de Larminat, jeden z twórców sił zbrojnych Wolnej Francji. Jednak ci dwaj mężczyźni nie mogli się ze sobą dogadać, a rządowi Vichy udało się odwo-

łać Legentilhomme'a i na jego miejscu posadzić lojalnego rządowi Nouailhetasa.

Z takiego rozwoju sytuacji nie byli zadowoleni Brytyjczycy, którzy spełnili groźbę przedstawioną wcześniej odwołanemu generałowi Legentilhomme'owi i ogłosili blokadę wybrzeża Francuskiej Somalii. Dokąd Włosi zajmowali Etiopię, możliwe było zaopatrywanie kolonii linią kolejową z Addis Abeby do Dżibuti. Jednak niebawem Brytyjczycy opanowali większą część Etiopii i ta opcja została wykluczona. Francuska Somalia mogła jeszcze kupować potrzebne materiały w kilku etiopskich prowincjach, których dotąd Brytyjczycy nie zajęli. Musieli jednak płacić za to złotem i srebrem, których niebawem zaczęło brakować.

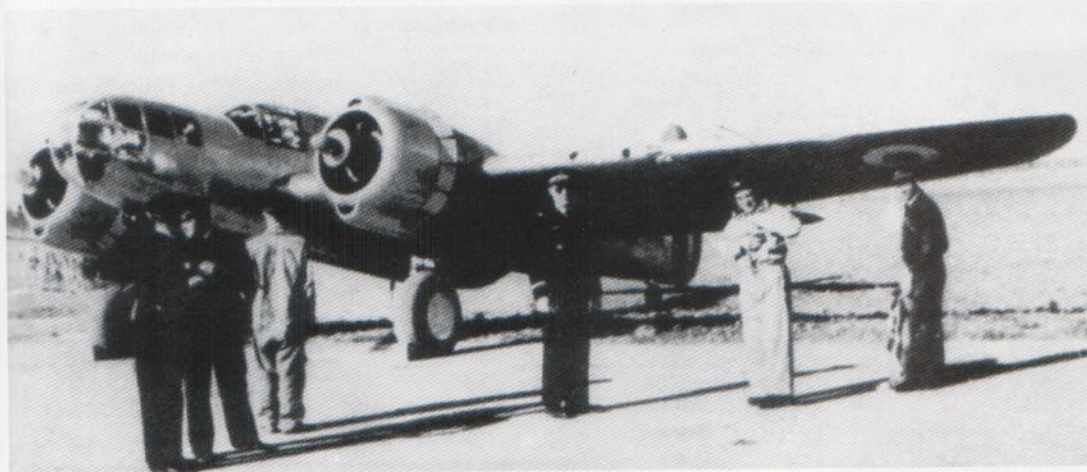
Ostatnią deską ratunku dla kolonii pozostała droga lotnicza — pierwsze samoloty dostarczono 11 listopada 1940, a potem w lutym 1941 roku. Jednak pomoc ta była niedostateczna i raczej wątpliwej wartości. Francuscy cywilni zwierzchnicy Air France nie chcieli wystawiać na szwank swoich dużych samolotów, musiało więc „wkroczyć” Armée de l'Air de l'Armistice. W Libanie znajdował się wówczas dywizjon bombowy GB I/39 z trzema Martinami 167F, które dzięki powiększeniu zbiorników paliwa mogły przelecieć aż 2500 kilometrów. I tak w dniu 1 maja 1941 roku Glenn N° 104 startujący z syryjskiego Rayaku dostarczył do Dżibuti 25 kg lekarstw i 100 kg żywności. Za jego sterami siedział Lt. Baron. Do Syrii bombowiec wrócił 3 maja.

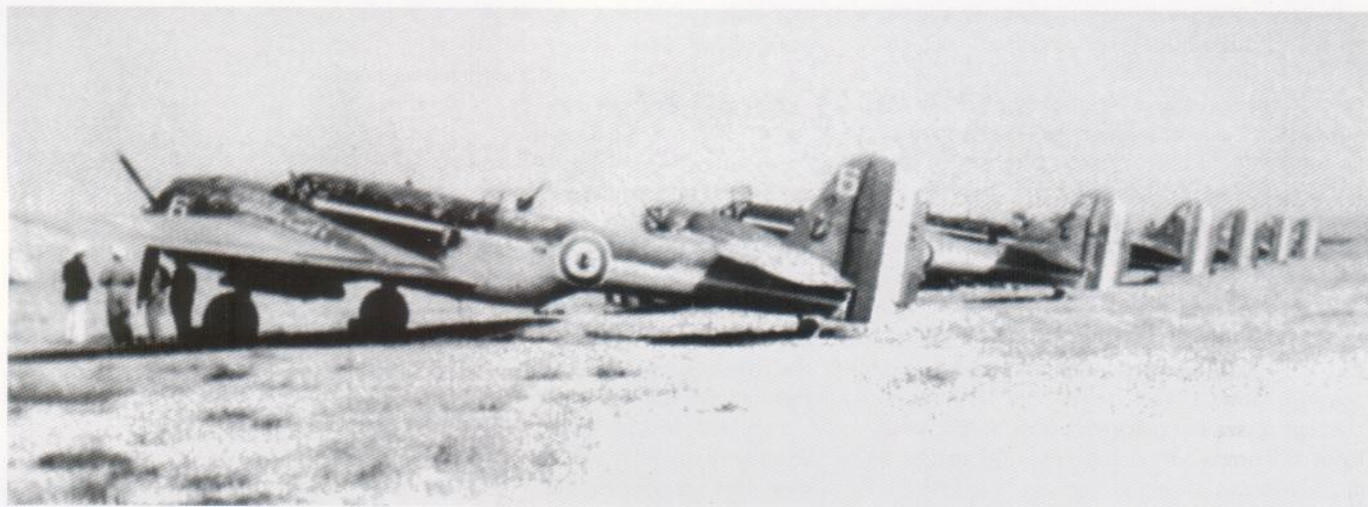
Do kolejnej misji doszło 6 czerwca, gdy Martina pilotował Lt. Kerhouas. Do Syrii wrócił 8 czerwca. Z powodu dramatycznego rozwoju sytuacji w tym kraju, o czym będziemy jeszcze wspominać, pozostał to na długo ostatni lot z zaopatrzeniem wykonany przez te bombowce. Do maja 1942 roku sporadyczne wyprawy z zaopatrzeniem do Dżibuti podejmowały samoloty najróżniejszych typów — Glenny powróciły do tych zadań dopiero po roku. Jednak tym razem musiały pokonywać znacznie większe odległości, gdyż Syria wpadła w ręce Brytyjczyków i gaullistów.

W dniu 25 maja 1942 roku Martin 167F (N° 260) z GR I/22 w Rabacie przybył do francuskiego Clermont-Ferrand, gdzie przeszedł szereg modyfikacji — otrzymał dodatkowe zbiorniki paliwa i został znacznie odciążony. 11 czerwca otrzymał cywilną rejestrację F-BAFT i z różnorodnym ładunkiem (w tym złota) przeleciał z Istres do Athén. Stamtąd skierował się do Francuskiej Somalii, ale jego załoga — Lt. Vauché, Sgt Chef Loursori, Adj. Dumant i Adj. Dietsch — była zmuszona lądować w Erytrei i dostała się do niewoli.

► Martin 167F (N° 40) z cywilnym oznaczeniem F-BACF przewiózł 18 maja 1941 roku generała Bergereta do Bejrutu na inspekcję oddziałów. Podczas lądowania maszyna została uszkodzona i dywizjon GB I/39 wykorzystywał ją potem jako park części zamiennych. Samolot ten został zniszczony 23 czerwca 1941 roku podczas ataku brytyjskich myśliwców / via J. Chodil

◄ On 18 May 1941 Martin 167F (no. 40) with civil markings of F-BACF has brought Gen. Bergeret to Beirut for an inspection. The machine was damaged during landing and it was later used by the GB I/39 as a source of spares. The aeroplane was destroyed on 23 June 1941 during a raid by British fighters. / via J. Chodil





▲ Samoloty Martin 167F należące do Esc 7B, wchodzącej w skład Flot 4F, podczas przygotowań do przelotu do Syrii. Maszyny te mają numery taktyczne wymalowane zarówno na statecznikach pionowych, jak i na osłonach silników / via J. Chodil

▲ Martin 167Fs of the Esc 7B, Flot 4F, during preparations for the ferry flight to Syria. These machines had their code numbers applied both on the fins and engine cowlings. / via J. Chodil

Do kolejnych prób doszło w lipcu, gdy Martin 167F (N° 266) z GR I/22 z cywilnymi oznaczeniami F-BAHC przeleciał z Marignane do Tunisu, a stamtąd do libijskiej Agedabii. Potem skierował się do Dżibuti. Glenn, nazwany „Cne Rolland”, dotarł tam 13 lipca o godzinie 3 rano. Trzy dni później samolot przeleciał na Madagaskar, skąd 28 lipca wrócił do Marignane. Załogę dowodzoną przez Cdt. Gaudillère tworzyli wyłącznie ochotnicy.

9 września 1942 roku F-BAHC z nową załogą pod dowództwem Cdt. Chassina wykonał jeszcze jeden lot do Dżibuti, czym zakończyły się te nietypowe działania Martinów 167F — 28 grudnia 1942 roku do Dżibuti dotarły oddziały Wolnych Francuzów. Vichystowscy obrońcy (oczywiście w tym czasie władza Vichy nie miała już żadnej mocy) odmówili strzelania do swoich rodaków...

Glenny były także używane jako samoloty dyspozycyjne. Dzięki swojemu dalekiemu zasięgowi były wykorzystywane przez wysokich oficerów — zarówno rządu Vichy, jak i Wolnej Francji — do odpowiednio szybkiego, względnie bezpiecznego i wygodnego podróżowania w najdalsze zakątki kolonialnych posiadłości Francji.

Przykładowo Martin 167F (N° 40) z cywilnym oznaczeniem F-BACF przewiózł 18 maja 1941 roku generała Bergereta do Bejrutu. Przy lądowaniu maszyna została uszkodzona i miejscowy dywizjon GB I/39 wykorzystywał ją potem jako park części zamiennych dla samolotów Armée de l’Air de l’Armistice i Aéronavale. Innego Martina 167F generał Bergeret używał do inspekcji oddziałów w północnej Afryce w listopadzie 1941 roku. Na pokładzie Glenna w lipcu 1940 roku przybył do Dżibuti Col. de Larminat — „jego” Martin 167F wchodził w skład Eskadry Wolnej Francji numer 1.

Wróćmy teraz do zastosowania bojowego Glenów w Armée de l’Air de l’Armistice. Jednak zanim przeanalizujemy najbardziej znany wątek udziału vichystowskich Martinów 167F w działaniach bojowych — w bitwie o Syrię — zatrzymajmy się przy incydentach, w jakich brały udział samoloty tego typu.

10 lutego 1941 roku Sgt. Brugger uciekł w Martinie 167F (N° 114) z GR I/22 do Gibraltaru. Mimo iż tylko on wiedział dokąd leci, inny członek załogi, Sous Lt. Girardon, również zgodził się pozostać na emigracji. Natomiast Adj. Vavas seur postanowił wrócić. Strona brytyjska umożliwiła mu to i 5 maja lotnik zjawił się w Rabacie.

14 lutego do Brytyjczyków uciekli kolejni lotnicy GR I/22, po czym cała jednostka została uziemiona. Uratowała ją akcja Sous Lt. Bonnemaïsona, który 11 kwietnia 1941 roku został wysłany w celu odnalezienia francuskiego statku *Fort-de-France* zajętego przez Brytyjczyków. Bonnemaïsonowi — wspólnie z dwoma Martinami 167F z Aéronavale (Esc 1B i 5B) — udało się wypatrzeć statek, który następnie został odbity przez francuski okręt wojenny. Sankcje nałożone na GR I/22 zostały wówczas odwołane.

Do podobnej sytuacji doszło także w Aéronavale. O ucieczce Rolanda Claude’a już wspominaliśmy w rozdziale o Glennach w służbie Wolnej Francji. Po jego dezercji uziemiono całą Flot 4F, a dowódcy Flot 4F oraz Esc 7B zostali aresztowani. Na wolność wypuszczono ich 21 marca 1941 roku. Nadwątlone zaufanie Esc 7B odbudował 30 marca, gdy przeciw francuskiemu konwojowi Brytyjczycy wysłali krążownik *Sheffield* i cztery niszczyciele. Formacja Martinów 167F z Flot 6B i 7B wykonała skuteczny atak na brytyjskie okręty, trafiając jeden z niszczycieli i minimalnie chybiając krążownika.

13 czerwca był bardzo pechowym dniem dla Martina 167F (N° 136, 5B-1) z Flot 2F. Jego zadaniem była misja rozpoznawcza nad Freetown, dokąd zgodnie z rozkazem samolot wystartował z Conakry. Załogi francuskiego samolotu nikt nie powiadomił o fakcie, że obronę tego zachodnioafrykańskiego portu przejęły *Hurricane’y* z 128 Sqn RAF — w ataku brytyjskich myśliwców zginęło dwóch członków załogi. Pozostali dwaj usiłowali dolecieć do Gwinei, ostatecznie musieli jednak wodować w pobliżu norweskiego statku *Rolf*. Ponieważ płynął on do Freetown, dwaj cudem uratowali francuscy lotnicy nie uniknęli niewoli.

W okresie od listopada 1940 do listopada 1941 roku Aéronavale wykonało łącznie 38 lotów rozpoznawczych nad Freetown i 45 lotów nad Bathurst. Czasami były to loty bardzo dramatyczne.

22 sierpnia 1941 roku pilot 128 Sqn, Sgt. Todd, zestrzelił nad Freetown Martina 167F (N° 141) oznaczonego 5-BR-2. Żaden z francuskich lotników nie przeżył. Natomiast sam Todd twierdził, że zestrzelił francuskiego „Marylanda” 22 sierpnia, ale w roku 1942, gdy Armée de l’Air de l’Armistice ani Aéronavale żadnego samolotu nie straciły... Dokumenty francuskie potwierdzają również inny sukces Todda w walkach z Glenami, który miał miejsce 13 grudnia 1941 roku.

Kolejne loty rozpoznawcze nad Freetown wykonywało Aéronavale. Dwa Glenny — 1-BR-8 i 1-BR-7

— odwiedziły brytyjski port 11 października 1942 roku. Na pokładzie drugiej maszyny na stanowisku strzelca pokładowego siedział Cne de frégate Daillière, żywa legenda Armée de l'Air, który w czerwcu 1940 roku dowodził bombowcem Farman 223.4 nazwanym „Jules Verne” — pierwszym samolotem, który w czasie II wojny światowej zbombardował Berlin. Oba Glenny wystartowały z Dakaru, ale samolot Daillière'a miał awarię techniczną i zawrócił do Conakry. Tak więc nad cel nadleciał z 20-minutowym opóźnieniem, gdy brytyjskie myśliwce były już w pełnej gotowości. W efekcie pierwszego ataku F/L R. N. G. Allena i F/O Woodgate'a na pokładzie francuskiego bombowca zginął jeden z lotników... Cne de frégate Daillière.

Największą kampanią Martinów 167F z Armée de l'Air de l'Armistice i Aéronavale były walki w Syrii oraz Libanie.

Tak zwany Lewant, czyli Syria i Liban, był strategicznym punktem dla rządu Vichy, dla Wolnych Francuzów, dla Niemców i dla Brytyjczyków. To właśnie tam znajdował się klucz do pól naftowych Iraku i Iranu, stamtąd można było zaatakować zakaukaskie obszary roponośne i w tym miejscu rozchodziły się drogi do Indii i Egiptu. Wolni Francuzi starali się pozyskać Lewant praktycznie natychmiast po uznaniu ich przez Wielką Brytanię, ale wszystkie ich wysiłki szły na marne.

Brytyjczycy zwrócili większą uwagę na ten obszar, gdy niemieckie oddziały wyparły ich z Grecji i Krety. Powstało niebezpieczeństwo, że Niemcy będą chcieli wylądować w Syrii (w czym mogły im sprzyjać miejscowe władze Vichy), a tym samym zdecydowanie umocnić swoją pozycję w tej części świata. Zwiastunem takiego scenariusza było pojawienie się na syryjskich lotniskach samolotów Luftwaffe. Dlatego też w połowie maja 1941 roku ustalono, że Brytyjczycy będą atakować niemieckie samoloty na terenie Syrii bez względu na to, że Wielka Brytania i francuski rząd Vichy nie są w stanie wojny.

Jeszcze w maju wysoki przedstawiciel Wolnej Francji, generał Catroux, ostrzegł głównodowodzącego brytyjskich wojsk na Bliskim Wschodzie, generała Wavella, że vichyści zamierzają wpuścić do Syrii i Libanu oddziały niemieckie. Tak Londyn, jak i Wolni Francuzi zaczęli nalegać na Wavella, aby jak najszybciej opłynała tę kolonię.

Do końca kwietnia gotowy był plan operacji „Exporter”. Do jego realizacji generał Wavell wydzielił znaczne siły lądowe. Druzgoczącą przewagę mieli Brytyjczycy również na morzu, ale sytuacja się komplikowała, jeśli chodziło o lotnictwo. Po Mers el-Kebir i Dakarze francuskie jednostki nie spodziewały się po Brytyjczykach niczego dobrego i również przygotowywały się do walki. Dnia 7 czerwca 1941 roku Armée de l'Air de l'Armistice dysponowało siłami wymienionymi w Tabeli 14.

W dniu 18 maja do Bejrutu przybył Martin 167F z cywilną rejestracją F-BACF, którym z Tunisu do Lewantu przyleciał generał Bergeret. Podczas lądowania samolot uległ uszkodzeniu i został przejęty przez GB I/39, któremu posłużył jako park części zamiennych.

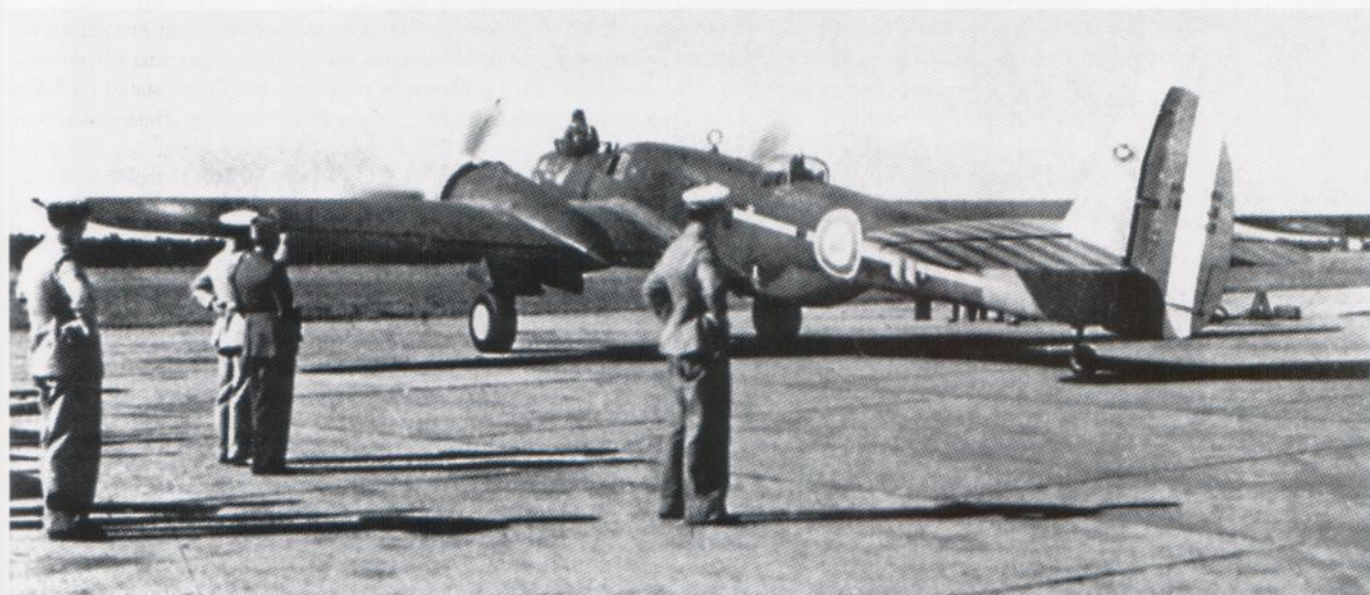
O wydarzeniach z 6 czerwca już wspominaliśmy, ale dla przypomnienia: nad Hajfą Martin 167F zrzucił ulotki napisane po francusku — według niektórych źródeł za jego sterami siedział Lt. Labat, który 19 maja przeleciał z jednostki FAFL na stronę rządu Vichy. Te-

Tabela 14 Siły Armée de l'Air de l'Armistice — 7 czerwca 1941 roku

Lotnisko	Jednostka	Uzbrojenie
Rayak	dywizjon myśliwski GC III/6	25 Dewoitine D.520
Rayak	część dywizjonu bombowego GB I/39	3 Martin 167F
Rayak	eskadra obserwacyjna EO 592	6 Potez 25TOE
Estabel	dywizjon myśliwski GC I/7	12 Morane-Saulnier MS.406
Madjaloun	dywizjon bombowy GB I/39	10 Martin 167F
Madjaloun	eskadra bombowa EB 3/39	6 Marcel Bloch MB.200
Damaszek	dywizjon rozpoznawczy GR II/39	12 Potez 63.11
Damaszek	eskadra obserwacyjna EO 594	6 Potez 25TOE
Aleppo	część dywizjonu myśliwskiego GC I/7	6 Morane-Saulnier MS.406
Aleppo	dywizjon współpracy z armią GAO 583	5 Potez 63.11
Aleppo	eskadra obserwacyjna EO 593	6 Potez 25TOE
Palmyra	eskadra obserwacyjna EO 595	6 Potez 25TOE
Der ez Zor	eskadra obserwacyjna EO 596	4 Potez 25TOE
Tripoli	eskadra morską Esc 19S	5 Loire 130

▼ Martin 167F (N° 83) z GR I/22, który 21 czerwca 1941 roku przybył z Maroka do Rayaku jako uzupełnienie dla GB I/39. Dobrze widoczne są żółto-czerwone pasy na statecznikach poziomych, których w odróżnieniu od północnej Afryki nie stosowano w Syrii. Samolot ten został zniszczony w dniu 29 czerwca podczas ataku Tomahawków z 3 Sqn RAAF na lotnisko Madjaloun / via J. Chodil

▼ Martin 167F (no. 83) of the GR I/22 that arrived on 21 June 1941 from Morocco to Rayak as reinforcement to the GB I/39. The yellow-red tailplane bands are shown to advantage: these were used in North Africa, but not in Syria. The aeroplane was destroyed on 29 June during an attack by Tomahawks of no. 3 Sqn RAAF against Madjaloun aerodrome. / via J. Chodil



► Personal Flot 7B przy samolocie Martin 167F № 21 (7B-6). Na ogonie maszyny można dostrzec godło w postaci syreny. W dniu 28 czerwca 1941 roku wielu z tych lotników zginęło w walce z *Tomahawkami* z 3 Sqn RAAF / via J. Chodil



► Flot 7B personnel by the Martin 167F no. 21 (7B-6). The mermaid emblem can be seen on the tail. On 28 June 1941 many of these airmen were killed in combat with *Tomahawks* of no. 3 Sqn RAAF. / via J. Chodil

go samego dnia na innym Glennie lot rozpoznawczy nad Cypr wykonał dowódca GB I/39, Cdt. Ader.

Główna część operacji „Exporter” rozpoczęła się 8 czerwca atakiem australijskiej i hinduskiej piechoty. Nad Rayak skierowały się trzy *Hurricane*'y z 80 Sqn, których piloci mieli za zadanie ostrzelać Glenny GB I/39. Ku swojemu rozczarowaniu nie natrafili tam na żadne bombowce, ponieważ francuska jednostka przeniosła się do Madjaloun. Późnym popołudniem dwie trójki Martinów 167F z GB I/39 zaatakowały plaże koło Sheikh Meskine.

Po południu 9 czerwca Francuzi wykonali pierwszy duży nalot na brytyjskie okręty znajdujące się koło wybrzeża. O godzinie 14.20 nad flotą pojawiło się sześć Glennów z GB I/39, cztery Blochy MB.200 z EB 3/39 oraz sześć eskortujących je D.520 z GC III/6. Formacja ta spotkała się nad morzem z trzema *Hurricane*'ami z 80 Sqn wracającymi z lotu osłonowego. Wietrząc łatwe zwycięstwo, dowódca brytyjskiej trójki F/L J. Lockhart, rzucił się na Blochy. Być może nie widział myśliwców D.520... Jeden z najlepszych francuskich pilotów Sous Lt. Pierre Le Gloan posłał w płomieniach do ziemi dwa *Hurricane*'y. Francuzi również ponieśli straty — dwa Blochy.

10 czerwca Glenny z GB I/39 wykonywały loty rozpoznawcze nad frontem, ataki na brytyjskie kolumny zbliżające się do Damaszku oraz na okręty przy wybrzeżu. W trakcie lotu rozpoznawczego Martin 167F № 88 dotarł do rejonu, gdzie mogły wystartować przeciw niemu *Tomahawki* z australijskiego 3 Sqn RAAF. Jednak zanim myśliwce zajęły dogodną pozycję do ataku, Glenn został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą — całą jego załogę poniosła śmierć.

11 czerwca Martin 167F wykonały łącznie 11 nalołów. Podczas jednego z nich dziewięć Glennów obzucilo bombami kolumny wojsk pod Damaszkiem. Jeden z bombowców został trafiony przez ogień z ziemi i wrócił do Palmyry po 200-kilometrowym locie na jednym silniku.

Martiny 167F atakowały brytyjskie pojazdy również 12 czerwca. Z pięciu wysłanych samolotów dwa zostały trafione przez artylerię przeciwlotniczą. Ponadto jeden Martin z GB I/39 wykonał lot rozpoznawczy.

Marnym bilansem walk pomiędzy Aliantami a oddziałami Vichy zaczęli interesować się Niemcy, więc Francuzi postanowili wysłać do Syrii posiłki. 15 czerwca z północnej Afryki do Rayaku przybyła Esc 6B z *Aéronavale* wyposażona w Glenny. Trzy z jej bombowców natychmiast wysłano do walki — o 18.40 nadleciały nad brytyjskie okręty. Każdy z samolotów niósł jedną 225 kg bombę. Eskortę bombowcom zapewniało siedem D.520 z GC III/6, oprócz tego w rejonie celu przebywało również sześć MS.406 z GC I/7, a bombow-

com lotnictwa morskiego towarzyszyły cztery LeO 451 z GB I/12. Sukces osiągnął Lt. de vaisseau Ortolan pilotujący Glenna 6B-3, który trafił niszczyciel *Ilex*. Francuzi uznali go za zatopionego, ale w rzeczywistości został on poważnie uszkodzony.

W ciągu dnia przeciw brytyjskiej flocie działały również niemieckie bombowce Ju 88 z II/LG 1 oraz załogi GB I/39. Martin 167F tego ostatniego dywizjonu nie były tak skuteczne jak ich morscy koledzy. Podczas jednego z nalołów, gdy pięć Martinów z GB I/39 bombardowało pozycje przeciwnika w okolicy Deraa, zostały one zaatakowane przez siedem *Tomahawków* z 3 Sqn RAAF zajętych ostrzeliwaniem francuskich wojsk w pobliżu Sheikh Meskine. Po szalonej gonitwie S/L Jeffrey i F/L Turnbull zestrzelili dwa Glenny — maszyna № 111 rozbiła się koło Deraa, ranni członkowie załogi Lt. Barona dostali się do niewoli, a Martin 167F № 118 roztrzaskał się na drobne kawałki, przynosząc śmierć załodze Sgt. Chef Tanchouxa.

W dniu 17 czerwca Martin 167F z Esc 6B atakowały cele ziemne, a jeden z samolotów — 6B-5 — wykonał lot rozpoznawczy nad Cyprem. Pod koniec dnia do Syrii przybyło jeszcze siedem Glennów z Esc 7B, która wspólnie z Esc 6B tworzyła Flot 4F.

Także następnego dnia — 18 czerwca — w walkach uczestniczyły przede wszystkim morskie Martin 167F z Flot 4F, ponieważ w poprzednich dniach GB I/39 znacznie się wykrwawiła. O godzinie 17.20 11 morskich Glennów zaatakowało oddziały nieprzyjaciela w rejonie Jezzine, a o 18.30 do nalołu na Artouz wystartował GB I/39, choć mógł on wystawić tylko pięć Martinów 167F. Dlatego też ich nalot musiała wspierać ósemka bombowców LeO 451. Podczas tego nalołu osłonę myśliwską zapewniały MS.406 z GC I/7.

Vichyści postanowili przegrupować swoje lotnictwo. Wszystkie trzy jednostki bombowców LeO 451 oraz morskie Martin 167F z Flot 4F utworzyły nową *Groupe*ment Nord pod dowództwem Col. Monniota. Zmian doznała także GB I/39 — dowództwo Armée de l'Air de l'Armistice ustaliło, że dywizjon zostanie jak najszybciej wzmocniony Martinami 167F z rozpoznawczego GR I/22 stacjonującego w Maroku. Doszło do tego w ciągu kilku następnego dnia, ale dwa z marokańskich bombowców nie dotarły do Syrii.

Dnia 19 czerwca dziesięć morskich Martinów 167F zbombardowało pozycje wojsk australijskich w Sidon. Zaraz potem zostały przechwycone przez *Tomahawki* z 3 Sqn RAAF, które eskortowały *Blenheimy* atakujące vichystowskie cele w Syrii. Lecący na końcu formacji samolot, oznaczony numerem 7B-3 i pilotowany przez Lt. de vaisseau De Gaila, odniósł poważne uszkodzenia, ale zdołał bez przeszkód wrócić na lotnisko startu. Trafienia w skrzydła otrzymał również samolot z ozna-

czaniem 6B-6 pilotowany przez Ensigne de vaisseau Lacoste'a. Na szczęście dla francuskich bombowców australijskie myśliwce miały już mało paliwa i nie mogły ścigać ich zbyt długo. Wieczorem połączona formacja czterech bombowców LeO 451 z GB I/25 i pięciu Martinów 167F z GB I/39 ponownie zaatakowała Artouz.

Francuskie lotnictwo walczyło zaciekle i potrafiło silniejszemu przeciwnikowi zadać poważne rany. Szczególnie dotyczyły to jednostek myśliwskich wyposażonych w samoloty Dewoitine D.520, które nie ustępowały osiągamani ani *Hurricane'om*, ani *Tomahawkom*. Jednak w walkach na ziemi brytyjsko-australijsko-hinduskie oddziały uzyskiwały coraz większą przewagę. 19 czerwca umocniły się już na lotnisku Damaszk-Mezze.

20 czerwca dwa Glenny z GB I/39 wystartowały do lotów rozpoznawczych w okolicy Jezzine. Samolot z numerem 67 został wówczas zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą. Dwaj członkowie załogi zginęli jeszcze w powietrzu, inny zmarł z ran krótko potem, a tylko jeden przeżył i trafił do niewoli. Tego samego dnia oddziały Wolnych Francuzów zajęły Damaszk i generał Legentilhomme został mianowany namiestnikiem wojskowym Syrii. Jednak siły Vichy wciąż jeszcze się broniły.

W dniu następnym nacierające wojska skierowały się na Palmyrę. Oddziały wichystowskie starały się opóźnić ich marsz. Rankiem rozpoznawczy Martin 167F z oznaczeniem 6B-6 z Esc 6B stacjonującego w Bejrucie odnalazł flotę przeciwnika. Zanim na samolot rozpoznawczy rzuciły się brytyjskie myśliwce, radiotelegrafista podał pozycję okrętów, po czym pilot natychmiast oddalił się z niebezpiecznego rejonu. Do ataku — nieskutecznego — wysłano dziewięć morskich Glennów. Tymczasem do Madjaloun dotarł pierwszy Martin 167F (N° 83) z GR I/22, który zasilili GB I/39.

22 czerwca 1941 roku walki w Syrii stały się już „zapomnianą wojną”, ponieważ tego dnia Niemcy uderzyli na Związek Sowiecki; jednak działania w Lewancie trwały. W tym czasie Armée de l'Air de l'Armistice mogło wystawić na tym obszarze do walki przeciw posuwającym się do przodu wojskom Aliantów 34 Glenny — 12 z GB I/39, 10 z Esc 6B i 12 z Esc 7B. Ich celem były kolumny oddziałów naziemnych Aliantów zbliżające się do Palmyry. Podczas porannych ataków uszkodzone zostały dwa Martiny 167F z Esc 6B — jeden lekko i jeden ciężko. Po południu do walki włączyły się także trzy Glenny z Esc 7B i jedna z jej maszyn (7B-3) została zestrzelona.

Po klęsce swojej operacji „Battleaxe” w północnej Afryce Brytyjczycy mogli przerzucić dodatkowe, wycofane stamtąd siły na Środkowy Wschód. Do walk w Lewancie wysłano 260/450 Sqn (jednostka powstała na krótki czas z połączenia obu dywizjonów) oraz 33 Sqn. Dywizjony te również miały zetknąć się z francuskimi Martinami 167F.

W dniu 23 czerwca o godzinie 13.20 sześć *Hurricane'ów* z 80 Sqn zaatakowało lotniska w Rayaku oraz Baalbeku, a potem formacja skierowała się ku kolejnym wichystowskim lądowiskom z listy głównych celów na ten dzień. Oslonę „szturmowych” *Hurricane'ów* zapewniała czwórka maszyn tego samego typu z 260/450 Sqn. Piątka Martinów 167F z GB I/39, która wylądowała na lotnisku Madjaloun zaledwie na 10 minut przed przybyciem tego „komanda”, miała pecha. Gdy Brytyjczycy odlecieli, samoloty N° 40 i 104 płonęły jak pochodnie, trzeci Martin był poważnie uszkodzony, a pozostałe dwa lekko.



Oberwało się również czwórce Glennów z Flot 4F, które zamierzały wystartować z lotniska w Palmyrze. Wszystkie zostały trafione, ale żaden poważnie. Ponadto *Hurricane'y* zniszczyły na lotnisku w Merjayoun „cywilnego” F-BACF, także należącego do GB I/39. *Hurricane'y* dopadły również inne jednostki Armée de l'Air de l'Armistice — przede wszystkim GR II/39 oraz GAO 583 wyposażone w Potezy 63.11. Piloci *Hurricane'ów* mieli się jednak przekonać o tym, że lotnictwo Vichy wciąż potrafi kąsać. Gdy Brytyjczycy wracali już do bazy, zostali zaatakowani przez D.520 z GC III/6, które znów udowodniły swoją przewagę nad *Hurricane'ami* (a także lepsze wyszkolenie ich pilotów). Według dokumentów francuskich zestrzelone zostały cztery brytyjskie maszyny. Brytyjczycy przyznali się do straty trzech zniszczonych *Hurricane'ów* i jednocześnie zgłosili uszkodzenie jednego D.520.

W dniu 24 czerwca siódemka Glennów z Flot 4F zaatakowała około 300 pojazdów znajdujących się na południowy wschód od Palmyry — jeden z bombowców został uszkodzony przez ogień z ziemi. Następnego dnia dwa Glenny z Flot 4F obserwowały Palmyrę, gdzie poprzedniego dnia umocnili się Brytyjczycy. 26 czerwca okolice tej miejscowości atakowały dwa morskie Martiny 167F, a kolejny (6B-2) wykonał lot rozpoznawczy nad Cypr.

▼ W listopadzie 1941 roku generał Bergeret przyleciał na inspekcję baz Armée de l'Air de l'Armistice w północnej Afryce. Podobnie jak kilka miesięcy wcześniej, w podróży wykorzystał Martina 167F, ale z pewnością innego niż ten, którym przybył latem do Syrii. Niestety, numer seryjny tej maszyny jest nieczytelny / via J. Chodil



▲ Maszyny Martin 167F z Esc 7B na lotnisku w Syrii. Na pierwszym planie N° 274 (7B-5) z proporcjkami pod kabiną — godłem Flot 4F. Z lewej widać kolejną maszynę tej jednostki (7B-4). Oba te samoloty zostały zestrzelone 28 czerwca 1941 roku przez australijskie *Tomahawki* / via J. Chodil

▲ Esc 7B Martin 167Fs at an aerodrome in Syria. In the foreground is no. 274 (7B-5) with Flot 4F pennant under the cockpit. Another machine of the unit can be seen at left (7B-4). Both these aircraft were shot down on 28 June 1941 by Australian *Tomahawks*. / via J. Chodil

▼ In November 1941 Gen. Bergeret arrived to inspect Armée de l'Air de l'Armistice bases in North Africa. Just like a few months before, he travelled in a Martin 167F, but certainly a different one than the machine that brought him to Syria. Unfortunately, the serial number of the aeroplane is not discernible. / via J. Chodil

► Ochoćnica załoga samolotu Martin 167F (N° 266), która 26 lipca 1942 roku przeleciała z położonego na południu Francji Marignane do otoczonej pierścieniem blokady Francuskiej Somalii. Od lewej stoją Lt. Person, Cdt. Gaudillière, Adj. Adnet i Sgt. Layec / via J. Chodil

► Volunteer crew of the Martin 167F no. 266 that flew on 26 July 1942 from Marignane in Southern France to the besieged French Somalia. Standing, left to right: Lt. Person, Cdt. Gaudilliere, Adj. Adnet and Sgt. Layec. / via J. Chodil



Brytyjczycy zyskiwali coraz większą przewagę — udało im się zniszczyć wiele francuskich samolotów na lotniskach, szczególnie wchystowskich bombowców, ponadto opanowali przestrzeń powietrzną nad swoimi okrętami. Teraz Armée de l'Air de l'Armistice musiało walczyć z postępującymi wojskami naziemnymi, przeciw okrętom i samolotom. A sił było coraz mniej...

W dniu 27 czerwca osiem morskich Glennów zaatakowało brytyjską flotę koło Damour. Artyleria przeciwlotnicza uszkodziła wówczas 7B-6.

Wszystkie wyżej opisane straty dywizjonów Flot 4F były niczym w porównaniu z największym alianckim zwycięstwem w walkach powietrznych podczas kampanii syryjskiej, a jednocześnie najczarniejszym dniem w historii samolotu Martin 167F.

Krótko po godzinie 10.00 Glenny pokołowały na start. Pierwszą parę tworzyły samoloty oznaczone 7B-5 (N° 274, z załogą Lt. de vaisseau Lainé i Enseigne de vaisseau Massicot) oraz 7B-4, które miały zbombardować brytyjskie wojska znajdujące się na południowy wschód od Palmyry. Cztery pozostałe bombowce: 6B-3 (Lt. de vaisseau Ziegler), 6B-4 (Enseigne de vaisseau Playe), 6B-6 (Enseigne de vaisseau Lacoste) oraz 7B-6 (N° 31, Lt. de vaisseau de Gail), miały zaatakować koncentrację brytyjskich wojsk koło Mohammed Ben Ali, na północ od oazy.

Glenny nadleciały nad wyznaczone obiekty w parach. Zrzucone bomby spadły w okolicy celów, wzniciając kilka pożarów i wzbijając wielkie chmury kurzu. Francuzi zaczęli ostrzeliwać z broni pokładowej pojazdy i grupki żołnierzy, gdy nagle nad nimi pojawiło się dziewięć australijskich *Tomahawków* zwabionych dostrzeżonymi eksplozjami bomb. Piloci 3 Sqn RAAF prowadzeni przez F/L Rawlinsona eskortowali formację *Blenheimów*, która właśnie wracała po wykonaniu swojego zadania. Obawiając się pułapki, szóstka P-40 została na pułapie, a do ataku ruszyły trzy pozostałe myśliwce. Okazało się jednak, że Martiny nie miały własnej eskorty, kręcące się w górze *Tomahawki* przyłączyły się więc do „grupy uderzeniowej”. Osaczone ze wszystkich stron, wijące się w szalonych unikach Glenny jeden po drugim spadały w płomieniach na ziemię. Była to prawdziwa rzeź — po kilku minutach było już po wszystkim. Sześć Martinów dopalało się na ziemi, a z za-

łóg samolotów 6B-3, 6B-4, 6B-6 i 7B-4 nie ocalał nikt. Pilotujący 7B-6 Premier Maître Sarrotte zdołał utrzymać w powietrzu swoją maszynę na tyle długo, żeby on oraz Sous Maître Gueret mogli wyskoczyć ze spadochronami. Z samolotu 7B-5 uratowali się ciężko ranni Lt. de vaisseau Lainé i Ens. de vaisseau Massicot, którzy odnalezieni przez Beduinów dzięki ich pomocy trafili następnego dnia na lotnisko T-4. Ogółem w sześciu zestrzelonych samolotach zginęło 20 lotników, w tym sześciu oficerów. Zwycięskie *Tomahawki* wróciły na lotnisko w Damaszku bez uszkodzeń — trzy zwycięstwa wpisał na swoje konto F/L Rawlinson, dwa F/O Turnbull, a jedno Sgt. Wilson.

Flot 4F w zasadzie przestała istnieć. Pozostało jej teraz tylko pięć Martinów 167F, więc dowódca jednostki wysłał zapotrzebowanie na uzupełnienia. Jednak te nie miały już nigdy nadejść. Po kilku dniach GB I/39 odstąpiła Esc 6B jednego Martina 167F (N° 115), aby ta pechowa eskadra lotnictwa morskiego miała chociaż trzy samoloty...

Nieszczęście miało spotkać następnego dnia również GB I/39. Dywizjon przeniósł się do Qousseir, ponieważ Madjaloun zostało uznane przez dowództwo wchystowskiego lotnictwa za okolice zbyt niebezpieczną. Godzinę po tym, jak Glenny przybyły na nowe lotnisko, nadleciało osiem *Tomahawków* z 3 Sqn RAAF, niszcząc kompletnie samoloty N° 83, 221 i 229 oraz uszkadzając jeszcze jeden. W trakcie ataku Australijczyków nad lotniskiem pojawił się Martin 167F z numerem 126 z rannymi lotnikami na pokładzie, powracający właśnie ze szpitala, dokąd zawiózł lekarstwa. Pechowy bombowca zaatakowały *Tomahawki* pilotowane przez F/O Arthura i F/O Knowlesa, które ścigały go przez pół godziny, zanim zestrzeliły go do morza koło Bejrutu. Cała załoga francuskiego samolotu poniosła śmierć.

Jednostkom Vichy brakowało już sił i skala ich działalności bojowej musiała ulec redukcji. Pod dyplomatycznym naciskiem Wielkiej Brytanii Turcja ogłosiła, że nie pozwoli przejść transportom morskim przez swoje wody terytorialne, co zmusiło Francuzów do „wynegocjowania” przejścia siłą. 1 lipca wystartowały trzy Martiny 167F z Aéronavale, które zapewniły eskortę francuskim niszczycielom osłaniającym statki transportowe *Saint-Didier* i *Oued-Yquem* płynące wzdłuż tureckiego wybrzeża. Ale wszystkie te dostawy były zbyt małe. Wsparcia swoimi samolotami transportowymi nie mogli im udzielić także Niemcy, którzy pilnie potrzebowali ich w walkach w Rosji.

2 lipca padła Palmyra. W nocy Glenny z Aéronavale chciały chociaż symbolicznie pomścić utratę miasta i cztery z nich skierowały się nad brytyjską Hajfę. Martin 6B-1, w którym leciał dowódca całej jednostki, Cne de corvette Huber, po trafieniu przez artylerię przeciwlotniczą lądował przymusowo. Załoga ocalała, ale trafiła do niewoli. W ten sposób w całym Lewancie pozostało tylko dziewięć Martinów 167F...

4 lipca udało się dostarczyć do Syrii nowe samoloty w postaci myśliwców MS.406 i D.520, które przybyły tam po długim locie z Francji i Maroka przez Włochy i Grecję. Podczas ataku *Hurricane'ów* z 260/450 Sqn na lotniska Baalbek oraz Madjaloun dwa Martiny 167F z Aéronavale zostały lekko uszkodzone. Inne dwa morskie Glenny wykonały loty rozpoznawcze nad Cyprzem i jeden z nich (7B-1) pilotowany przez Ens. de vaisseau Granry przy okazji ostrzelał lotnisko w Nikozji.

Następnego dnia GB I/39 wykonała loty rozpoznawcze nad Nebek, Palmyrą i podejściami do Aleppo. Aktywniejsze były morskie Martiny 167F, a ich lot nad Cypr zakończył się wielkim sukcesem. Jeden z francuskich bombowców zrzucił bomby na mały statek, a drugi ostrzelał — zgodnie z meldunkiem pilota — „osiem Beaufighterów” na lotnisku w Nikozji. Brytyjczycy przyznali później, że w dniach 4 i 5 lipca stracili na tym lotnisku jednego *Hurricane'a* i jednego *Albacore'a*.

O świcie *Hurricane'y* z 260/450 Sqn zrobiły „wycieczkę” nad Madjaloun, gdzie natrafiły na cztery Martiny z *Aéronavale*. Trzy z nich zostały poważnie uszkodzone — Flot 4F mogłaby więc rozpocząć karierę jako jednostka piechoty... Mimo to następnego dnia ostatni samolot tej jednostki, 6B-1, wykonał lot nad Cypr. Zbombardowano lotnisko Famagusta, ale nie uzyskano żadnych sukcesów.

8 lipca „zmartwychwstał” GB I/39, gdy do Aleppo przybyło pięć Martinów 167F przekazanych z Maroka przez GR I/22. Dywizjon bombowy nie był zachłanny i jednego Glenna (N° 78) „podarował” jednostce Groupement Nord. Właściwie nie miało to już większego znaczenia, ponieważ 10 lipca trzeba było ewakuować Lewant. Po południu przysła kolej na siedem Martinów 167F z GB I/39. Ich pierwszym postojem w drodze do Francji były Ateny. Jeden z tych bombowców nie wrócił do domu — 14 lipca N° 186 lądował przymusowo na Korfu. O 14.30 odleciał także Martin 167F N° 202 (7B-1) z *Aéronavale*. Z powodu awarii prawego silnika musiał jednak zawrócić do Bejrutu, gdzie został porzucony. W ciągu dnia Martin 167F N° 78 Sgt.Chef Geina z GR I/22, przydzielony do Groupement Nord, wykonał lot rozpoznawczy. O godzinie 20.00 lotnisko Aleppo zostało zaatakowane przez brytyjskie myśliwce: poważnie uszkodziły one Martina 167F N° 63 z GB I/39 oraz 6B-2 z *Aéronavale*.

Ostatni lot bojowy Martiny wykonały 10 lipca. Około godziny 10.30 z lotniska Madjaloun wystartowały samoloty 6B-1, 6B-2 i 7B-2, aby zbombardować brytyjskie pojazdy wykryte w okolicy Khalde. Ich eskortę stanowiło pięć myśliwców D.520 z Escadrille 1AC. Jak trafne było to posunięcie, przekonano się w okolicy celu, gdy doszło do spotkania z formacją 12 *Blenheimów* z 45 Sqn osłanianą przez siedem australijskich *Tomahawków*. Piloci Martinów natychmiast obniżyli lot i pędząc tuż nad ziemią, skierowali się do bazy, a francuskie myśliwce rzuciły się na *Blenheimy*, w krótkim czasie strącając cztery z nich. Dopiero wówczas do walki włączyły się P-40, zgłaszając zestrzelenie wszystkich pięciu Dewoitine'ów. Faktycznie zestrzelone zostały dwa D.520, ale najważniejsze było to, że żaden z francuskich bombowców nie został przechwycony przez nieprzyjaciela.

Znamienny był los Martina 167F N° 78. Jego pilot, Sgt.Chef Gein z GR I/22, opuścił Syrię dopiero 12 lipca i po międzylądowaniu w Atenach wylądował awaryjnie z niesprawnym silnikiem na Korsyce (zajętej przez Włochów). Na Korsykę przeleciał także Martin 167F (N° 85) z GB I/39. Załogi wyruszyły w dalszą drogę na pokładzie statku, a samoloty Włosi zatrzymali na kolejne cztery miesiące.

12 lipca 1941 roku walki w Syrii zostały oficjalnie zakończone kapitulacją Francuzów. Działania bombowców Martin 167F podczas tych walk są dobrze udokumentowane i przedstawia je Tabela 15.



Oto wykaz poszczególnych jednostek Armée de l'Air de l'Armistice oraz *Aéronavale* używających samolotów Martin 167F od września 1940 do 27 listopada 1942 roku:

GB I/62

Martinów 167F używała przez cały czas służby w lotnictwie Vichy. Do 1 lipca 1943 roku miała zostać przebrojona w LeO 451.

GB II/62

Martinów 167F używała przez cały czas służby w lotnictwie Vichy. Do 1 stycznia 1944 roku miała zostać przebrojona w MB.175.

GB I/63

W ciągu roku 1941 używała Potezów 63.11. Do 1 lipca 1943 roku miała zostać przebrojona w LeO 451.

GB II/63

Po kapitulacji Francji została rozwiązana, 26 grudnia 1940 roku odtworzona, a następnie ponownie wyposażona w Martin 167F. W ciągu roku 1941 przebrojona w Potezy 63.11. Do 1 lipca 1943 roku miała otrzymać LeO 451.

GB I/39

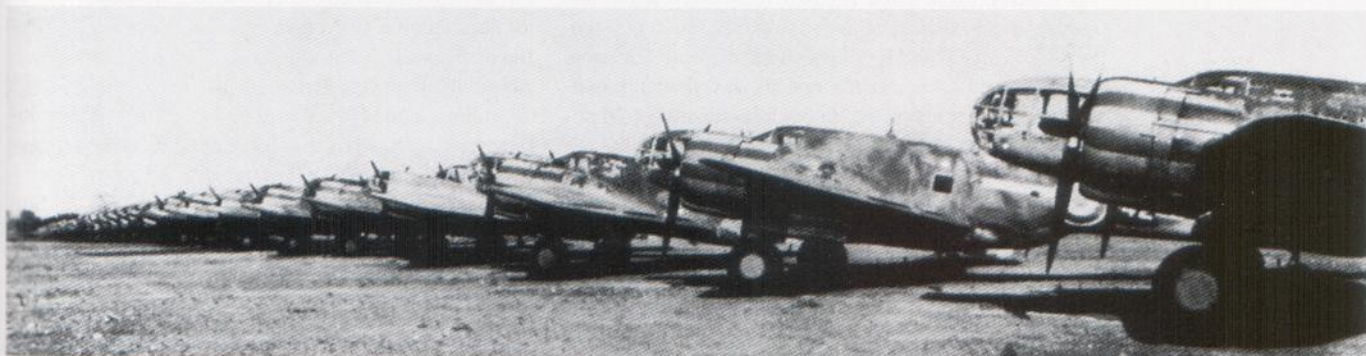
Po kampanii syryjskiej rozwiązana.

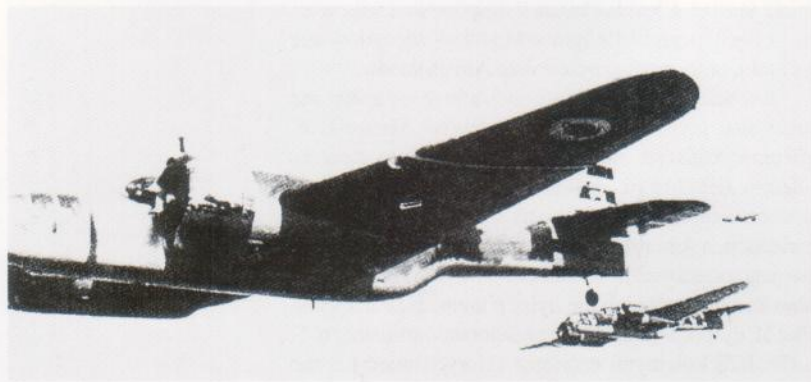
GR I/22

W ciągu roku 1941 oprócz Martinów 167F używała też Potezów 63.11. Od maja do lipca 1942 roku prze-

▼ W roku 1942 obronę francuskich kolonii w północnej Afryce stanowiły między innymi trzy jednostki bombowe wyposażone w samoloty Martin 167F. Zgromadzone tu samoloty mają żółto-czerwone pasy na osłonach silników. Bardzo ciekawy kamuflaż prezentuje druga maszyna z prawej. Drobne plamki i smugi są prawdopodobnie w kolorze Kaki (khaki) / via J. Chodil

▼ In 1942 French colonies in North Africa were defended, among others, by three units of Martin 167Fs. These aircraft feature the yellow-red bands on the engine cowings. The scone machine from right displays a very interesting scheme: small spots and streaks, probably in Kaki (khaki). / via J. Chodil





▲ Trójka samolotów Martin 167F z Esc 3B. Maszyny tej jednostki wzięły udział 8 listopada 1942 roku w atakach na desant Aliantów w północnej Afryce / via J. Chodil

▲ Trio of Esc 3B Martin 167Fs. The unit's machines participated on 8 November 1942 in attacks against the Allied landings in North Africa. / via J. Chodil

zbrajała się w LeO 451, po inwazji alianckiej miała na wyposażeniu jeszcze kilka Martinów 167F.

Flot 2F

Martinów 167F używała przez cały czas służby w lotnictwie Vichy. Do 1 stycznia 1944 roku miała zostać przebrojona w MB.175.

Flot 3F

Martinów 167F używała przez cały czas służby w lotnictwie Vichy. Do 1 lipca 1943 roku miała zostać przebrojona w MB.175.

Flot 4F

W listopadzie 1941 roku przebroiła się w LeO 451.



W dwóch innych większych kampaniach — walkach przeciw Brytyjczykom atakującym Madagaskar i przeciw Tajom usiłującym zająć Francuskie Indochiny — Martin 167F nie brały udziału, więc nie będziemy się nimi zajmować. Zamiast tego przedstawimy ostatnie loty bojowe w ramach Armée de l'Air de l'Armistice, wykonane przeciwko anglo-amerykańskiej inwazji na francuskie kolonie w północnej Afryce w listopadzie 1942 roku. W zasadzie nie można mówić o jakiejś wielkiej liczbie samolotów tego typu w Armée de l'Air de l'Armistice, ponieważ po południu dnia 8 listopada 1942 roku w północnej Afryce znajdowało się już tylko 13 Martinów 167F — wszystkie w Maroku w składzie Aéronavale, a konkretnie Flot 3F złożonej z eskadr Esc 2B i 3B (zob. Tabela 16).

Natychmiast zarządzono atak na jednostki floty inwazyjnej. Podobny rozkaz otrzymała Flotille 3F dowodzona przez Cne de corvette Mathona, która miała wysłać osiem załóg. Ich zadaniem był atak na lądujące oddziały amerykańskie. Eskortę bombowców miało stanowić dziewięć D.520 z Flot 1F. 8 listopada 1942 roku o godzinie 8.55 nastąpił start z lotniska Port Lyautey. Gdy pierwsze cztery zatankowane „pod korek” Martin 167F zaczęły kołować na start, nad lotniskiem w Port Lyautey niziutko nad ziemią nadleciało nagle 17 myśliwców Grumman Wildcat z VF-9. Wśród sunących po ziemi bombowców zakurzyło się od trafiających w płytę lotniska pocisków. Tylko maszyna Mathona zdołała wzbić się w powietrze, ale powoli nabierający prędkości Glenn nie miał szans na ucieczkę przed kąśliwymi myśliwcami. Pomimo szalonych uników pilota i desperackiej ob-

Tabela 15 Działania bombowców Martin 167 w Syrii w 1941 roku

Numer	Czas służby w Lewancie	Przyczyna straty/los
GB 1/39		
27	8.07.—	przekazany przez GR 1/22
40	18.05.—23.06.	ostrzelany na ziemi
63	—11.07.	ostrzelany na ziemi
67	—20.06.	artyleria przeciwlotnicza
77	23.06.—	przekazany przez GR 1/22
78	8.07.—	przekazany przez GR 1/22
83	21.06.—29.06.	przekazany przez GR 1/22; ostrzelany na ziemi
85	8.07.—	przekazany przez GR 1/22
88	—10.06.	artyleria przeciwlotnicza
90	8.07.—	przekazany przez GR 1/22
104	—23.06.	ostrzelany na ziemi
111	—15.06.	zestrzelony przez myśliwce
115	przez cały czas	
118	—15.06.	zestrzelony przez myśliwce
119	30.06.—4.07.	przekazany przez GR 1/22 i odstąpiony Esc 6B jako 6B-1
122	—30.06.	ostrzelany na ziemi
126	—29.06.	zestrzelony przez myśliwce
186	8.07.—	przekazany przez GR 1/22
221	—29.06.	ostrzelany na ziemi
229	—29.06.	ostrzelany na ziemi
275	przez cały czas	
Esc 6B		
6B-1	—2.07.	artyleria przeciwlotnicza
6B-2	przez cały czas	
6B-3	—28.06.	zestrzelony przez myśliwce
6B-4	—28.06.	zestrzelony przez myśliwce
6B-5	przez cały czas	
6B-6	—28.06.	zestrzelony przez myśliwce
6B-1	4.07.—	Martin 167F № 119, przekazany przez GB 1/39
Esc 7B		
7B-1	—10.07.	porzucony
7B-2	przez cały czas	
7B-3	—22.06.	artyleria przeciwlotnicza
7B-4	—28.06.	zestrzelony przez myśliwce
7B-5	—28.06.	zestrzelony przez myśliwce
7B-6	—28.06.	zestrzelony przez myśliwce

Tabela 16 Stan bombowców Martin 167 w północnej Afryce — 8 listopada 1942 roku

Jednostka	Lotnisko	Liczba samolotów
Flot 3F	Port Lyautey	1
Esc 2B	Port Lyautey	5
Esc 3B	Port Lyautey	5
Esc 2B	Agadir	1
Esc 3B	Agadir	1

rony strzelca pokładowego wielokrotnie trafiony Glenn spadł na ziemię w okolicy Sidi-Yahia, a więc 30 kilometrów od lotniska. Trzy pozostałe Glenny także nie miały szczęścia. Poległa załoga Lt. de vaisseau Legrixa da La Salle'a, dowódcy Esc 2B. Więcej szczęścia miał dowódca Esc 3B, Lt. de vaisseau Hardy, który utrzymał postrzelanego Martina na tyle długo w powietrzu, aby jego załoga mogła wyskoczyć ze spadochronami. On sam opuścił samolot na wysokości 50 metrów, a mimo to przeżył (za cenę połamanych nóg). Uszkodzony był także samolot Lt. de vaisseau Jumèrese'a, który zbił się już po ataku amerykańskich myśliwców. Pozostałe bombowce także były postrzelane i w efekcie atak na plażę wykonały tylko dwa samoloty. Co ciekawe, piloci amerykańskich myśliwców zgłosili zestrzelenie w powietrzu czterech „LeO 451”.

Podczas tego ataku uszkodzonych zostało również kilka innych Martinów (stały się niezdatne do lotu). Kolejny atak wykonany przez Amerykanów po południu zniszczył na ziemi jeszcze trzy Glenny, a wszystkie pozostałe zostały uszkodzone. Jedynie cztery samoloty z GB I/22 zostały ewakuowane z Rabatu do Oued-Zem. Nazajutrz wzięły one udział w nalocie 15 francuskich bombowców na barki desantowe w okolicy Oued-Nefik. Udało im się następnie wycofać bez strat do bazy dzięki interwencji eskorty, która zwarła się w walce z *Wildcatami*. Jednak panowanie w powietrzu przeciwnika znacznie ograniczało działania francuskiego lotnictwa i do 13 listopada, gdy walki ostatecznie ustały, większość samolotów pozostawała w bazach.

Po przejściu Francuzów na stronę Aliantów w jednostkach bojowych pozostało zaledwie kilka ostatnich Glennów. Resztki przetrzebionej Flot 3B przeleciały do Meknes, gdzie odebrano dwa Glenny z Agadir. Dowodzenie pechową jednostką przejął Lt. de vaisseau Simon, podlegający miejscowej grupie bombowej GB II/23. Martin 167F nie wykonał już żadnej godnej odnotowania operacji lotniczej. Lt. de vaisseau Simon miał do dyspozycji:

- ♦ 2 Martin 167F z uzbrojeniem i gotowe do działań;
- ♦ 3 Martin 167F bez uzbrojenia, ale gotowe do działań;
- ♦ 1 Martina 167F z uzbrojeniem, ale niezdolnego do działań.

Gdy wieczorem 8 listopada Francuzi policzyli samoloty, jakie pozostały im w Casablance, byli zrozpaczeni. Oprócz pięciu Glennów z Flot 3F samoloty tego typu miała jeszcze GR I/22, która w tym czasie w ogóle nie powinna już ich posiadać, ponieważ wcześniej

miała je zdać. Łącznie Francuzi dysponowali więc około 34 myśliwcami i 19 bombowcami — zdecydowanie za mało, aby sprostać przewadze Amerykanów.

Kwestia działań Glennów w dniu 9 listopada nie jest jasna, ponieważ ani w dokumentach francuskich, ani amerykańskich nie jest wprost podane, czy działały Glenny, DB-7 czy LeO 451. Możliwe, że w tych dramatycznych chwilach Francuzi nie prowadzili żadnej ewidencji, a Amerykanie po prostu nie znali samolotów swojego przeciwnika. Trzeba jednak wykluczyć ewentualność, że w ogóle ich nie było, ponieważ 10 listopada Flot 3F dysponowała jeszcze sześcioma Martinami 167F, a GR I/22 kolejnymi czterema (których mieć już nie powinna). Tego dnia Glenny nie wykonały już żadnej akcji, a 11 listopada francuska armia w północnej Afryce skapitulowała...

Niemcy wkroczyli do południowej Francji i rząd Vichy przestał istnieć. Vichystowscy żołnierze, tak jak niedawno ci w Syrii, na Madagaskarze i we Francuskiej Somalii, tak teraz w północnej Afryce, znaleźli się w nowej sytuacji. Już nie groziły im walki z Brytyjczykami i Amerykanami zgodne z rozkazami „legalnej” władzy, tylko z Niemcami. Uczestnicząc w walkach po stronie Sprzymierzonych, walczyli za Francję. Paradoksalnie wielu z nich miało za sobą skuteczne walki powietrzne z Aliantami, a niektórzy z nich latali właśnie na Martinach 167F...

Gdy niemiecko-włoska komisja okupacyjna przejęła samoloty Armée de l'Air de l'Armistice, na lotniskach południowej Francji znaleziono również cztery samoloty Martin 167F. Ale ani Niemcy, ani Włosi nie mieli już dla nich zajęcia.

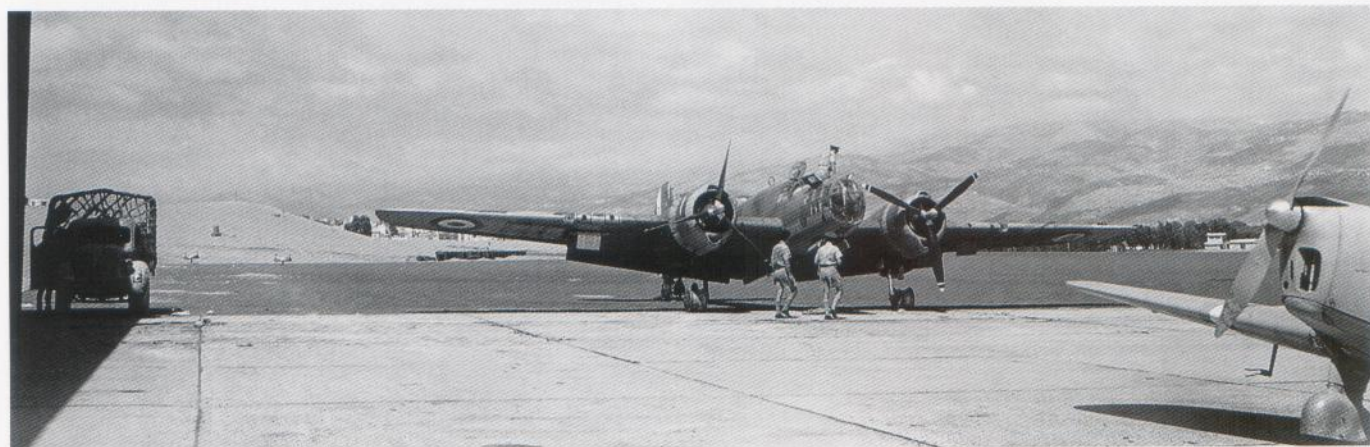
W odrodzonym Armée de l'Air

Podstawą do odtworzenia Armée de l'Air było lądowanie alianckich oddziałów w północnej Francji w dniu 6 czerwca 1944 roku (operacja „Overlord”) oraz lądowanie 15 sierpnia 1944 roku w południowej Francji (operacja „Dragoon”). Pierwsze kroki w celu reaktywowania niezależnych sił powietrznych Francji poczyniono już poprzedniego roku w Planie VII oraz na początku roku 1944 w Planie VIII. W tych dokumentach zapisano, jakie będzie uzbrojenie odbudowanego Armée de l'Air i jak francuskie lotnictwo ma walczyć przeciw Niemcom.

Ponieważ Brytyjczycy nie chcieli oddać francuskiemu lotnictwu swojego sprzętu, Francuzi zorganizowali sobie dostawy z USA. Na uzbrojenie ich lotnictwa miały wejść *Thunderbolty*, *Mustangi*, *Lightningi* i *Marau-*

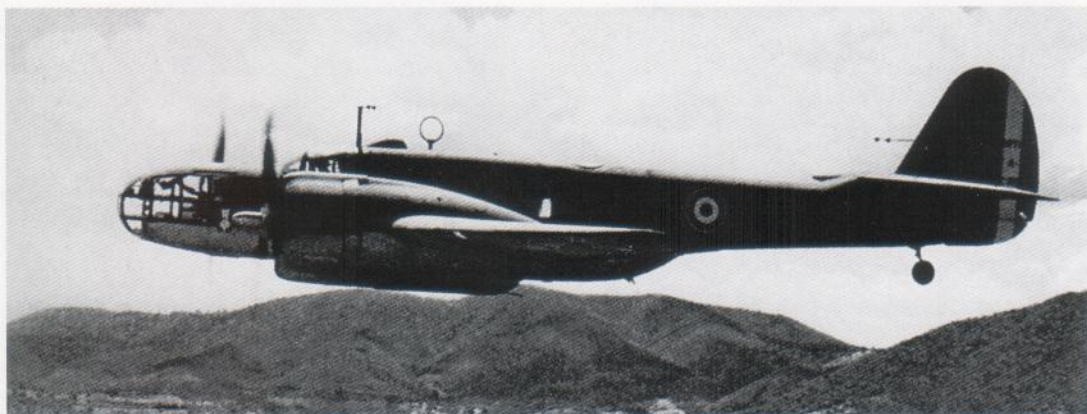
▼ Francuski Martin 167F zmuszony przez Brytyjczyków do lądowania na lotnisku w Bejrucie. Samolot ten jest już zdewasowany — nie posiada opon na kołach, widać otwarte pokrywy skrzydłowych karabinów maszynowych. Widoczne są: biały numer 1 na stateczniku pionowym i osłonie silnika oraz wyraźnie jaśniejsze, żółte przednie części osłon silników, noski piast śmigieł i końcówki skrzydeł — elementy identyfikacyjne samolotów operujących z Syrii. Jest to ten sam samolot co na zdjęciu na stronie 16 u dołu / IWM

▼ French Martin 167F forced by the British to land in Beirut. The aeroplane is already desolated — it has no tyres, note also the open covers of the wing-mounted machine guns. This Martin also displays an interesting finish. White „1” can be seen on the fin and engine cowling, but the pale (yellow) forward engine nacelles, propeller hub tips and wing tips are noteworthy — these are quick recognition markings of the aircraft operating from Syria. This is the same aircraft as the one in the lower photo on page 16. / IWM



► Samolot Martin 167-F3 w barwach francuskich podczas lotu nad północną Afryką w połowie 1943 roku. Na kadłubie kokarda otrzymała cienką żółtą obwódkę. Maszt anteny został przesunięty tuż za kabinę pilota / Martin

► Martin 167-F3 in French colours in flight over North Africa in mid-1943. The fuselage roundel was given a thin yellow outline. The aerial mast was repositioned aft of the cockpit. / Martin



dery. Podobny los czekał francuskie dywizjony RAF, które miały zdać swoje *Spitfire*'y, a także pułk Normandie-Niemen.

Oprócz jednostek Armée de l'Air formowanych poza granicami kraju, na terenach wyzwolonych zaczęły powstawać Forces Françaises de l'Intérieur — FFI, czyli dosłownie „Wewnętrzne siły francuskie”. Jednostki te używały sprzętu pochodzącego z poprzedniego Armée de l'Air (przykładowo myśliwców Dewoitine D.520 tzw. „Groupe Doret”) lub dobrego sprzętu przeciwnika (Ju 88). Z biegiem czasu Amerykanie dostarczyli sprzęt również tym jednostkom, które w końcu stały się organiczną częścią Armée de l'Air.

Jeśli chodzi o bombowce, to w połowie roku 1944 Francuzi mieli do swojej dyspozycji jednostki wymienione w Tabeli 17.

Tabela 17 Francuskie jednostki bombowe — połowa 1944 roku

Jednostka	Uzbrojenie	Miejsce pobytu
GB 2/23 Guyenne	Halifax	Wielka Brytania
GB 1/25 Tunisie	Halifax	Wielka Brytania
GB 1/19 Gascogne	Marauder	Włochy
GB 1/20 Lorraine	Marauder	Wielka Brytania
GB 2/20 Bretagne	Marauder	Włochy
GB 1/22 Maroc	Marauder	Włochy
GB 1/32 Bourgogne	Marauder	Włochy
GB 2/52 Franche-Comté	Marauder	Włochy
GB 2/63 Sénégal	Marauder	Włochy

Tabela 18 Stan Groupement Patrie — 24 listopada 1944 roku

Liczba	Typ	Jednostka	Lotnisko
1	Si 204	sztab	Bourges
1	C.445	sztab	Bourges
1	C.445	sztab	Vannes
1	MS.500	sztab	Vannes
1	Mauboussin 129	sztab	Bordeaux
12	A-24	GCB 1/18 Vendée	Vannes
2	A-24	GCB 1/18 Vendée	Bordeaux
3	DB-7	GB 1/34 Béarn	Bordeaux
3	Martin 167F	GB 1/34 Béarn	Bordeaux
1	DB-7	GB 1/34 Béarn	Cognac
1	Martin 167F	GB 1/34 Béarn	Châteauroux
3	Martin 167F	GB 1/34 Béarn	□

W dniu 11 sierpnia 1944 roku w Mouzaiville Cdt. Lapios został dowódcą „lekkiej grupy” („groupe léger”) uzbrojonej w samoloty Douglas A-24 *Dauntless*. Personel tej jednostki tworzyli lotnicy z syryjskiego Rayaku (z tamtejszej grupy Picardie), którzy sformowali jedną eskadrę, oraz ze szkoły lotniczej w Maroku, z których zebrano drugą eskadrę.

Tego samego dnia dowódcą „grupy średniego zasięgu” („groupe moyen porteur”) został Cdt. Bataille. Jednostka ta dysponowała sześcioma lekkimi bombowcami Douglas DB-7 i ośmioma Martinami 167F. 18 sierpnia obie grupy utworzyły jednostkę zwaną Groupement Patrie (Vlast), na czele której stanął Col. Demozay, znany też pod nazwiskiem Morlaix, pod którym w czasie wojny występował we francuskiej sekcji BBC.

Nowa jednostka weszła do walki 29 sierpnia z lotniska Toulouse, gdzie przybyła dwa dni wcześniej. Jej zadaniem było obserwować niemieckie kolumny marszerujące na Bordeaux i Angoulême. Samoloty DB-7 i Martin 167F tej jednostki nie mogły być użyte inaczej niż do celów rozpoznawczych, ponieważ nie grupa nie miała bomb. Jako bombowce mogły sprawdzić się dopiero 31 grudnia 1944 roku.

19 października „grupę średniego zasięgu” przemianowano na GB 2/18 Béarn, a 10 listopada na GB 1/34 Béarn. „Lekka grupa” przeistoczyła się w jednostkę znaną jako GCB 1/18 Vendée. 24 listopada 1944 roku stan Groupement Patrie wyglądał jak w Tabeli 18.

Na początku roku 1945 GB 1/34 zdała swoje przestarzałe samoloty, a w lutym przeleciała do Afryki, gdzie zaczęła szkolenie na samolotach B-26 *Marauder*. Jej stare samoloty przejęły GB 1/31 Aunis i jednostka szkolona w Francjal.

Dywizjon GB 1/31 Aunis powstał z resztek dziwacznej grupy FFI Doret. Wraz z GB 1/34 Béarn otrzymał 20 stycznia 1945 roku łącznie trzy DB-7 i pięć Martinów 167F; jednak samolotów tych dywizjon używał bardzo krótko.

Wróćmy do działań bojowych GB 1/34 Béarn, która wykorzystywała Martiny 167F. Pod koniec roku 1944 jednostka ta operowała na wybrzeżu Atlantyku, gdzie uczestniczyła w atakach na okrążone niemieckie oddziały. Bardziej efektywne działania były niemożliwe — częściowo dlatego, że w tym czasie w alianckiej armii po prostu nie było jakiegokolwiek koordynacji między lotnictwem a jednostkami naziemnymi. Ponadto, jak już wspomniano, do końca 1944 roku Martiny 167F nie mogły być używane jako bombowce. W styczniu 1945 roku jednostki francuskiego lotnictwa wykonały nad wybrzeżem 21 lotów, odnotowując jedną stratę: niemiecka artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła 7 stycznia

Glenna N° 30. W jego szczątkach zginęła koło Talais cała pięcioosobowa załoga.

Pod patronatem Amerykanów doszło również do odbudowy Aéronavale. Pierwsze dwie jednostki powstały w ciągu roku 1944 w północnej Afryce. Podstawowym uzbrojeniem jednostki Flot 8FE były łodzie latające *Catalina*, ale w roku 1944 używano w niej do lotów łącznikowych także przestarzałych Martinów 167F, na równi z bombowcami LeO 451.

W służbie brytyjskiej

Prezent od Francuzów

Kłeska francuskiej armii w czerwcu 1940 roku była zaskoczeniem nie tylko dla Francuzów, ale przede wszystkim dla Brytyjczyków. Teraz Wielka Brytania jako jedyna pozostała na placu boju z niemiecką III Rzeszą. Naturalną konsekwencją takiego stanu rzeczy było przejęcie dostaw sprzętu dla Francji ze Stanów Zjednoczonych. W ten sposób do RAF trafiły samoloty Martin 167F, które natychmiast otrzymały nazwę *Maryland*.

Pierwotnie na Wyspy trafiło 75 maszyn z kontraktu francuskiego, z których pierwsze 32 wylądowało pod koniec czerwca 1940 roku. Okazało się wówczas, że samoloty te mają wszystkie napisy w języku francuskim. Zanim jeszcze zdążono je dostosować, Brytyjska Komisja Zakupów (British Purchasing Commission) zamówiła u producenta pozostałe 43 samoloty już z brytyjskim wyposażeniem i „oporządzeniem”. Gdy więc samoloty dotarły do odbiorców, posiadały przyrządy pokładowe wyskalowane w milach i stopach, brytyjskie radiostacje Bendix, karabiny maszynowe Browning kalibru 7,62 mm i dwa ruchome Vickersy „K” (ewentualnie Browningi) kalibru 7,7 mm. Już w Wielkiej Brytanii część samolotów otrzymała po dwa dodatkowe Browningi zamontowane na stałe w tyle kadłuba, strzelające w dół, do ostrzeliwania celów naziemnych.

Bardzo szybko Anglicy zamówili 150 następnych samolotów napędzanych silnikami Pratt & Whitney R-1830-S3C4-G *Wasp* z dwustopniowymi sprężarkami, osiągającymi moc 1000 KM na wysokości 3800 metrów. Otrzymały one oznaczenie Martin *Maryland* Mk. II, a ich dostawy zakończono w kwietniu 1941 roku.

W grupie pierwszych samolotów Martin *Maryland* przejętych przez Brytyjczyków znalazły się również ma-

szyny dla lotnictwa marynarki (Fleet Air Arm). Pierwsza z nich (AR717) została przekazana do eskadry A w bazie A&AEE Boscombe Down we wrześniu 1940 roku. 4 grudnia kilka maszyn trafiło do 771 Squadronu stacjonującego w Hatston. Była to jednostka operująca nad Morzem Północnym, wyspecjalizowana w lotach rozpoznawczych oraz poszukiwaniu okrętów nawodnych. Doświadczenie to przydało się w dniu 22 maja 1941 roku, gdy *Maryland* „W” z załogą Lt. N. E. Goddard, Cdr G. A. Rotherham, LA J. D. Milne oraz LA J. W. Armstrong wystartował do kolejnego patrolu. Lot przebiegał spokojnie i monotonnie — aż do chwili gdy w pobliżu norweskiego Bergen na tle zamglonego, pofalowanego morza dostrzeżono sylwetki dwóch dużych okrętów. Tak blisko norweskiego brzegu mogły znajdować się tylko okręty Kriegsmarine. Po chwili nie było już wątpliwości — pod *Marylandem* sunął majestatycznie pancernik *Bismarck* w towarzystwie ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*. Na stanowisku dowodzenia dywizjonu odebrano gorączkowy meldunek brytyjskiej załogi — w ten sposób rozpoczęła się jedna z głównych operacji Royal Navy podczas wojny, znana później jako polowanie na *Bismarcka*. *Maryland* wrócił szczęśliwie do Hatston. Kolejne loty w ten sam rejon nie przyniosły już pozytywnych rezultatów — *Bismarck* rozplynął się we mgle, aby kilka dni później ulec zmasowanym atakom okrętów Royal Navy.

Prywatna wojna Adriana „Warby’ego”

Kilka *Marylandów*, jakie pozostały na terenie Wielkiej Brytanii, było wyjątkiem od obowiązującej w RAF reguły, że wszystkie Martiny 167 — te przejęte od Francuzów i zamówione bezpośrednio w amerykańskiej wytwórni — mają być wysłane w rejon Morza Śródziemnego. Ten strategicznie ważny akwen miał stać się główną areną walk między Wielką Brytanią a państwami Osi. Przewaga Brytyjczyków polegała na tym, że mieli w swoich rękach zarówno Gibraltar, zamykający morze od zachodu, jak i Kanał Sueski, będący furtką na wschód. Między nimi, na środku Morza Śródziemnego, znajdowała się niewielka wyspa — Malta.

Trzy samoloty przejęte od Francuzów (*Maryland* Mk. I AR705, 707 i 712) zostały wcielone do 22 Squadronu RAF, ale szybko zdecydowano się przerzucić je na Malte. Kontrolowanie poczynań floty Osi w tym rejonie miało kapitalne znaczenie dla obrony zagrożonej

▲ Martin 167F (N° 30) z GB 1/34 Béarn. Na przełomie lat 1944 i 1945 jednostka ta operowała na wybrzeżu Atlantyku, gdzie uczestniczyła w atakach na okrążone niemieckie jednostki. Na jej wyposażeniu znajdowało się kilka Martinów 167F. Ta maszyna została zestrzelona przez niemiecki Flak 7 stycznia 1945 roku w okolicach Verdon; na jej pokładzie zginęła cała pięcioosobowa załoga. Zwracając uwagę pomniejszone pasy inwazyjne na skrzydłach i kadłubie oraz ledwie widoczny Krzyż Lotaryński na przedzie kadłuba / via J. Chodil



◀ Martin 167F (no. 30) of the GB 1/34 Béarn. At the turn of 1944 and 1945 the unit operated on the Atlantic coast, where it participated in attacks against encircled German units. Its inventory included several Martin 167Fs. This machine was shot down by German Flak on 7 January 1945 at Verdon, killing the entire crew of five. Note the reduced size invasion markings on wings and fuselage, and the barely visible Cross of Lorraine on the forward fuselage. / via J. Chodil

wyspy. Uznano, że dysponujące dużym zasięgiem samoloty będą mogły stamtąd wykonywać loty rozpoznawcze nad znaczną częścią Morza Śródziemnego — nad portami w Brindisi, Tarenzie, Messynie, Palermo, a nawet nad Trypolisem i Benghazi.

W dniu 6 września 1940 roku lot trzech *Marylandów* na południe nad okupowaną Francją i Sycylią poprowadził F/L Ernest Alfred „Titch” Whiteley i pod jego dowództwem 19 września na maltańskim lotnisku Luqa sformowano 431 Flight. Dwoma pozostałymi pilotami byli P/O Foxton i F/Sgt Bibby. W jego skład włączono również po jednym zdezelowanym *Blenheimie* i jednosilnikowym *Skuu*.

Głównym zadaniem 431 Flightu były loty rozpoznawcze nad Morzem Śródziemnym. Załogi bardzo lubiły latać na *Marylandach* z powodu ich znacznej prędkości oraz „właściwości pilotażowych myśliwca” — jak określił to jeden z pilotów. Szybko okazało się, że na Malcie pilotów jest zbyt mało, aby mogli podolać wszystkim stawianym przed nimi zadaniami. „Titch” Whiteley postanowił więc wysłać na przyspieszony kurs pilotażu dwóch nawigatorów. Byli to P/O Devine oraz 22-letni P/O Adrian Warburton, który 12 października, lecąc jako nawigator w AR707, uczestniczył w uszkodzeniu włoskiego myśliwca nad Tarentem.

W tym czasie Tarent był szczególnie często odwiedzany przez alianckie samoloty włoską bazą morską. Nie mogąc wciągnąć włoskiej floty do walnej bitwy, dowódca brytyjskiej Floty Śródziemnomorskiej, admirał Cunningham, postanowił zaatakować ją w jej własnym porcie przy pomocy samolotów torpedowych *Fairry Swordfish*. Dlatego też tak wielką wagę przywiązywał do dobrego rozpoznania środków obrony i miejsc postoju okrętów.

Chociaż w pierwszym samodzielnym locie „Warby” Warburton roztrzaskał Ansona, szybko otrzymał pozwolenie na pilotowanie *Marylanda*. Jego załogę stanowili Sgt. Frank Bastard (nawigator) i Sgt. „Paddy” Moren (strzelec/radiotelegrafista). Już pod koniec października wykonali pierwszy lot nad odległy o 1125 kilometrów Tarent. P/O Warburton był jakby stworzony do pilotowania *Marylanda*, a misje rozpoznawcze były jego żywiołem. Pędząc z prędkością 500 km/h, robił zdjęcia, po czym zmykał, zanim artyleria przeciwnicza zdążyła się wstrzelać.

Przeciwnikiem brytyjskich maszyn rozpoznawczych była nie tylko artyleria. W okolicy bazy stacjonowało wiele włoskich samolotów. Jeden z nich miał pecha znaleźć się na trasie *Marylanda* AR705 pilotowanego przez Warburtona — 30 października brytyjska załoga dostrzegła w okolicy Tarentu trzysilnikowego *Canta Z.506B*, którego „Warby” bez ceregieli posłał w płomieniach do morza.

Trzy dni później (2 listopada) ten sam pilot o mały włos za swoją brawurę nie zapłacił najwyższej ceny. Trzy myśliwce Fiat CR.42 zaatakowały jego *Marylanda* AR707 w okolicy Tarentu i chociaż „Warby” zgłosił uszkodzenie jednego z nich, celna seria trafiła również w kabinę Martina. Jeden z pocisków zranił Warburtona i choć rana nie była poważna, pilot na chwilę stracił przytomność. Sgt. Frank Bastard wgramolił się do kabiny pilota i przejął stery do czasu, aż „Warby” odzyskał świadomość. Młody pilot przejął kontrolę nad samolotem i doprowadził go szczęśliwie do Luqa. Bastard otrzymał za swój wyczyn DFM. Ich samolot (AR707) był tylko niegroźnie postrzelany i 7 listopada „Warby”

z obandażowaną ręką wystartował do kolejnej misji nad Tarent. Nie tylko przywiózł cenne zdjęcia, ale także wziął odwet za swoje rany, meldując uszkodzenie myśliwca Macchi C.200.

Trzy dni później samolot 431 Flightu wykrył w porcie Tarent znaczne siły złożone z włoskich pancerników i krążowników. Admirał Cunningham nie zamierzał dłużej czekać. Atak samolotów torpedowych miał nastąpić natychmiast.

Do ostatniego lotu rozpoznawczego wystartował 11 listopada znów P/O Warburton w swoim AR707. Gdy nadleciał nad port, po wykonaniu kilku zdjęć aparaty fotograficzne przestały działać! Ale „Warby” nie zamierzał wracać z pustymi rękoma. Wśród wzmagającego się ognia artylerii przeciwniczej trzykrotnie przelatując *Marylandem* nisko nad portem, podczas gdy Frank Bastard robił bardzo dokładny szkic rozmieszczenia włoskiej floty. Gdy wrócili na lotnisko, mechanicy, kręcąc głowami, przystąpili do łatania dziur w poszyciu i... odplątywania kilkumetrowego drutu zerwanego z masztu jednego z okrętów!

Zdjęcia i szkice załogi „Warby’ego” ukazywały sześć włoskich pancerników, 14 krążowników i 27 niszczycieli. Jeszcze tej samej nocy z pokładu lotniskowca *Illustrious* nad Tarent wystartowało 21 *Swordfishów*, przeprowadzając jeden z najśmielszych ataków podczas całej wojny. Zatopiono bądź poważnie uszkodzono trzy pancerniki, dwa krążowniki i dwa niszczyciele przy stracie zaledwie dwóch własnych maszyn. Potwierdziły to zdjęcia portu, jakie wykonał następnego dnia F/L Whiteley.

Dzięki atakowi na Tarent Brytyjczycy uzyskali przewagę na Morzu Śródziemnym. Teraz samoloty 431 Flightu wykonywały loty rozpoznawcze nad włoskie porty, śledząc ruchy floty przeciwnika, która nie kwapiła się do walki z Royal Navy. W trakcie jednego z nich P/O Warburton miał kolejną okazję do wykazania się umiejętnościami pilota myśliwskiego. W Wigilię Bożego Narodzenia, gdy lecąc na wysokości 450 metrów zbliżał się do Neapolu, nagle dostrzegł nad sobą sylwetkę trzysilnikowego samolotu. Natychmiast rozpoznał bombowiec Savoia Marchetti SM.79, który sunął jakieś 150 metrów wyżej. Zapewne Włosi nie spodziewali się żadnego niebezpieczeństwa tak daleko na północ od rejonu walk, bo w ogóle nie dostrzegli skradającego się *Marylanda*. „Warby” spokojnie odmierzył poprawkę i nacisnął spust. Ze skrzydeł Martina AR713 trysnęły serie pocisków, które trafiły w kadłub włoskiej maszyny. Środki silnik natychmiast zaczął dymić. Teraz „Warby” zrównał się z przeciwnikiem i leciał w odległości 100 metrów od Savoia. Strzelec pokładowy, Sgt. „Paddy” Moren, otworzył ogień ze swojej wieżyczki. Kolejne pociski demolowały kadłub i skrzydła bombowca. Słyszony z odporności na uszkodzenia SM.79 nie mógł jednak wytrzymać takiego ostrzału — zwinął się przez skrzydło i uderzył w morze. Warburton dokończył zadanie i wrócił do Luqa ze zdjęciami portu w Neapolu.

Dzięki dostawom kolejnych samolotów 10 stycznia 1941 roku 431 Flight został przemianowany na 69 Squadron. Mimo dostarczenia kilku myśliwców *Hurricane* „Warby” wciąż latał na *Marylandzie*. Doświadczył również goryczy porażki, gdy 14 kwietnia pilot *Hurricane’a* wziął jego maszynę za niemiecki myśliwiec Messerschmitt Bf 110. Ostrzelany przez rodaka, zdołał posadzić beznadziejnie postrzelanego Martina na Malcie, samemu wychodząc z tej przygody bez szwanku.

Adrian Warburton był już wówczas znany na całej Maltcie jako najlepszy pilot rozpoznawczy na wyspie. Loty rozpoznawcze wymagały nieprzeciętnych umiejętności i wyjątkowej odwagi. A tych nie brakowało „Warby’emu”. Odnaczał się nie tylko w powietrzu, ale również na ziemi. Wielki indywidualista, nie znoszący wojskowego drylu, był uwielbiany przez innych lotników. Jeden z mechaników, Jack Vowles, wspominał, że gdy przybył na Maltę i zobaczył „Warby’ego”, to nie wiedział, czy się śmiać, czy płakać. Zamiast wypucowanego oficera spotkał faceta w zniszczonej kurtce, znoszonych spodniach, zakurzonych butach i kapeluszu z baranej skóry — prawdziwego kowboja. Pierwsze wrażenie dziwaka szybko zamieniło się w podziw dla niesłychanej odwagi i ogromnego doświadczenia Warburtona. Gdy Vowles zobaczył, co „Warby” wyprawia ze swoim ulubionym *Marylandem* AR733, włosy niemal stanęły mu dęba. Na jego życzenie Vowles zmodyfikował nieco system skoku śmigła i wypolerował maszynę na błysk, aby mogła osiągnąć prędkość o około 20 km/h większą niż poprzednio. Dzięki temu żaden z niemieckich myśliwców nie mógł go dogonić i „Warby” zawsze wracał do swojej bazy. Jack Vowles, który czasami latał z „Warbym”, zamontował w ognie jego *Marylanda* urządzenie IFF (Identification-friend or foe czyli swój-obcy), ale w tym okresie kanonierzy i tak strzelali do nich ze swoich dział... Jednak szczęście nie opuszczało Warburtona.

W tym czasie straty 69 Sqn były niewielkie. Jedną z nielicznych była maszyna AR727 utracona 26 marca. Podczas rozpoznania wyników bitwy koło Matapan bombowiec został ostrzelany przez artylerię okrętową i musiał lądować blisko plaży wyspy Zante. Pilot, F/O F. R. Ainsley, poniósł śmierć, a nawigator (Sgt. G. Brown) odniósł rany. Wraz ze strzelcem pokładowym (Sgt. A. E. White'em) zdołał wydostać się z wraku i dzięki pomocy Greków obaj wrócili do dywizjonu.

Mniej szczęścia miała załoga F/O Johna Boys-Stonesa, która 7 maja udała się nad Taominę. Zaatakowały ją nieprzyjacielskie myśliwce i strzelec Sgt. Jack Levy zginął na miejscu. Obserwator Sgt. J. M. Alexander wyskoczył ze spadochronem, lecz gdy opadał do ziemi, został ostrzelany przez żołnierzy. Na szczęście żaden z pocisków nie trafił. Pilot także wyskoczył, ale był zbyt nisko, aby jego spadochron zdążył się rozwinąć. Co ciekawe, cudem uratowany Alexander znalazł się jako obserwator w składzie załogi Sgt. D. L. J. Lawrence’a, która 13 sierpnia skierowała się nad kilka tunezyjskich miast, by zrzucić tam ulotki. *Maryland* został zestrzelony, załoga wyskoczyła. Spadochron pilota nie zadziałał jednak i Lawrence zginął. Natomiast Alexander i strzelec Sgt. F. Wilkins dostali się do niewoli.

W dniu 26 maja w ramach 69 Sqn „Warby” został skierowany do Gibraltaru. Znajdował się tam Martin 167F (N° 114), którym 10 lutego 1941 roku uciekli francuscy lotnicy z vichystowskiej GR I/22. Warburton natychmiast „przywłaszczył” sobie zdobycy i na początku czerwca dwukrotnie wykonał na niej rozpoznanie nad francuskimi portami północnej Afryki. 3 czerwca podczas lotu w okolicy Casablanki został zaatakowany przez trzy myśliwce, które rozpoznał jako He 112 (w rzeczywistości były to *Hawki* 75 z GC I/5), ale zdołał skryć się w chmurach. 8 czerwca wrócił na N° 114 na Maltę.

Jednak 69 Sqn także ponosił straty. Przykładowo 15 lipca całkowicie australijska załoga dowodzona przez Sgt. Cyrila F. Lee zaginęła, wysłana na lot rozpoznawczy nad Trypolitanie. 26 czerwca podczas ataku na konwój włoskich statków zestrzelony został *Maryland* pilotowany przez Sgt. Briana P. Hansona. 10 sierpnia z lotu nad Catanie załoga F/L Wylde’a wróciła na jednym silniku. Maszyna rozbiła się na lotnisku Luqa — na miejscu zginął obserwator, Sgt. Richard Saxby Mutimer, a pilot i strzelec Sgt. Campbell Clark zmarli w szpitalu następnego dnia.

W owym czasie Adrian Warburton wykonywał loty rozpoznawcze nad portami Sycylii i północnej Afryki. Zawsze udawało mu się powrócić z cennymi zdjęciami, chociaż często jego samolot był mocno postrzelany. W dniu 9 lipca podczas walki z włoskimi myśliwcami koło Trypolisu nie tylko udało mu się z potyczki wyjść cało, ale zgłosił jeszcze prawdopodobne zestrzelenie jednego Macchi MC.200. Lecił wówczas na samolocie z numerem AR741. Tydzień później (17 lipca), pilotując *Marylanda* BJ423, osłaniał konwój płynący z Heliopolis do Egiptu, a 22 lipca (w BJ427) zniszczył stojący na wodzie koło miasta Syrakuzy na Sycylii wodnosamolot Cant Z.506B.

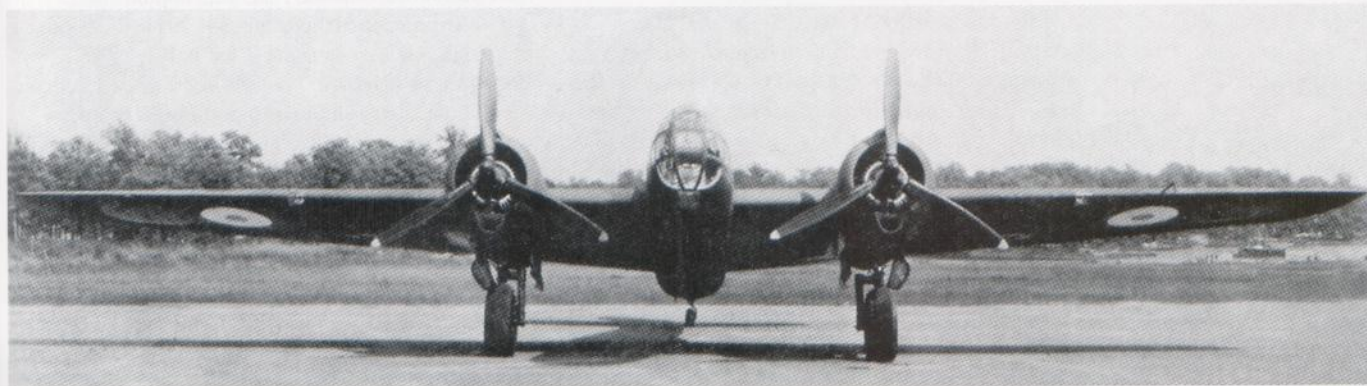
Jeszcze bardziej owocny pod względem spotkań z samolotami przeciwnika był wrzesień, gdy Warburton, pilotując *Marylanda* BS763, uszkodził SM.79 (7 września), zaś na Morzu Jońskim zniszczył Canta Z.506B (24 września). Pięć dni później Sgt. Moren posłał w płomieniach do wody koło Cagliari myśliwiec MC.200, który usiłował zaatakować ich *Marylanda* AR751.

W tym czasie Warburton był już odznaczony DFC z okuciem. Po wykonaniu 115 lotów bojowych został wycofany na odpoczynek i ostatecznie rozstał się ze swoimi *Marylandami*. Wrócił do służby rok później, aby zginąć 12 kwietnia 1944 roku za sterami rozpoznawczego *Lightninga*...

Tymczasem załogi 69 Sqn wciąż wykonywały trudne zadania rozpoznawcze. 24 listopada nie wróciła załoga Sgt. Johna K. Hutta. 15 lutego 1942 roku jeden z *Marylandów*, pilotowany przez S/L W. E. M. Low-

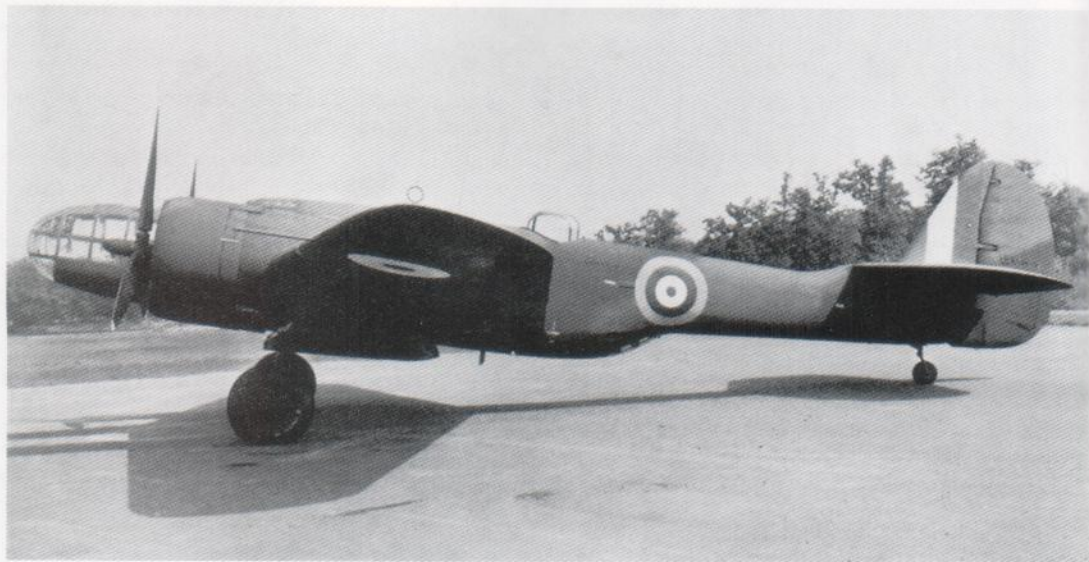
▼ Jeden z pierwszych samolotów Martin *Maryland* Mk. I zbudowanych dla brytyjskiego lotnictwa. Zwracają uwagę czarne powierzchnie dolne samolotu / IWM

▼ One of the first Martin *Maryland* Is built for the RAF. Note the black under surfaces of the aeroplane. / IWM



► Ta sama maszyna sfotografowana z lewej strony. Samolot ten nie posiada żadnego numeru seryjnego, tylko cywilną rejestrację USA wymalowaną małymi literami na sterze kierunku / IWM

► Port view of the same machine. The aeroplane had no serial, just the USA registration applied in small characters on the rudder. / IWM



rey'a, natknął się na pełnym morzu na trzy włoskie krążowniki i sześć niszczycieli. Natychmiast zawrócił do bazy, ale wówczas lewy silnik przerwał pracę. Na domiar złego samolot został zaatakowany przez niemieckie myśliwce, które uszkodziły mu prawe skrzydło i lotkę oraz przedziurawiły zbiornik paliwa. Zdemolowane zostało także stanowisko strzelca pokładowego. *Maryland* wpadł w korkociąg, ale pilot zdołał go opanować i skryć się w chmurach. Gdy straszliwie pokiereszowany samolot był już tylko 12 mil od Malty, został ponownie zaatakowany przez myśliwce. Tym razem celna seria trafiła w kabinę pilota, muskając jego pilotkę i gogle! Tablica przyrządów rozleciała się w drobny mak. Co gorsza, stanął również prawy silnik. Nie było innego wyjścia, jak wodować koło miejscowości Benghisa. Na szczęście krótko potem czteroosobową załogę podniosły z morza służby ratownicze.

13 stycznia 1942 roku 69 Sqn poniósł bolesną stratę. Tego dnia załoga dowódcy dywizjonu, W/C Johna N. Dowlanda, wystartowała na rozpoznanie rejonu Pantelleria – przylądek Bon – wyspa Kerkennah. Zamiast spodziewanych okrętów wojennych napotkano konwój sześciu frachtowców osłanianych przez trzy niszczyciele. Dowland postanowił natychmiast wracać na lotnisko, aby przekazać odpowiedni meldunek. Gdy wrócił nad Maltę, znalazł się w samym centrum nalotu na

wyspę. *Maryland* (AR721) został natychmiast zaatakowany przez kilka Bf 109. Po dramatycznym pościgu bombowiec został zestrzelony koło Tigne przez Lt. Müllera z 5./JG 53. Ocalał jedynie obserwator, P/O Arnold Potter, który wyskoczył ze spadochronem. Zarówno Dowland, jak i strzelec pokładowy, P/O Robert Gridley, ponieśli śmierć.

W końcu stycznia 69 Sqn miał na stanie jeszcze 14 *Marylandów*, ale dwa miesiące intensywnych bombardowań spowodowały, że w ostatnim dniu marca sprawne były już tylko dwie maszyny. Pilotom nie pozostało nic innego, jak wykonywać misje rozpoznawcze na myśliwcach *Spitfire*, aż do czasu przebrojenia dywizjonu w *Baltimore*'y.

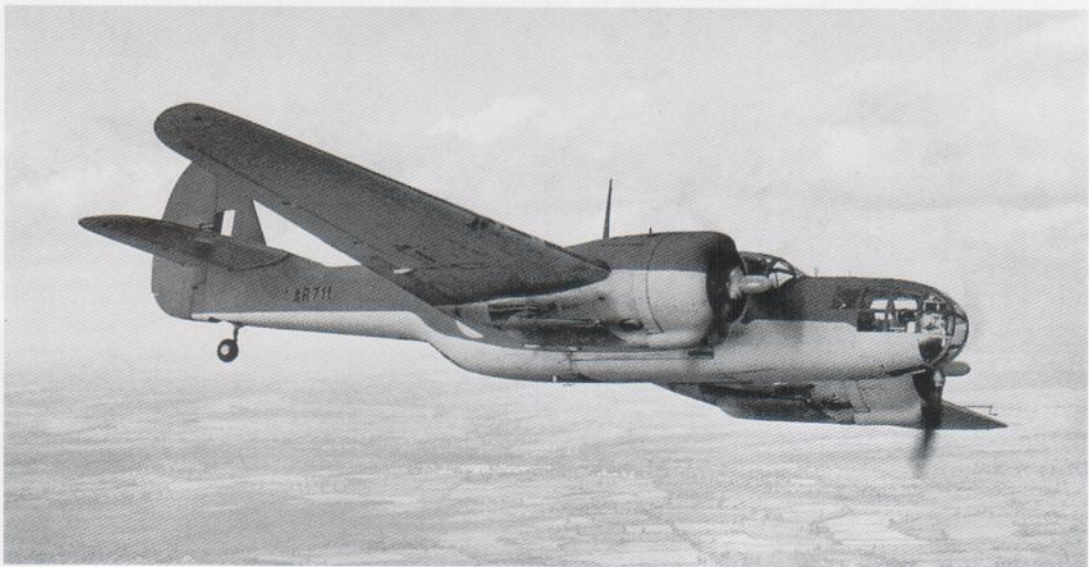
Afrykańscy obrońcy Albionu

Pod koniec roku 1940, gdy do Wielkiej Brytanii zaczęły przybywać *Marylandy* Mk. II, okazało się, że niewiele z nich trafi do RAF. Wchodzący w skład Wspólnoty Brytyjskiej Związek Południowej Afryki zobowiązał się do wydzielenia własnych jednostek lotniczych do walki z siłami Osi.

Jednak chęci to jedno, a możliwości — co innego. Okazało się bowiem, że lotnictwo Południowej Afryki jest zdecydowanie za słabe, aby włączyć się natych-

▲ *Martin Maryland* Mk. I przejęty z kontraktu francuskiego. Ten bardzo szybki samolot posiadał duży zasięg działania i doskonale nadawał się do misji rozpoznawczych nad Morzem Śródziemnym. Na tym zdjęciu maszyna AR711 w trakcie testów w locie. Zwraca uwagę brak znaków rozpoznawczych na dolnych powierzchniach skrzydeł / IWM

► *Martin Maryland* I taken over from the French contract. This very fast aeroplane had long range and was perfectly suited for reconnaissance missions over the Mediterranean. This is AR711 during flying trials. Note the absence of national markings on lower wing surfaces. / IWM





miast do walki. Główną przeszkodą był brak nowoczesnego sprzętu. Wytwórnice brytyjskie nie były w stanie wyprodukować ilości samolotów wystarczającej, by pokryć potrzeby własnego lotnictwa i dodatkowo zapewnić dostawy dla South African Air Force (SAAF). Dlatego też dowództwo RAF zaproponowało Afrykanerom samoloty z USA — Martin *Maryland* Mk. I. W krótkim czasie Anglicy przekazali im 99 bombowców z „serialami” m.in. — AH301–311, 313–331, 371, 373–380, 386–395, 406–426, 428 oraz 429, które otrzymały numery ewidencyjne SAAF od 1601 do 1699.

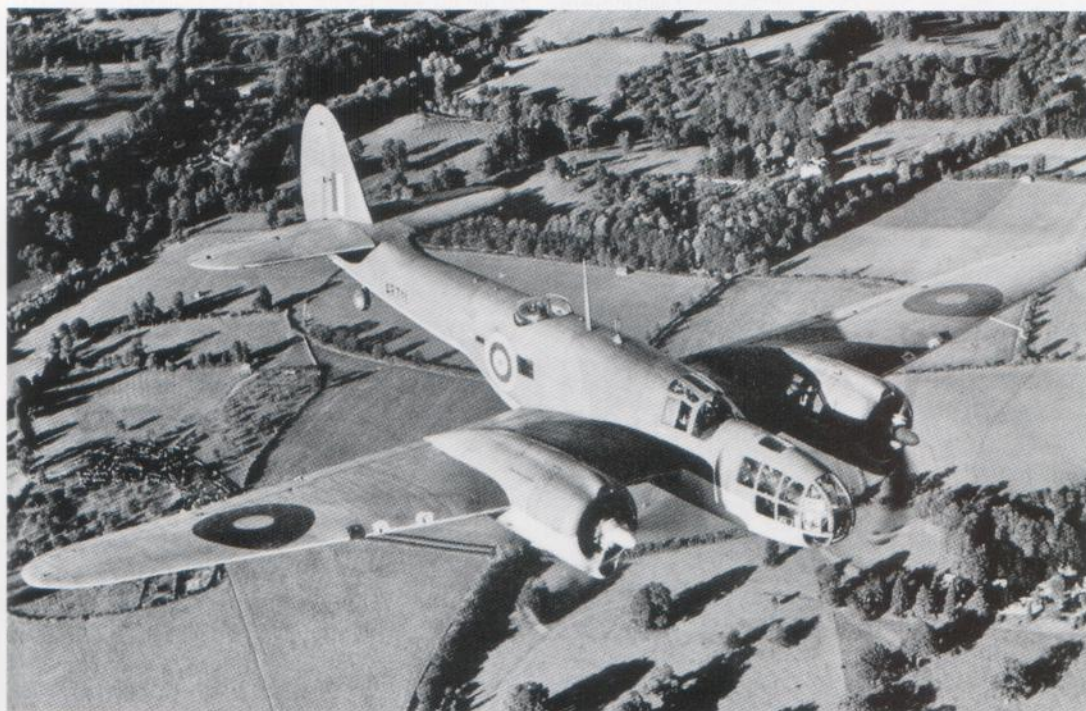
Pierwsze trzy maszyny dostarczono do kenijskiej Nanyuki, gdzie właśnie rozpoczął formowanie 14 Sqn SAAF. W styczniu 1941 roku trzy maszyny przekazano również do 12 Sqn SAAF, używającego głównie pasażerskich samolotów Junkers Ju 86. To właśnie ten dywizjon jako pierwszy wszedł do walki na swoich *Marylandach*.

19 stycznia wojska brytyjskie złożone z dywizji hinduskich rozpoczęły atak na włoską Etiopię. *Marylandy* 12 Sqn SAAF wykonywały loty rozpoznawcze często

połączone z atakowaniem wszelkich napotkanych celów. Do walk z włoskimi myśliwcami dochodziło rzadko, ale nawet kiedy przeciwnikom udawało się przechwycenie, *Marylandy* wykorzystywały swoją większą prędkość do ucieczki. Pamiętną walkę z Fiatem CR.42 stoczył rankiem 13 lutego Capt. O. G. Davies, który tego dnia wykonywał lot rozpoznawczy w okolicy Mogadyszu w południowej Etiopii. Davies najpierw ostrzelał samochód sztabowy na drodze z Jelib do Mogadyszu, który po trafieniu pociskami wpadł na drzewo. Zaraz potem zapalił kilka ciężarówek i dwie cysterny koło Brava. Gdy znalazł się nad włoskim lotniskiem Vittorio d’Africa, znurkował do ataku na pięć zaparkowanych tam samolotów Caproni Ca.133. Zdążył uszkodzić dwa z nich, nim został zaatakowany przez pojedynczego CR.42 pilotowanego przez Capt. Romano Palmerę, dowódcę 110^a Squadriglia RT. Kilka serii pocisków trafiło w ogon *Marylanda*, ale mimo to bombowiec zdołał umknąć. Po powrocie na lotnisko w tylnej części Martina naliczono aż 732 (!) dziury po pociskach i odłamkach.

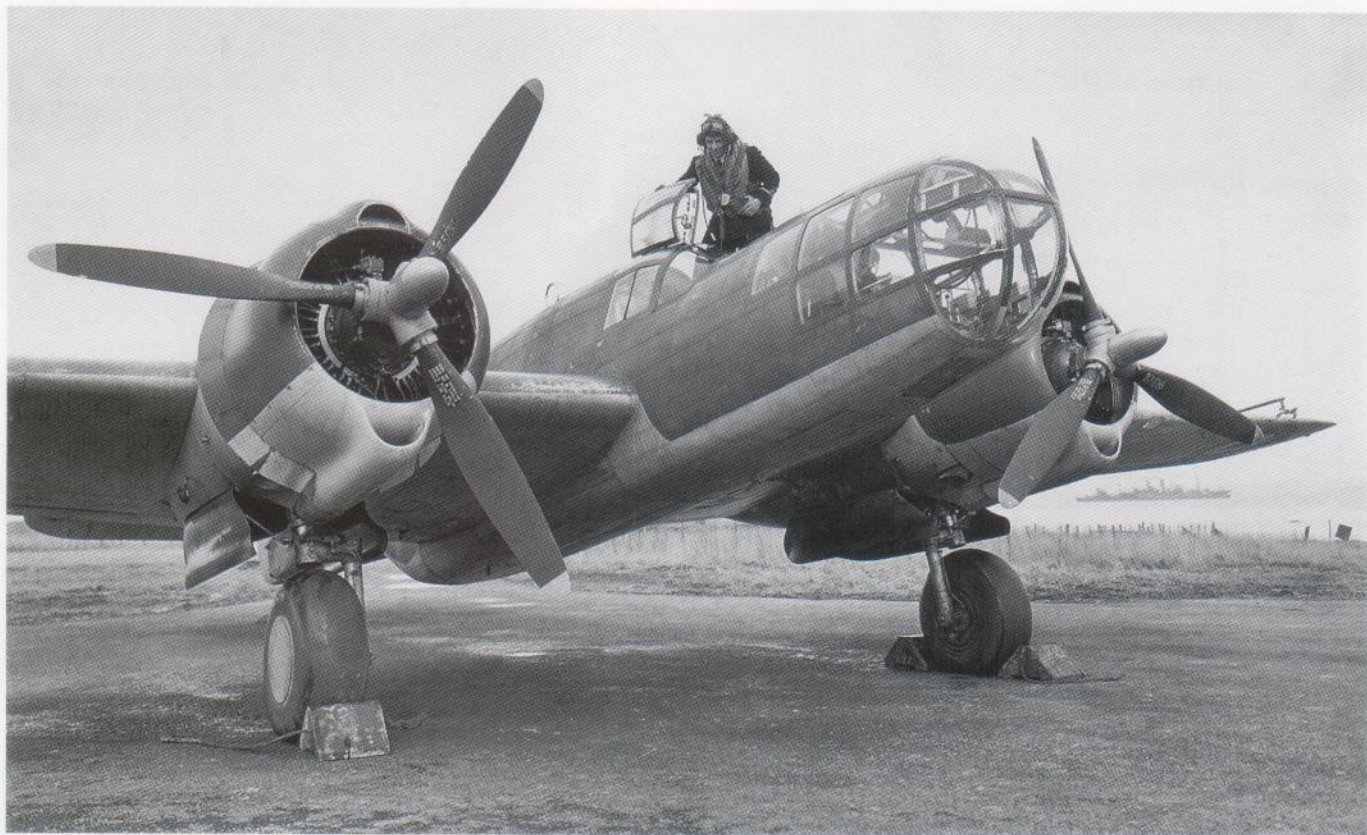
▲ Pięć z 35 Martinów 167–B3 ukończonych w lipcu 1940 roku z brytyjskim wyposażeniem, oznaczonych *Maryland* Mk. I. Samoloty otrzymały tymczasową rejestrację NXM i oczekują na transport do Wielkiej Brytanii przez Kanadę / IWM

▲ Five of the 35 Martin 167–B3s completed in July 1940 with British equipment, designated *Maryland* I. The aircraft were given their NXM temporary registrations and await delivery to Britain via Canada. / IWM



◀ AR711 podczas lotu próbnego nad południową Anglią. Niebawem samolot ten został wysłany na osamotnioną Malte, gdzie zasilił 431 Flight / IWM

◀ AR711 during a test flight over Southern England. Soon the aeroplane would be sent to Malta, where it would reinforce no. 431 Flight. / IWM



▲ Większość *Marylandów* została przejęta przez RAF i wysłana na Bliski Wschód. Kilka egzemplarzy przejęło lotnictwo morskie (FAA) do zadań rozpoznawczych oraz holowania celów w bazach lądowych. Widoczny *Maryland I* (AR720) z 771 Sqn FAA z załogą: Lt. N. E. Goddard, Cdr G. A. Rotheron, LA J. D. Milne i LA J. W. Armstrong został wysłany z bazy w Hatston (baza ta zwala się HMS *Sparrowhawk*) w celu sprawdzenia obecności w Bergen niemieckich okrętów — pancernika *Bismarck* i ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*. Podczas tego lotu, odbytego 22 maja 1941 roku w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych, okrętów w Bergen nie stwierdzono — wyszły bowiem w morze. Brytyjska Home Fleet mogła ruszyć w pościg i wkrótce zatopić dumę *Kriegsmarine* / IWM

▲ Most *Marylands* were allocated to the RAF and despatched to the Middle East. A few were taken over by the FAA for land-based reconnaissance and target towing duties. This *Maryland I* (AR720) of no. 771 Sqn FAA with the crew of Lt. N. E. Goddard, Cdr G. A. Rotheron, LA J. D. Milne and LA J. W. Armstrong was sent from Hatston (the base known as HMS *Sparrowhawk*) to check the presence of the German *Bismarck* battleship and *Prinz Eugen* heavy cruiser at Bergen. The flight was made on 22 May 1941 in heavy weather, and the ships were not found at Bergen, as they had departed. The Home Fleet set sails and soon afterwards the pride of the *Kriegsmarine* was sunk. / IWM

Nie wiadomo, jakich metod użyli mechanicy, aby załatać takie „sito”, ale siedem dni później, gdy Davies ponownie wybrał się nad Mogadiszu i Brava z misją fotograficzną, jeszcze raz spotkał się z Capt. Palmerą. Gdy Afrykaner swoim zwyczajem ostrzeliwał cele naziemne, został zaatakowany przez Fiata. Zanim *Maryland* oderwał się od przeciwnika, w jego prawe skrzydło trafiło pięć pocisków.

Jednym z nielicznych brytyjskich dywizjonów wyposażonych w bombowce *Martin Maryland* był 39 Squadron dowodzony przez Australijczyka, W/C A. Bowmana. Pierwsze maszyny tego typu dywizjon otrzymał w styczniu 1941 roku. Po szybkim przeszkoleniu w Helwan i odstawieniu *Blenheimów* został przeniesiony najpierw do Heliopolis, potem Shandur, aby 1 maja przybyć do Wadi Natrun koło Fuka na wschód od Marsa Matruh na północnym wybrzeżu Egiptu. Tak jak większość jednostek RAF, nie był to czysto angielski dywizjon — w jego składzie znaleźli się lotnicy z 18 krajów.

Jeden z pierwszych lotów bojowych wykonano już 27 kwietnia. Transportowe Ju 52 stojące na lotnisku w Benina zostały zaatakowane przez załogę *Marylanda* pilotowanego przez Kanadyjczyka F/L „Butcha” Lewisa. Miał on swój znaczący udział w zniszczeniu czterech maszyn z KGrzbV 104 oraz w uszkodzeniu kilku innych. Lewis został odznaczony DFC.

Począwszy od pierwszych dni maja *Marylandy* 39 Sqn rozpoczęły loty rozpoznawcze nad Zachodnią

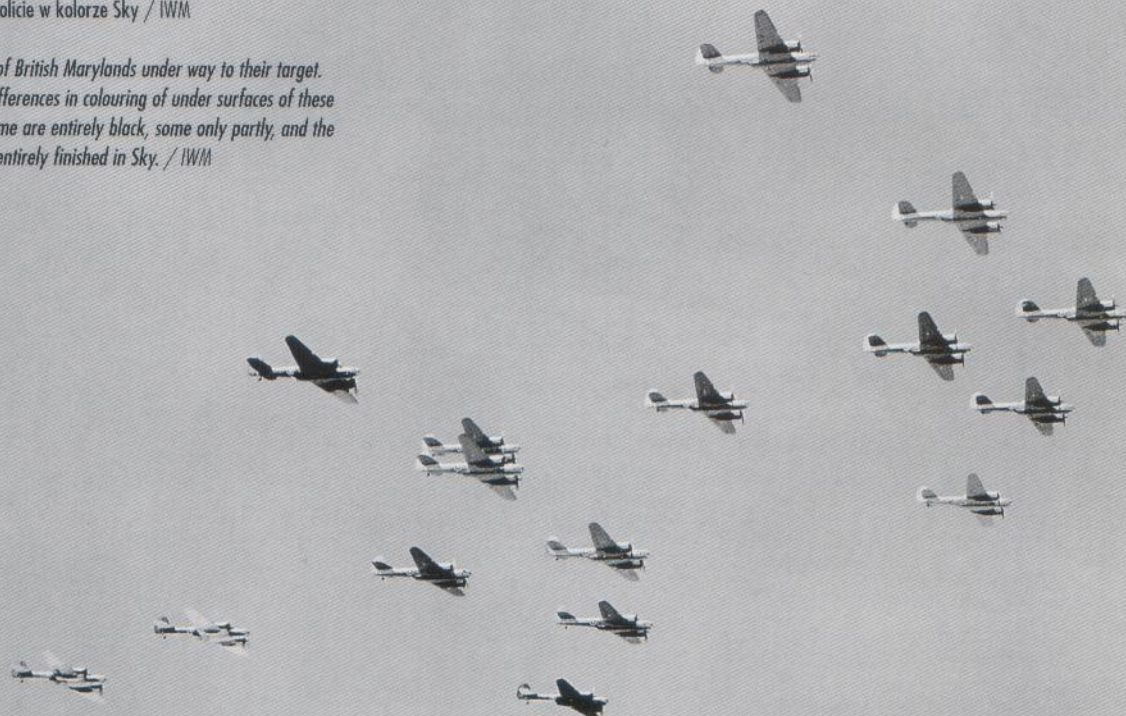
Pustynią, południową Grecją i Kretą. Pierwsze konfrontacje z niemieckimi myśliwcami nie należały do udanych. 5 maja jeden z samolotów został zestrzelony w okolicy Dery przez dowódcę 3./JG 27, Oblt. Gerda Homutha. Trzy dni później było jeszcze gorzej. Samoloty 39 Sqn wykonały kilka lotów na rozpoznanie morskie na północ i południe od brytyjskiego konwoju „Tiger”, złożonego z pięciu dużych frachtowców kierujących się do Aleksandrii. Do Fuka nie wróciły dwie maszyny. Jedna z nich (AH296) pilotowana przez pilota SAAF, Lt. A. U. M. Campbella, została zestrzelona przez Bf 109E koło afrykańskiego wybrzeża między Bardia a Tobrukiem — nikt nie ocalał. Zwycięzcą ponownie okazał się Oblt. Homuth z 3./JG 27. Druga maszyna (AH281) z przyczyn technicznych musiała lądować koło Peloponezu, a załoga P/O J. W. Besta dostała się do niewoli. Jeden ze strzelców pokładowych, Sgt. J. A. Quitzow, uciekł później z obozu w Salonikach i wrócił do Egiptu.

20 maja niemieckie oddziały spadochronowe wylądowały na Krecie. Działania *Marylandów* z 39 Sqn skoncentrowały się teraz na rozpoznaniu wód na północ od wyspy w poszukiwaniu nieprzyjacielskich konwojów z posiłkami dla szturmujących pozycje Brytyjczyków oddziałów spadochronowych i górskich. Kontakty z samolotami przeciwnika były nie do uniknięcia, ale tym razem *Marylandy* — inaczej niż w przypadku starć z Messerschmittami — okazały się nie ofiarami, ale myśliwymi. Już dnia 21 maja dowódca 39 Sqn, S/L Bowman, natknął się na pojedynczego Junkersa Ju 52 z KGrzbV 40. Niemiecki samolot transportowy pilotowany przez Fw. Alfreda Timme zbliżał się do Krety z ładunkiem materiałów dla oddziałów górskich. Walka była krótka i jednostronna. Po chwili trzysilnikowy Junkers spadł w płomieniach do morza.

Kolejny sukces osiągnięto 25 maja, gdy patrol nad północną linią brzegową Krety wykonywał F/L R. A.

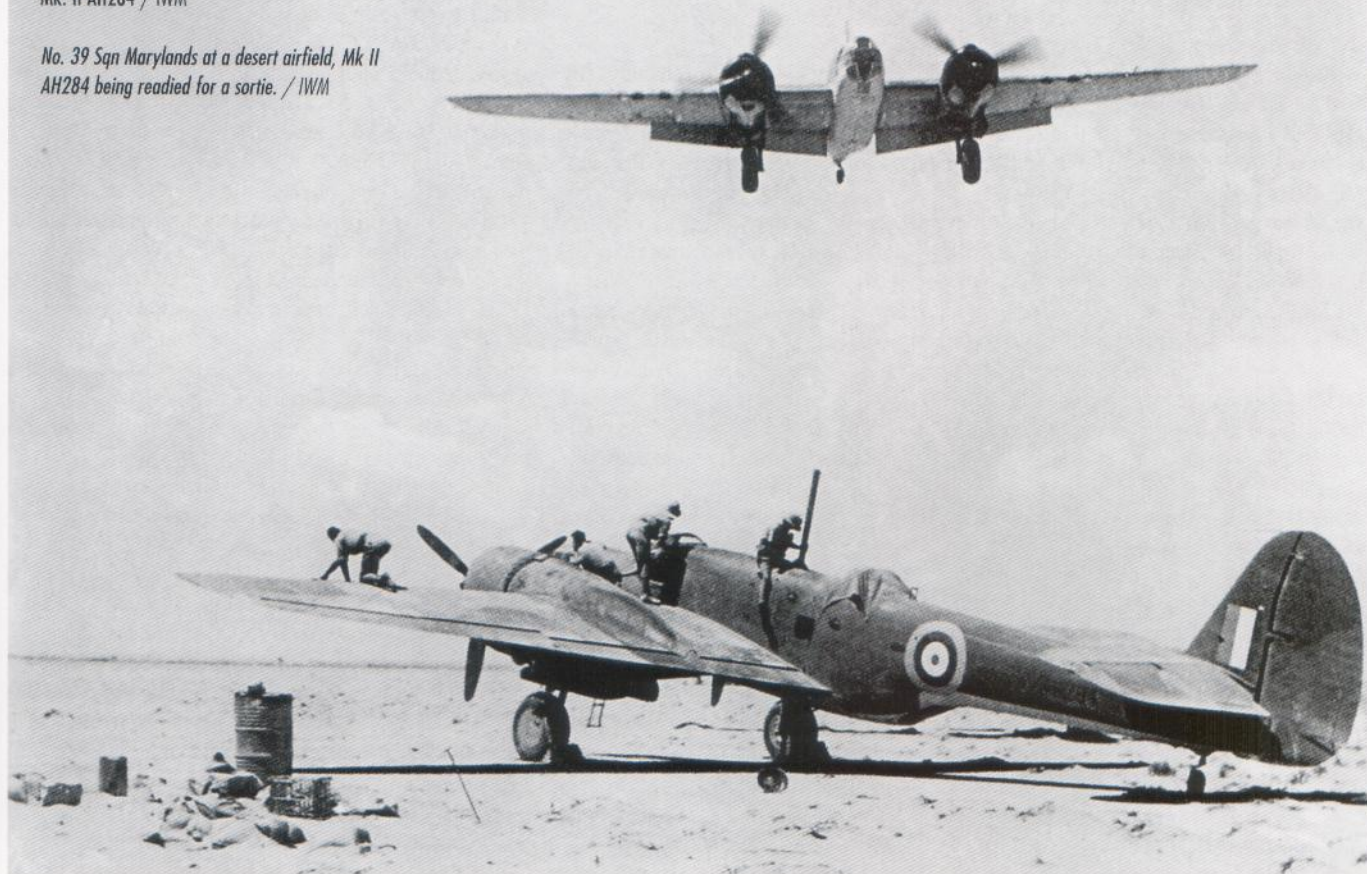
Formacja brytyjskich *Marylandów* w drodze do celu. Dobrze widoczne jest zróżnicowanie dolnych powierzchni samolotów. Niektóre są całkowicie czarne, inne tylko w połowie, a pozostałe są jednolicie w kolorze Sky / IWM

Formation of British Marylands under way to their target. Note the differences in colouring of under surfaces of these aircraft. Some are entirely black, some only partly, and the others are entirely finished in Sky. / IWM



Marylandy z 39 Sqn na pustynnym lotnisku. Na ziemi trwają gorączkowe przygotowania do lotu bojowego Mk. II AH284 / IWM

No. 39 Sqn Marylands at a desert airfield, Mk II AH284 being readied for a sortie. / IWM





▲ Sztandarowe produkty firmy Martin w Egipcie. Z prawej *Maryland* Mk. II (AH375), z lewej *Baltimore* Mk. IV (FA393). Przy lewej krawędzi zdjęcia widać fragment usterzenia ogonowego najpopularniejszej maszyny firmy Martin — B-26 *Marauder* / IWM

▲ *Martin show-case in Egypt. At far right is Maryland II (AH375), at left Baltimore IV (FA393). At extreme left the tail of B-26 Marauder, the best known Martin bomber of WW2 can just be seen.*

/ IWM

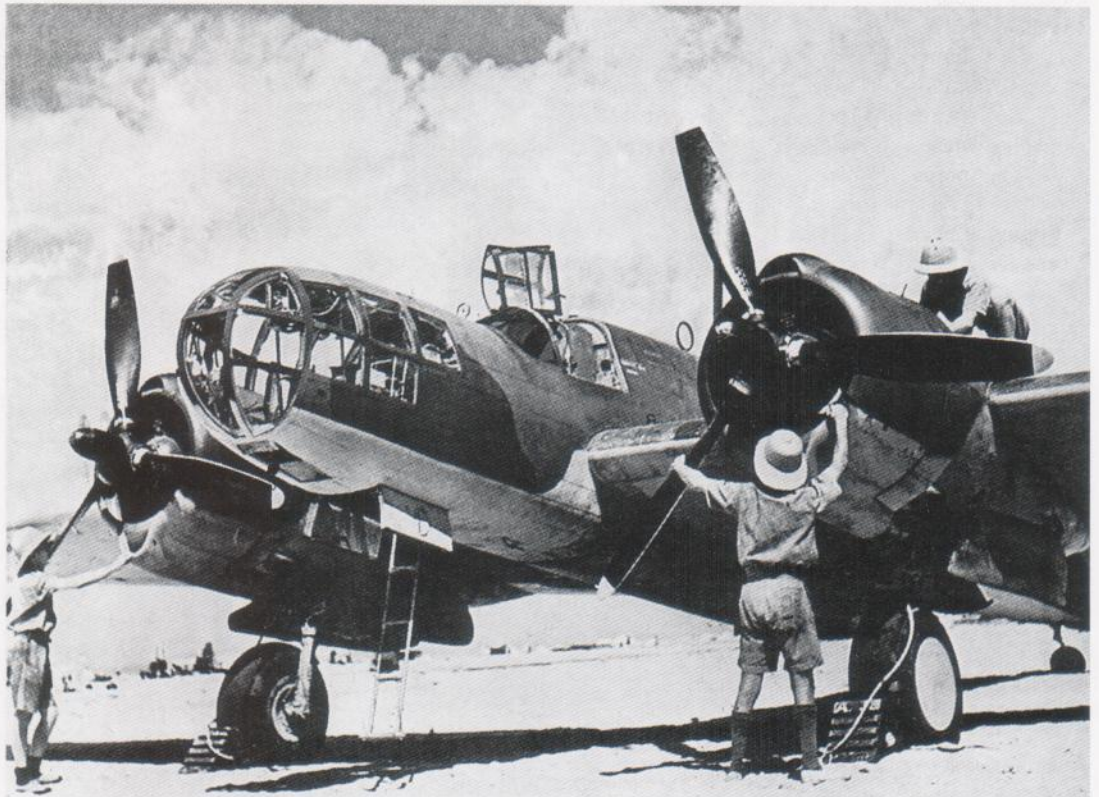
„Butch” Lewis. W pewnej chwili załoga samotnego *Marylanda* dostrzegła nad morzem kilka Ju 52 z KGzBV 60. Bombowiec znurkował na przeciwnika, rozpraszając jego formację. Zanim zużycie paliwa zmusiło „Butcha” do przerwania walki, jego załoga zgłosiła zestrzelenie jednego transportowca i uszkodzenie dwóch innych. Jej ofiarą padła maszyna pilotowana przez Lt. Ralfa Billerbecka, w której zginęła cała czteroosobowa załoga. Po powrocie do Fuka Lewis zameldował, że widział jeszcze dziesięć transportowców eskortowanych przez pojedynczy myśliwiec.

Do końca walk na Krecie załogi 39 Sqn codziennie uczestniczyły w patrolach nad okolicznymi wodami, informując dowództwo o ruchach (a raczej ich braku) włoskiej floty. Stracono tylko jedną maszynę, gdy F/L Lenton został zestrzelony nad wyspą i włączył się do lokalnego ruchu oporu — otrzymał za to Military Cross. W sierpniu 1941 roku 39 Sqn zdał swoje *Marylandy* i rozpoczął szkolenie na samolotach torpedowo-bombowych Bristol *Beaufort*.

W działaniach nad Kretą 39 Sqn nie był jedyną jednostką wyposażoną w *Marylandy*. Z racji swojego przeznaczenia o wiele bardziej aktywny okazał się 24 Sqn SAAF stacjonujący na lotnisku Marsa Matruh w północ-

nej Afryce. Dywizjon ten powstał 5 marca 1941 roku jako 14 Sqn SAAF i po przeszkoleniu na *Marylandach* dołączył do jednostek RAF. Wówczas okazało się, że w składzie brytyjskiego lotnictwa i w tym samym rejonie działa już brytyjski 14 Sqn latający na bombowcach Bristol *Blenheim*. Chcąc uniknąć zamieszania logistycznego, postanowiono przemianować dywizjon południowoafrykański, nadając mu numer 24.

Dywizjon wszedł do akcji w połowie maja i pierwszym zadaniem jego *Marylandów* było przeprowadzenie na Kretę uzupełnień *Hurricane'ów*. Bombowce miały lepsze wyposażenie nawigacyjne i dlatego to właśnie im powierzano takie zadania. 24 Sqn SAAF wszedł w skład *Blenheim Wing* (14, 45 i 55 Sqn), ale niewiele to zmieniło — załogi prowadziły myśliwce także już po desancie Niemców na Kretę. Wreszcie o świcie 25 maja cztery *Marylandy* wykonały swój pierwszy atak na zajęte przez Niemców lotnisko Maleme. Z niskiego pułapu obrzucono bombami i ostrzelano z broni pokładowej stojące na ziemi transportowe Junkersy Ju 52, zapalając kilka z nich. Wszystkie bombowce wróciły na własne lotnisko, ale już po południu w trakcie drugiego ataku nie dało się uniknąć strat. Do ponownego nalotu wystartowały trzy *Marylandy*, ale



► Przegląd techniczny brytyjskiego *Marylanda* na lotnisku w północnej Afryce. Przed wiatrochronem widać celownik kolowy / IWM

► *Inspection of a RAF Maryland at a North African airfield. Note the ring-and-bead gun sight forward of the windscreen.* / IWM

► Załoga *Marylanda* przed lotem bojowym / IWM

► *Maryland* crew before a sortie. / IWM

jeden z nich, mając awarię silnika musiał zawrócić z drogi i wylądował koło Sidi Barrani. Pozostałe dwa *Martiny* zrzuciły bomby i ostrzelały lotnisko z broni pokładowej, ale ogień z ziemi trafił w lewy silnik maszyny pilotowanej przez Lt. E. G. Forda. Ciągnąc smugę dymu, *Maryland* wylądował na południowym wybrzeżu Krety koło wioski Tymbaki. Gdy załoga wydołała się z wraku, nadleciały niemieckie myśliwce, które ostrzelały samolot, stawiając go w płomieniach. Później Ford i dwaj członkowie jego załogi, Sgt. D. D. McWilliam i 2/Lt. G. L. W. Gill wraz z 69 innymi żołnierzami, podjęli desperacką próbę ucieczki do Egiptu na podziurawionej łodzi desantowej. Zostali zatrzymani przez włoski okręt podwodny, którego dowódca nakazał przepłynięcie sześciu oficerów na jego pokład. Utonął wówczas 2/Lt. Gill. Pozostali postanowili zignorować rozkaz Włocha i kontynuowali podróż za jego milczącym przyzwoleniem. Po tygodniu podróży dotarli do afrykańskiego brzegu.

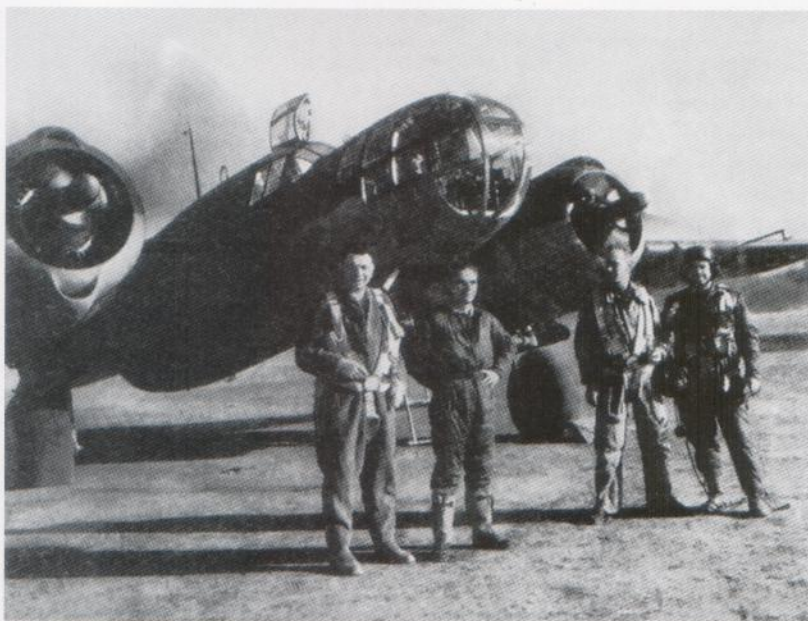
W dniu 26 maja sześć *Marylandów* z 24 Sqn SAAF skierowało się nad Kretę. Według ustalonego planu cztery samoloty miały nadlecieć nad wyspę parami, zbliżając się tuż nad wodą, potem wznieść się na 600 metrów nad linią brzegową, przelecieć dziesięć mil i znurkować do ataku na lotnisko Maleme. Pozostałe dwa miały zrzucić lekarstwa i amunicję dla garnizonu w Retimo. Wykorzystując maksymalną prędkość *Martinów*, można było liczyć na uniknięcie niemieckich myśliwców. Oczywiście nie wszystko poszło tak jak powinno. Zestrzelony został Cdt Georges Goumin (patrz rozdział o lotnictwie Wolnej Francji), a trzy inne maszyny odniosły uszkodzenia od ognia Flaku.

Po przegranej bitwie rozpoczęła się dramatyczna ewakuacja oddziałów brytyjskich z Krety pod bombami Luftwaffe. Na południowych plażach wyspy gromadziły się tłumy żołnierzy czekających na przybycie okrętów Royal Navy. Bezcenne okręty były bardzo podatne na ciosy z powietrza. Do ich osłony wyznaczono m.in. *Marylandy* z 24 Sqn SAAF z ochotniczymi załogami, które pospołu z *Hurricane'ami* patrolowały ponad okrętami od strony południowego wybrzeża Krety. W południe 29 maja Lt. Miles Barnby natknął się na pojedynczego Ju 88 z rozpoznawczej 2(F)./123 lecącego na wysokości 4000 metrów. Barnby natychmiast zbliżył się do przeciwnika i ostrzelał go ze skrzydłowych kaemów. Zanim zdołał dostrzec skutki swoich działań, jego *Maryland* został trafiony przez strzelca pokładowego wroga. Kabina zapelniła się dymem; pilot SAAF z trudem doleciał na swoje lotnisko. Okazało się jednak, że jego ogień był skuteczny. Krótko potem dymiącego z prawego silnika Junkersa dobił *Hurricane*.

Rankiem 31 maja *Maryland* pilotowany przez Lt. Kearneya i trzy *Hurricane'y* natknęły się na kilka Ju 88

► *Maryland* krótko po zrzuceniu bomb. W dole widać ich eksplozje, a na prawo od nich dwa mocno dymiące obiekty. Afryka północna, 1941 rok / IWM

► *Maryland* shortly after dropping its bombs. Explosions and badly smoking objects can be seen on the ground. North Africa, 1941. / IWM



► *Martin Maryland* jednego z dywizjonów SAAF podczas startu z pustynnego lotniska. Po wycofaniu tych bombowców z lotnictwa RAF jednostki z Południowej Afryki jako ostatnie używały *Marylandów* w operacjach bombowych. W przedniej części kadłuba widać czarny numer 14 wymalowany na białym prostokącie / IWM



► *Martin Maryland* of a SAAF squadron taking off from a desert airfield. After these bombers were withdrawn from the RAF, South African units were the last users of *Marylands* in bombing operations. Note the black number 14 on white rectangle on the forward fuselage. / IWM

z II(K).LG 1 atakujących dwa brytyjskie niszczyciele. Jeden z niemieckich bombowców został uszkodzony przez Lt. Boba Talbota z 274 Sqn i następnie dobitny przez Kearneya. Po południu niezwykłą ofiarę zapisał na swoje konto Lt. Jim Williams. Gdy przybył nad brytyjskie okręty, dostrzegł dwa krążące w pobliżu samoloty. Okazało się, że jest świadkiem walki innego *Marylanda* ściganego przez myśliwiec Bf 110. Natychmiast rzucił się na Niemca, ostrzeliwując go z odległości około 150 metrów. Po dwóch seriach Messerschmitt stanął w płomieniach i korkociągiem runął do morza. Na jego pokładzie zginęła załoga Hptm. Karla Heindorfa z 2./ZG 26.

Po przegranej bitwie o Kretę *Marylandy* wzięły udział w walkach w północnej Afryce. Trwały tam właśnie przygotowania do operacji „Battleaxe”. 7 czerwca jedna z załóg 24 Sqn SAAF pod osłoną czterech *Hurricane’ów* z 73 Sqn wykonała lot rozpoznawczy nad niemieckie lotniska. Po wykonaniu zadania pojawiły się Bf 109 i cała formacja natychmiast zawróciła na wschód. Dwa dni później zaatakowano wykryte na lotniskach wokół Ain el-Gazala samoloty. Do wykonania tego zadania wystartowały dwa prowadzące *Marylandy* i osiem *Hurricane’ów*, które oderwały się od ziemi jeszcze w ciemnościach. Po doprowadzeniu myśliwców w pobliże celu bombowce zawróciły. Zaskoczenie było kompletne — na lotnisku Gazala Południe zniszczono jednego Fi 156 i uszkodzono sześć myśliwców. Potem jednak nadleciały dwa Bf 109, które zestrzeliły dwa *Hurricane’y*.

Kolejny atak na niemieckie lotniska przeprowadzono o świcie 14 czerwca. Tak jak poprzednio, każdą grupę *Hurricane’ów* prowadził nad cel załadowany bombami *Maryland* z 24 Sqn SAAF. Jednego z nich miało eskortować sześć *Hurricane’ów* z 1 Sqn SAAF, ale ostatecznie jedynie Capt. Driver z 1 Sqn SAAF odnalazł bombowiec. *Maryland* zrzucił już kilka bomb na lotnisko Gazala Południe, gdy Driver dostrzegł pnącego się w górę pojedynczego Messerschmitta. W ataku czołowym lepszy okazał się Niemiec (Oblt. Ludwig Franzisket z 3./JG 27) i Driver musiał wyskoczyć ze spadochronem. Franzisket, pomimo uszkodzenia końcówki skrzydła, zaatakował *Marylanda*. W pierwszym ataku na bombowiec chybił celu, ale po drugim w ogniu stanął prawy silnik przeciwnika. Ze spadającego do ziemi *Marylanda* wyskoczył tylko pilot, Lt. J. C. Newborn.

Obaj Afrykanerzy trafili do niewoli. Newborna przesłuchiwał oficer wywiadu I./JG 27, Hptm. Springorum, który przez wiele lat mieszkał w USA. Nie był zachwycony tak wczesną pobudką i ze złością zapytał pilota *Marylanda*: „Do diabła, czego Anglicy szukają w Afryce?!”. Pochodzący z Południowej Afryki, a nie z Anglii Newborn odpowiedział z uśmiechem: „Tego samego co Niemcy, sir!”. Obaj wybuchnęli śmiechem. Dwie godziny później zestrzelenie kolejnego *Marylanda* (39 Sqn) zgłosił Lt. Friedrich Hoffmann.

Przez cały dzień *Marylandy*, stale eskortowane przez myśliwce, wykonywały loty rozpoznawcze nad linią frontu. Wieczorem załoga 24 Sqn SAAF musiała czym prędzej odlecieć na wschód, gdy trzy eskortujące ją *Hurricane’y* z 1 Sqn SAAF związały się walką z formacją Ju 87 osłanianą przez Bf 109E. Jak się potem okazało, z trzech *Hurricane’ów* do bazy powrócił tylko jeden...

15 czerwca rozpoczęła się brytyjska operacja „Battleaxe”, której głównym celem było odblokowanie Tobruku. O godzinie 11.52 jednego *Marylanda* z 39 Sqn zestrzelił ponownie Lt. Friedrich Hoffmann z 3./JG 27. Brytyjska maszyna spadła na ziemię 20 kilometrów na północny zachód od Bardii. Zaraz potem ten sam pilot zestrzelił również jednego *Hurricane’a*. 18 czerwca lotnisko Sidi Barrani zostało zaatakowane przez... *Hurricane’y* pilotowane przez pilotów Royal Navy! Zanim pomyłka się wyjaśniła, w płomieniach stanął leżący na środku lotniska wrak *Marylanda*, a kilka ciężarówek zostało uszkodzonych.

Po trzech dniach zacieklej walk wojska brytyjskie zostały przez Afrikę Korps powstrzymane, a następnie odrzucone na pozycje wyjściowe. Działania w Afryce zamieniły się w wojnę pozycyjną — obie strony lizwały rany po ciężkich walkach. Podstawowym zadaniem samolotów RAF stała się osłona konwojów z zaopatrzeniem dla oblężonego Tobruku.

Marylandy sporadycznie bombardowały niemieckie lotniska, zrzucając także metalowe kolczatki na pasy startowe. W swoim założeniu miały one dziurawić opony samolotów przeciwnika. Zbierając tę „tajną broń” RAF, niemiecki personel naziemny kłął na czym świat stoi. W ostatnich dniach czerwca szczególnym zainteresowaniem *Marylandów* cieszył się węzeł lotnisk Ain el-Gazala, gdzie 28 czerwca uszkodzono dwa myśliwce z I./JG 27 (załogi bombowców dumnie meldowały zniszczenie pięciu maszyn). Niemieckie myśliwce były

bardzo agresywne, ale myśliwce eskorty kosztem poważnych strat własnych nie dopuszczały Bf 109 do swoich podopiecznych.

W lipcu loty rozpoznawcze rozpoczęło także kilka *Marylandów* dostarczonych do 203 Sqn RAF. Był to w zasadzie dywizjon *Blenheimów*, ale potrzeba większej ilości maszyn rozpoznawczych wymusiła dostarczenie mu także *Martinów*. Przez pierwszy tydzień lipca załogi 203 Sqn pojawiały się nad wieloma portami przeciwnika, wykonując misje rozpoznawcze wspólnie z 39 Sqn oraz 69 Sqn z Malty. Jednak stare nawyki nie zanikły — 4 lipca załoga rozpoznawczego *Marylanda* z 203 Sqn, przelatując nad wyspami Amorgas, dostrzegła na ziemi bombowiec SM.79, który zapaliła ogniem broni pokładowej. Tydzień później (11 lipca) w podobnych okolicznościach zniszczenie innego SM.79 zgłosiła załoga Sgt. Berrimana z 39 Sqn. Zwiad nie był jedynym zadaniem 39 i 203 Sqn — z powodu braku wystarczającej liczby jednosilnikowych myśliwców często były one delegowane do osłony konwojów z zaopatrzeniem dla Tobruku.

W połowie lipca do północnej Afryki za swoimi *Marylandami* przybył 12 Sqn SAAF. W owym czasie stacjonowały więc tam już dwa dywizjony SAAF (12 i 24) tworzące 261 Wing oraz 39 i część 203 dywizjonu RAF — wyposażone w *Marylandy*. Niebawem gotowość operacyjną miał osiągnąć również sformowany 8 maja 1941 roku w Nakuru w Kenii 21 Sqn SAAF.

W dniu 10 sierpnia osiem bombowców *Maryland* z 24 Sqn SAAF skierowało się nad Gambut. Spodziewając się silnego oporu niemieckich i włoskich myśliwców, do osłony wyprawy bombowej wyznaczono wszystkie zdolne do lotu myśliwce: w sumie niemal 40 *Hurricane'ów*, *Tomahawków* i *Martletów* — jednak myśliwce przeciwnika w ogóle się nie pojawiły. Napotkano natomiast silny ogień przeciwlotniczy, który strącił jednego *Hurricane'a* z 1 Sqn SAAF.

21 sierpnia po południu do kolejnej misji wystartowało osiem *Marylandów* z 24 Sqn SAAF pod osłoną *Hurricane'ów* z 229 Sqn. Zadaniem bombowców było zniszczenie składu paliwa w okolicy Menastir koło Gambut. *Marylandy* bez przeszkód dotarły nad cel i zapaliły skład paliwa. Potem doszło do tragedii. Gdy cała formacja zawróciła na wschód, pojawiło się 16 Bf 109 z I./JG 27. *Hurricane'y* utworzyły krąg obronny i próbowały związać walką jak największą liczbę przeciwników, ale Niemcy szybko przedarli się do bombowców. Pościg za bombowcami trwał aż do Sidi Barrani. Capt. Glen Bateman z 24 Sqn SAAF leciał na pokładzie maszyny, którą pilotował Lt. Goodwin z 12 Sqn SAAF, gdy zaatakowały ich Messerschmitty. Bombowiec stanął w płomieniach i znajdując się na wysokości 3000 metrów, Bateman rozkazał załodze wyskoczyć ze spadochronami. Wówczas okazało się, że strzelec pokładowy Sgt. Wiggel jest ciężko ranny — miał aż 11 trafień pociskami i jedno odłamkiem z działka. Drugi strzelec, Sgt. Joubert, usiłował mu w tym czasie pomóc, zdejmując z niego ciężki karabin maszynowy. Wówczas okazało się, że Wiggel nie może założyć swojego spadochronu. Nie mając już czasu, Joubert poluzował zapięcie swojego spadochronu, przyczepił kolegę i obaj wyskoczyli. Pomimo obaw o przeciążenie, wylądowali gładko, ale przestrzeloną stopę Wiggela trzeba było amputować w szpitalu. Pozostali dwaj członkowie załogi wyskoczyli bez problemów. Oprócz tego zestrzelona została także maszyna dowodzona przez Lt. Leise-

ganga, która dowlokła się w rejon swojego lotniska na jednym silniku i wylądowała na brzuchu. Piloci niemieccy znacznie przesadzili w swoich raportach, meldując zestrzelenie czterech bombowców... Z I./JG 27 strącenia zgłosili Hptm. Redlich, Oblt. Hugo Schneider i Ofw. Albert Espenlaub, a zestrzelenie czwartego zgłosił Lt. Rudolf Lindemann z 7./JG 26. „Wykończenie” wcześniej uszkodzonego *Marylanda* zgłosił jego kolega, Oblt. Klaus Mietusch. Osłona straciła tylko jednego *Hurricane'a*. Przedłużeniem złej passy było zestrzelenie następnego dnia maszyny z 39 Sqn przez włoskie myśliwce nad Tobrukiem. Do końca miesiąca dywizjon ten stracił jeszcze jedną maszynę.

14 września generał Rommel rozpoczął wypad rozpoznawczy w kierunku Sidi Barrani, napotykać gwałtowny opór wojsk brytyjskich. Działaniom na ziemi towarzyszyły oczywiście nieco bardziej intensywne operacje w powietrzu. Około godziny 17.30 Brytyjczycy wysłali nad niemiecką kolumnę pancerną grupę pięciu *Marylandów* z 24 Sqn SAAF pod osłoną *Hurricane'ów* z 33 Sqn. Nad linią frontu patrolowały właśnie Messerschmitty z 3./JG 27 wraz z kilkoma Freccia. Gdy Niemcy znrkowali na bombowce, *Hurricane'y* zagroziły im drogę, ale Oblt. Homuth przedarł się do *Marylandów* i trafił jednego z nich na południe od El Sofafi. Bombowiec eksplodował w powietrzu, a jego odłamki poważnie uszkodziły lecącego obok Martina. Do bazy nie wróciły też trzy *Hurricane'y*, zaś Niemcy nie ponieśli strat.

W tym czasie 39 Sqn zdał swoje *Marylandy*, przesiadając się na torpedowo-bombowe *Beauforty*. Jego maszyny przekazano do dywizjonów Południowej Afryki. W połowie września 21 Sqn SAAF przeleciał na połowę lotnisko LG 21, rozpoczynając działania bojowe. W tym czasie misje 203 Sqn polegały na lotach rozpoznawczych nad okolicznymi portami i linią frontu. Misje te załogi wykonywały w pojedynkę, na ogół bez osłony myśliwskiej. Na pierwsze straty nie trzeba było długo czekać — 24 września o 13.30 jeden *Maryland* z 203 Sqn został zestrzelony nad Gambut przez wschodzącą gwiazdę Luftwaffe, Lt. Hansa-Joachima Marseille'a z 3./JG 27. Dość powiedzieć, że do wieczora ten niezwykle zdolny pilot niemiecki zestrzelił jeszcze cztery *Hurricane'y*.

Kolejne straty 21 Sqn SAAF poniósł już trzy dni później. Około godziny 16.00 wystartowało dziewięć *Marylandów*, które miały za cel zbombardować niemieckie magazyny z zaopatrzeniem w Bardii. Ich osłonę stanowiło 20 myśliwców *Tomahawk* z 250 i 3 Sqn RAAF. Wyprawa okazała się zupełnie nieudana — bombowce nie dotarły do celu, gdyż na południowy wschód od Bardii zostały zaatakowane przez Bf 109 z I./JG 27. Niemcy zastosowali prosty podstęp. Gdy część z nich atakowała osłonę, reszta podeszła do bombowców od dołu. Zaskoczone załogi bombowców wyrzuciły bomby i zawróciły do bazy, tracąc jedną załogę. Dowódca dywizjonu, Major Britz, zameldował o zestrzeleniu jednego Messerschmitta ze swoich skrzydłowych kaemów. Bez strat własnych Niemcy zgłosili zestrzelenie dwóch *Marylandów* — po jednym Lt. Hoffmann i Ofhr. Kugelbauer. Osłona również straciła jednego P-40.

Następnego dnia nalot powtórzono. Tym razem nad Bardię skierowało się 18 *Marylandów* z 12 i 21 Sqn SAAF pod osłoną 24 myśliwców. W rejonie celu doszło do walki z kilkoma Fiatami G-50, ale myśliwce eskorty odciągnęły Włochów, umożliwiając bombow-

com wykonanie zadania. Natomiast wczesnym rankiem 29 września jedną maszynę stracił 203 Sqn.

W październiku odeszła kolejna jednostka używająca *Marylandów*. 24 Sqn SAAF pozostawił swoje maszyny 12 Sqn SAAF i został wycofany w rejon Kanału Sueskiego, gdzie natychmiast rozpoczął szkolenie na bombowcach Douglas *Boston*. Jednocześnie 261 Wing został przemianowany na 3 Wing SAAF. Na miejsce 24 Sqn SAAF przybył niedawno przezbrojony w *Marylandy* 60 Sqn SAAF — kolejny dywizjon rozpoznania fotograficznego. Jak się okazało, miał to być już ostatni dywizjon wyposażony w bombowce Martin *Maryland* operujący nad Zachodnią Pustynią.

Tymczasem Niemcy wprowadzili do walki swoje najnowsze myśliwce — Bf 109F, w które była wyposażona II./JG 27, która przybyła do Afryki pod koniec września. Jednak zapal Niemców szybko został ostudzony. 7 października osiem *Marylandów* z 12 Sqn SAAF nacierało na cele na linii frontu i nad Sidi Omar zostało zaatakowanych przez trzy Bf 109F. Załogi zwały szyk i strzelcy przywitani napastników silnym ogniem. Po kilku minutach w płomieniach stanęła maszyna Lt. Gustava-Adolfa Langanke z 5./JG 27, który zginął w swojej maszynie. Co ciekawe, podczas walk w Rosji Langanke zgłosił zestrzelenie siedmiu bombowców „Martin” (czyli SB-2) — wszystkie 25 czerwca 1941 roku w trakcie trzech misji bojowych. Jak widać, spotkanie z prawdziwymi Martinami nie wyszło mu na dobre.

W związku z przygotowaniem do operacji „Crusader” wzrosła intensywność lotów rozpoznawczych. *Marylandy* fotografowały umocnienia i linie obronne Afryki Korps, dostarczając na bieżąco informacji o ruchach przeciwnika, stanowiskach artylerii i koncentracji jego wojsk. Możliwa i nigdy nie doceniana praca kosztowała 60 Sqn SAAF jedną załogę zestrzeloną po południu dnia 23 października przez Ofw. Kowalskiego z 3./JG 27, który stracił *Marylanda* 80 kilometrów na południe od Tobruku.

Pod koniec października w celu szybszego dostarczenia filmów z rozpoznania trzy maszyny z 60 Sqn SAAF zostały przeniesione do Fuka. Do podobnych zadań wyznaczono grupkę personelu z 223 Sqn RAF, przydzielając jej cztery *Marylandy*. Poprzednio był to dywizjon szkolny dla załóg bombowców *Maryland* i *Boston* w rejonie Kanału Sueskiego, ale pilna potrzeba zwiększenia lotów rozpoznawczych zmusiła dowódcę Pustynnego Lotnictwa, AVM Arthura Coningham, do przetrzucenia go na front.

Jednocześnie zaczęła się zła passa 21 Sqn SAAF. W dniu 30 października dziewięć bombowców wybrało się nad port w Benghazi. Lot przebiegał spokojnie — aż do chwili gdy cała formacja nadleciała nad cel. Wówczas odezwała się artyleria przeciwlotnicza, a do tworzenia zapory ogniowej włączyły się również okręty wojenne. Ogień z ziemi i wody był tak intensywny, że zwarta formacja poszła w rozsypkę i załogi, chcąc uniknąć trafienia, zaczęły wykonywać gwałtowne unik. Dwa bombowce zderzyły się w powietrzu i runęły na ziemię — nikt się nie uratował.

Ataki bombowców koncentrowały się w tym czasie na bazach nieprzyjacielskiego lotnictwa. W większości leżały one poza zasięgiem brytyjskich myśliwców i dlatego *Marylandy* musiały lecieć bez eskorty. 1 listopada dziewięć bombowców z 21 Sqn SAAF bez osłony myśliwskiej skierowało się nad lotnisko Derna. Aby uniknąć myśliwców przeciwnika, drogę do celu poko-

nano ponad morzem i nad lotnisko bombowce nadleciały od strony północnej. Załogi meldowały wzniesienie trzech dużych pożarów, ale nie udało się zniszczyć żadnego z samolotów. W drodze powrotnej lecącą tuż nad ziemią formację zaatakowało kilka samolotów Satteta ze 153^o Gruppo CT, które zameldowały potem zestrzelenie czterech bombowców. W rzeczywistości tylko trzy *Marylandy* odniosły uszkodzenia.

4 listopada po długiej przerwie w powietrzu pojawiły się dwa włoskie myśliwce Fiat CR.42, które zaatakowały grupę ośmiu *Marylandów* z 12 Sqn SAAF wracających z bombardowania Benghazi. Jednak piloci włoscy zwlekali z atakiem zbyt długo i w momencie gdy Falco znurkowały w dół, strzelcy pokładowi bombowców byli gotowi do walki. Oba Fiaty przywitał ich zmasowany ogień. W lawinie ognia obronnego w płomieniach stanęła jedna z włoskich maszyn, a druga, nie sterowana przez pilota zniknęła na tle ziemi. Nazajutrz 21 Sqn SAAF zbombardował lotnisko Berka koło Benghazi. Nad celem został zaatakowany przez trzy „Bf 109” i trzy Falco. Kiedy Falco odwróciły uwagę strzelców, z boku do ataku przystąpiły „Bf 109”, które szybko zestrzeliły jednego *Marylanda*. Strzelcy także zgłosili strącenie jednego Falco. Okazało się, że *Marylandy* starły się tego dnia z zupełnie nowym przeciwnikiem. Nie były to Bf 109, ale Macchi C.202 *Folgore* wyposażone w niemieckie silniki rządowe DB 601. Należały do pierwszej części 1^o Stormo CT, która właśnie przelatywała z Sycylii do Afryki. Znajdujące się w jej składzie 6^o i 17^o Gruppo CT latały na Macchi C.202, a 9^o Gruppo CT wciąż używała dwupłatowych CR.42.

Tego samego dnia swoje małe zwycięstwo zanotował również 223 Sqn. Podczas misji rozpoznawczej samotny *Maryland* został zaatakowany nad Bir Tengered przez pojedynczego Bf 109. Kilka pocisków trafiło w kadłub i skrzydła bombowca, ale strzelcy pokładowi potrafili się odgryźć przeciwnikowi. Po kolejnym ataku z góry widziano go po raz ostatni, jak spadał pionowo w dół, co uznano za oznakę zestrzelenia. Prawdopodobnie Messerschmitt należał do jednostki rozpoznawczej 2(F)/14.

Kolejny nalot na lotnisko w Derna 21 Sqn SAAF wykonał 7 listopada. Szóstka bombowców ponownie spotkała się z włoskimi myśliwcami Macchi C.202 z 17^o Gruppo CT, które nad celem zestrzeliły jednego *Marylanda*. Strzelcy pokładowi również zgłosili zestrzelenie jednego z napastników. Personel pechowego 21 Sqn SAAF szukał środków zaradczych przeciw atakom myśliwców. W ramach swego eksperymentu w tylnych częściach gondol silnikowych *Marylandów* zamontowano pojedyncze karabiny maszynowe strzelające do tyłu. Okazja do przetestowania nowej broni przyszła szybciej, niż ktokolwiek by się tego spodziewał...

W dniu 15 listopada nad lotnisko Gazala skierowało się siedem *Marylandów* z 21 Sqn SAAF, znów bez eskorty własnych myśliwców. Z niemieckiej bazy wystartowały dwa Bf 109F z I./JG 27, które zaatakowały z boku szyk *Marylandów*. Bombowce pośpiesznie — i niecelnie — zrzuciły bomby i skierowały ku linii frontu. Pogoń trwała 10 minut; jeden z bombowców roztrzaskał się o ziemię koło Marsa Luccech. Dowódca 21 Sqn SAAF, Major Fowler, zgłosił, że w trakcie walki zestrzelił ze swoich silnikowych kaemów jednego z żółtonosych Messerschmittów i że widział, jak ten rozbił się o ziemię. Po stronie niemieckiej strącenie dwóch Martinów 167 zameldowali Oblt. Hugo Schneider i Fw.

Martin Maryland Mk. II z numerem 1665 przekazany do lotnictwa SAAF. Była to jedna ze stu maszyn, jakie trafiły do SAAF z bloku AH. Samolot posiada standardowy brytyjski kamuflaż. Kołpaki kół są prawdopodobnie czerwone, a nosek piasty śmigła biały / IWM

Martin Maryland II serial no. 1665 of the SAAF. This was one of a hundred machines transferred to the SAAF from the AH serial range. The aeroplane has standard British desert camouflage. Wheel hub discs are probably red, and the propeller hub tip white. / IWM



► Przygotowanie do załadunku bomb do komory bombowej *Marylanda*, Północna Afryka, rok 1943 / IWM

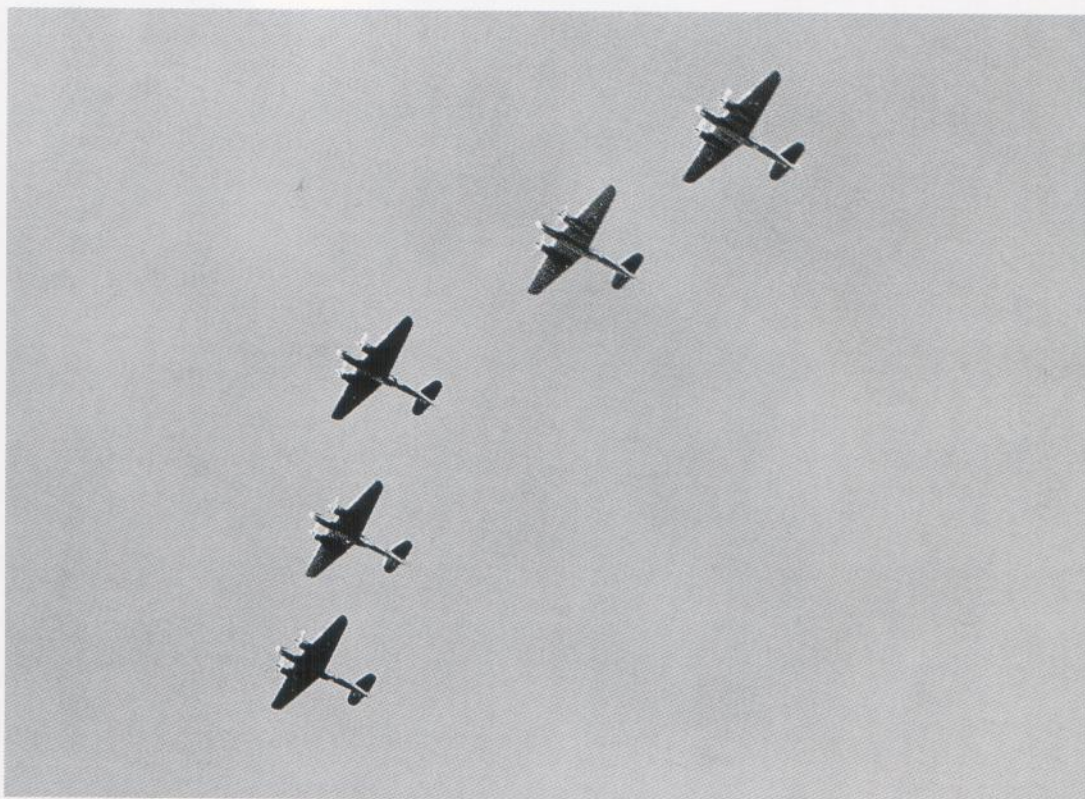
► *Preparing bombs to be loaded into the bomb bay of a Maryland, North Africa, 1943. / IWM*



► Członkowie załogi wsiadają do *Marylanda*, Północna Afryka, 1943 rok. Pod siedzeniem nawigatora-bombardiera znajdowała się składana drabinka, lecz korzystano z niej rzadko / IWM

► *Crew members enter a Maryland, North Africa, 1943. Folding ladder was located under the navigator/bomb aimer's seat, but it was seldom used. / IWM*





◀ Piątka *Marylandów* w idealnym szyku w locie nad Zachodnią Pustynią, 1942 rok / IWM

◀ *Five Marylands in impeccable formation over Western Desert, 1942. / IWM*

Günther Hillert z 1./JG 27 — obaj wrócili na lotnisko na nie uszkodzonych maszynach.

W tym czasie brytyjska armia była już gotowa do generalnej ofensywy w północnej Afryce. Stacjonujące na Malcie siły lotnictwa i marynarki wojennej skutecznie przecięły dopływ zaopatrzenia dla Afriki Korps, a alianckie statki z materiałami wojennymi bezpiecznie dotarły do Aleksandrii. Długo oczekiwana operacja „Crusader” rozpoczęła się 18 listopada.

Surowy klimat i straty ponoszone w walkach z nieprzyjacielskimi myśliwcami i artylerią przeciwlotniczą powodowały szybkie wykruszanie się *Marylandów*. Niemal wszystkie maszyny tego typu przekazano do 12 oraz

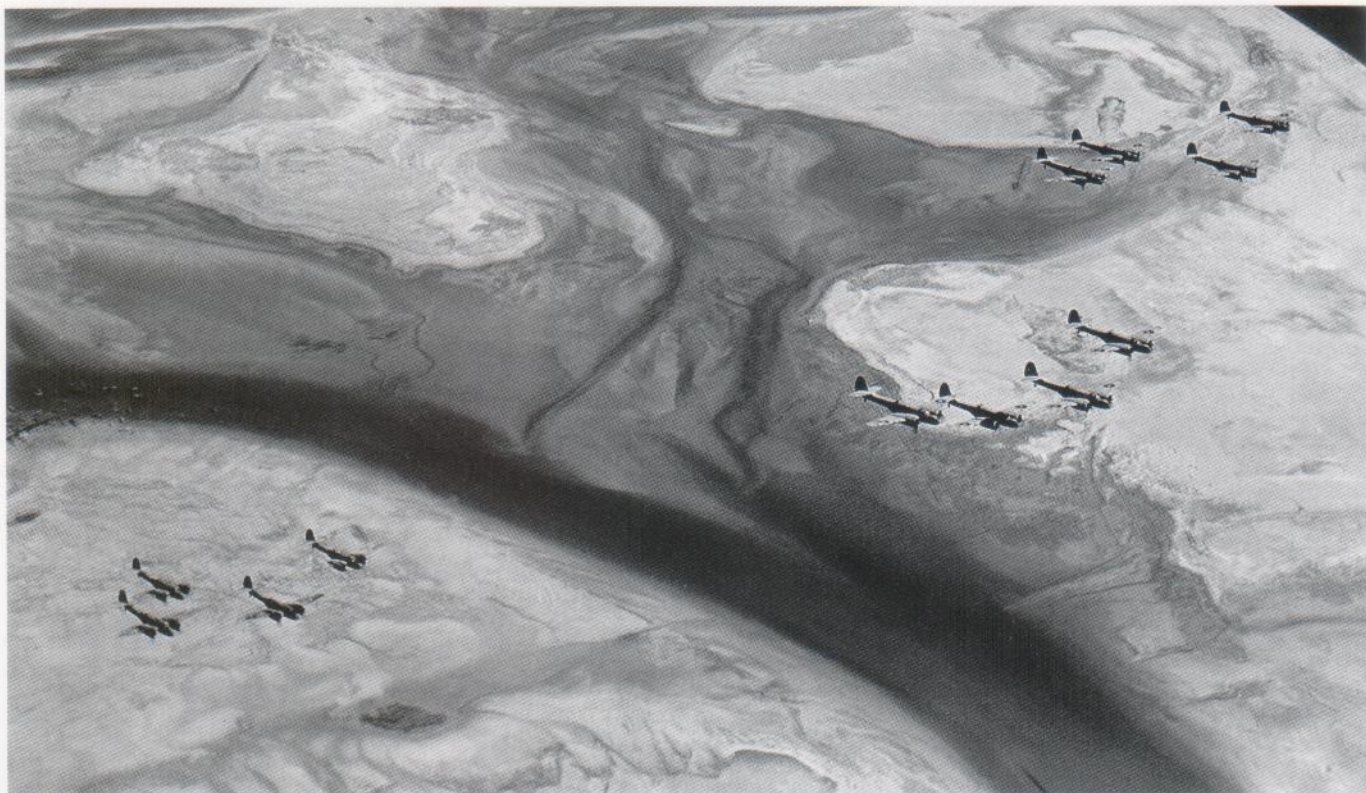
21 Sqn SAAF. Jedną, do lotów rozpoznawczych na dalekie dystanse, dysponował także 113 Sqn RAF wyposażony ponadto w *Blenheimy* i *Beauforty*.

Pierwszego dnia ofensywy *Marylandy* zbombardowały rankiem niemieckie pozycje na linii frontu. Wszystkie wróciły bez strat. Bombowce zostały natychmiast zatankowane i ponownie uzbrojone i o 8.30 wystartowało dziewięć maszyn z 21 Sqn SAAF. Ich celem było niemieckie lotnisko w Ain el-Gazala. Myśliwce Luftwaffe miały w tym czasie poważne problemy z zalany

▼ Luźna formacja *Marylandów* nad Zachodnią Pustynią, 1942 rok / IWM

▼ *Loose formation of Marylands over Western Desert, 1942. / IWM*





▲ Trzy czwórki *Marylandów* Mk. I podążające nad pustynią ku swojemu celowi / IWM

▲ *Three fours of Maryland Is heading for their target across the desert.* / IWM

rzyli na *Marylandy* z niewielkiego przewyższenia i mimo obrony strzelców pokładowych na południe od lotniska Hptm. Wolfgang Redlich z 1./JG 27 zestrzelił jeden z bombowców. Krótco potem z formacji 21 Sqn SAAF wypadł kolejny *Maryland*, trafiony przez Ofw. Alberta Espenlauba. Bombowiec zaczął opadać, ciągnąc za sobą smugę dymu z prawego silnika. Z powodu braku amunicji Niemiec musiał przerwać pościg na wschód od Bir Hacheim. Zgłosił jednak zestrzelenie — i słusznie, bo Martin wylądował na brzuchu koło Sidi Barrani. Strzelcy pokładowi *Marylandów* zgłosili strącenie jednego z napastników, ale nie znajduje to potwierdzenia w niemieckich dokumentach.

Następnego dnia pech dopadł 12 Sqn SAAF. Tym razem przyczyną straty jednego *Marylanda* nie były myśliwce przeciwnika, ale artyleria przeciwlotnicza.

Kulminacyjnym momentem przewagi Bf 109F nad bombowcami Martin okazał się 20 listopada. Tego dnia krótko po południu dziewięć maszyn z 21 Sqn SAAF zbombardowało niemieckie magazyny koło El Adem. Zaraz potem pojawiły się niemieckie myśliwce. Ataki na nieeskortowaną wyprawę trwały przez kwadrans i w tym czasie zestrzelone zostały cztery *Marylandy* (na południowy wschód od Tobruku). Ocalałe załogi zgłosiły, że jeden z zestrzelonych bombowców trafił atakującego go Bf 109 i oba samoloty spadły na ziemię jeden obok drugiego. Jeden ze strzelców górnej wieżyczki zameldował o zestrzeleniu jeszcze jednego myśliwca. Amerykanin Sgt. Thompson-Brundidge widział zaś, jak trzy *Marylandy* zostały zestrzelone przez tego samego niemieckiego pilota. Była to prawda. Trzy zwycięstwa zanotował w tej walce Lt. Arnold Stahlschmidt ze Stab



► Zwarta formacja 16 *Marylandów* Mk. I, 1942 rok / IWM

► *Tight formation of 16 Maryland Is, 1942.* / IWM

I./JG 27, który zginął dziesięć miesięcy później, mając na swoim koncie 59 zwycięstw. Czwarty bombowiec padł ofiarą włoskich Macchi C.202.

Brytyjska ofensywa zmusiła generała Rommla do odwrotu. W pościg za wycofującymi się oddziałami niemiecko-włoskimi rzucono wszystkie siły lotnicze. Każdego dnia bombowce *Maryland* atakowały kolumny wojsk i miejsca ich postojów. Zmieniały się tylko cele akcji — Capuzzo, El Adem, Gambut, Acroma, Gazala — coraz dalej na zachód... Tym razem nie podejmowano misji bojowych bez należytej eskorty własnych myśliwców. Skutki były natychmiastowe — straty spadły do zera. Dlatego też zgłoszenie zestrzelenia 27 listopada jednego Martina 167 przez Oblt. Hugo Schneidera z I./JG 27 należy uznać za nieprawdziwe lub — co zdarzało się dość często — pilot niemiecki źle zidentyfikował swoją ofiarę. Z kolei 9 grudnia, gdy załogi 21 Sqn SAAF uderzyły na Darnę, pojawiły się trzy włoskie myśliwce C.202 i dwa Fiaty G-50. Osłona była tak zajęta atakowaniem celów naziemnych, że nie zauważyła napastników. Mimo to strzelcy pokładowi stanęli na wysokości zadania i zgłosili zestrzelenie jednego Fiata, wychodząc z walki z niegroźnymi uszkodzeniami kilku bombowców.

Chcąc przełamać kryzys, niemieckie samoloty transportowe utworzyły most powietrzny z Krety do północnej Afryki, dostarczając zaopatrzenie dla swych wojsk. Aby zniszczyć tę ostatnią deskę ratunku Afrika Korps, dowództwo RAF postanowiło skierować przeciw Junkersom 52 myśliwce dalekiego zasięgu. Wówczas okazało się jednak, że w 272 Sqn jest zbyt mało dwusilnikowych myśliwców *Beaufighter*, więc przypomniano sobie o *Marylandach* mających uzbrojenie w skrzydłach. Od pomysłu do czynu nie trzeba było wiele — wieczorem 10 grudnia dowódcy 12 i 21 Sqn SAAF otrzymali rozkazy na dzień następny: wymiatanie nad rozpoznany szlakami niemieckich transportowców.

Żołęgi *Marylandów* nie były zachwycone nowym zadaniem. Piloci nie przeszli żadnego przeszkolenia myśliwskiego, a w przypadku eskorty Junkersów Ju 52 przez Messerschmitty walka powietrzna była bardzo realna. Liczono jednak na to, że dysponujące znaczną prędkością *Marylandy* mają szansę na ucieczkę, jeśli w porę dostrzegą niebezpieczeństwo. Miało się to potwierdzić tylko częściowo.

Pierwszy patrol wykonano 11 grudnia. Cztery *Marylandy* z 12 Sqn SAAF natknęły się na trzy Ju 52 i początkowo wszystko zdawało się potwierdzać przypuszczenia oficerów dowództwa RAF. Jeden z transportowców runął w płomieniach do morza, a z dwóch pozostałych jeden został uszkodzony, zanim schował się w chmurach. Mniej szczęścia miała para *Marylandów* z 21 Sqn SAAF, która zaatakowała cztery Junkersy. Ogień obronny niemieckich strzelców trafił w silnik jednego z bombowców, zmuszając go do przerwania misji. *Maryland* lądował na brzuchu na swoim lotnisku. Tymczasem Capt. Thackwray, pilotujący drugiego *Marylanda*, zestrzelił jednego Ju 52 ze skrzydłowych kamów; z drugim rozprawił się jego górny strzelec.

Następnego dnia nic nie zapowiadało tragedii. Załogi *Marylandów* miały operować w parach. Nikt nie przypuszczał jednak, że Niemcy tak szybko zorganizują kontratak. Ponieważ poprzedniego dnia załogi Ju 52 meldowały, że nad Morzem Śródziemnym są atakowane przez bombowce Martin 167, III./ZG 26 — wyposażona w dwusilnikowe myśliwce Bf 110 — otrzyma-



Heavily damaged Maryland I AR733 after forced landing in North Africa. The crew has probably escaped alive: note the open cockpit hatch and the absence of the turret. After belly landing the only way out for the gunner was to release six fasteners and get rid of the turret cupola. / IWM

ła zadanie osłony samolotów transportowych. Choć myśliwce te zostały już dawno zdeklasowane przez *Hurricane'y* i *Tomahawki*, w walce z *Marylandami* miały sprawdzić się znakomicie.

Pierwsza para Martinów z 12 Sqn SAAF, która natknęła osiem transportowców, wróciła na lotnisko, meldując znaczny sukces — Lt. F. A. Rose zgłosił zestrzelenie dwóch Ju 52 oraz wspólnie z drugą załogą uszkodzenie jeszcze czterech innych maszyn. Druga para zamiast z Junkersami musiała stoczyć walkę z łodzią latającą Dornier Do 24 — ostatecznie zameldowano jej uszkodzenie. Niestety, Niemcy już wiedzieli, że na trasie samolotów transportowych pojawiły się *Marylandy*...

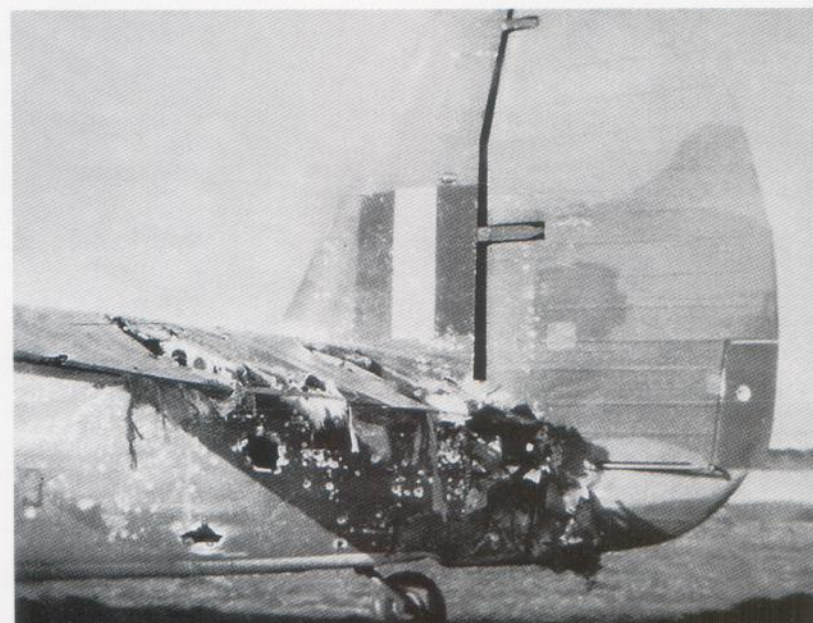
O 13.00 wystartowała trzecia para bombowców — i wszelki ślad po niej zaginął. Okazało się, że oba Martin 167 padły ofiarą Bf 110 z 8./ZG 26 pilotowanego przez Ofw. Otto Polenza. Tego samego Polenza, który podczas walk w Hiszpanii, wówczas jako Feldwebel i pilot Legionu Condor, lądował przymusowo po republikańskiej stronie linii frontu, mimowolnie dostarczając przeciwnikom sprawnego Bf 109B.

Nie był to bynajmniej koniec strat w dywizjonach SAAF w tym dniu. Trzy godziny wcześniej dwa *Marylandy* z 21 Sqn SAAF zostały przechwycone przez

▲ Ciężko postrzelony *Maryland* Mk. I AR733 po przymusowym lądowaniu w północnej Afryce. Prawdopodobnie załoga uszła z życiem; widoczna jest otwarta owiewka kabiny pilota i zdjęta wieżyczka strzelca — po lądowaniu na brzuchu jedynym wyjściem dla radiooperatora-strzelca było zwolnienie sześciu „dżusów” i jej odrzucenie / IWM

▼ Zbliżenie postrzelanego ustereżenia *Marylanda* Mk. I AR733 / IWM

▼ Close-up of the shot up tail of the *Maryland* I AR733. / IWM





▲ Cztery czwórki *Marylandów* Mk. I na tle pustyni. Samolot miał słabe uzbrojenie defensywne, stąd preferowano ciasne szyki, aby można się było bronić skoncentrowanym ogniem kilku strzelców / IWM

▲ Four fours of *Maryland* Is over desert. The aeroplane had poor defensive armament, so tight formations were preferred for cross-defence by concentrated return fire. / IWM

dwa Bf 110 z 8./ZG 26 i w ciągu trzech minut oba runęły do wody. Zwycięstwa odnieśli wówczas Oblt. Fritz Schulze-Dickow i Uffz. Günther Wegmann, który napisał potem w raporcie z walki, że widział jak jeden z lotników wyskoczył ze spadochronem. Nie uratowano jednak nikogo. Na domiar złego kolejna para *Marylandów* także nie uniknęła strat i do bazy wrócił tylko jeden z bombowców. Druga maszyna prawdopodobnie padła ofiarą awarii technicznej.

Strata pięciu *Marylandów* jednego dnia była dotkliwym ciosem dla dywizjonów SAAF. Obie jednostki zostały natychmiast wycofane z zadań myśliwskich. Po kilku dniach odpoczynku 12 i 21 Sqn SAAF powróciły do swoich normalnych zadań bombowych. Doskwierał im jednak brak uzupełnień i części zamiennych. Rezygnowano z naprawy poważnie uszkodzonych samolotów, aby służyły jako „magazyn części” dla pozostałych. Mimo bezustannych wysiłków obsługi naziemnej, chcąc wystać w powietrze formację liczącą 9–12 samolotów, trzeba było łączyć ze sobą oba dywizjony.

W tym czasie wojska Afriki Korps były już w generalnym odwrocie. Samoloty przeciwnika tłoczyły się teraz na nielicznych zdalnych do użytku lotniskach, stanowiąc doskonały cel. W chaosie odwrotu rzadko można było ustawić sprawną obronę przeciwlotniczą, a myśliwce Luftwaffe coraz bardziej zaczynały odczuwać brak paliwa i amunicji. Wszystko to powodowało, że bombowce alianckie bezkarnie atakowały wyznaczone cele. 16 grudnia pięć *Marylandów* z 21 Sqn SAAF zbombardowało lotnisko Benina, zgłaszając zniszczenie na nim dziewięciu samolotów przeciwnika.

Nalot na lotnisko w Beninie powtórzono trzy dni później. Około południa dziesięć *Marylandów* z 12 oraz 21 Sqn SAAF zbombardowało zawałone wrakami samolotów lotnisko, wzniciając kilka pożarów. Gdy tylko bombowce skierowały się ku bazie, pojawiły się cztery Bf 109F, które przemknęły obok myśliwców eskorty i zaatakowały *Marylandy*. Zanim *Tomahawki* zdążyły interweniować, w płomieniach do ziemi runęła maszyna z 12 Sqn SAAF, a dwie inne odniosły uszkodzenia. Zwycięzcą okazał się dowódca 2./JG 27, Hptm. Erich Gerlitz. Piloci P-40 meldowali później, że widzieli jak strzelcy pokładowi zestrzelili trzy niemieckie myśliwce, co okazało się jednak tylko czczą przechwalką.

Liczba sprawnych samolotów spadła do tak niskiego poziomu, że zaczęto poważnie zastanawiać się nad rozwiązaniem któregoś z dywizjonów. Wahanie dowódcy lotnictwa Południowej Afryki przerwali niemieccy piloci, „pomagając” w dniu 23 grudnia w podjęciu decyzji. Tego dnia do nalotu na Agedabię wystartowało już tylko sześć *Marylandów*. Po zrzuconiu bomb bombowce skierowały się na północny wschód. Było krótko po południu, gdy z oslepiających promieni słońca na ogony formacji bombowców spadły z góry dwa Bf 109F z 1./JG 27. Błyskawicznie minęły eskortę i „dobrały się” do *Martinów*, strzelając krótkimi, celnymi seriami. W ciągu minuty oba dywizjony straciły po jednej maszynie, a *Meserschmitty* zniknęły równie szybko, jak się pojawiły. Po stronie niemieckiej zwycięstwa odnieśli wówczas Oblt. Ludwig Franzisket i Lt. Hans Remmer.

Istnienie dwóch dywizjonów *Marylandów* było teraz już kompletnie pozbawione sensu — na ich stanie pozostało nie więcej jak osiem bombowców, z których w dodatku część wymagała remontów. Postanowiono rozwiązać jedną z jednostek. Wybór padł na 12 Sqn SAAF, który 26 grudnia przekazał swe ostatnie *Marylandy* do 21 Sqn SAAF i wycofał się do Egiptu. Jednak do rozwiązania jednostki ostatecznie nie doszło, bowiem Anglicy zaproponowali wyposażenie jej w samoloty Douglas *Boston*, które coraz szerszym strumieniem napływały z USA i było ich pod dostatkiem.

Tego samego dnia (26 grudnia) kolejną maszyną stracił również 39 Sqn RAF. Wysłany na rozpoznanie nad Sycylię *Maryland* przepadł bez śladu. Okazało się, że został zestrzelony przez Uffz. Kitzenmayera ze stacjonującej w Comiso 5./JG 53. Niemiecki pilot, dla którego było to pierwsze zwycięstwo w karierze, rozpoznał swoją ofiarę jako *Blenheima*.

Tymczasem mechanicy 21 Sqn SAAF mieli pełne ręce roboty, aby zmontować z kilku maszyn choć jeden sprawny bombowiec. Z kilku lotnisk ściągnięto wszystkie znalezione samoloty *Martin Maryland* — udało się zebrać łącznie dziesięć maszyn w fatalnym stanie technicznym. Najogólniej rzecz ujmując, nie było na czym latać. Szczytem osiągnięć było wysłanie siedmiu bombowców nad Marsa el-Brega w dniu 9 stycznia 1942 roku. Jednak po wylądowaniu trzy maszyny trzeba było natychmiast poddać remontowi. I tak bez końca.

Aby wreszcie położyć kres tej mordędze, 18 stycznia 21 Sqn SAAF pozostawił swoje zdezelowane *Marylandy* i został wycofany do miejscowości Amiriya. Tam przeszedł przeszkolenie na samolotach Martin *Baltimore* i wrócił na front we wrześniu 1942 roku.

W marcu do lotów rozpoznawczych nad północną Afryką powrócił 39 Sqn. Załogi *Marylandów* wykonywały również loty eskortowe dla własnych konwojów morskich. W takich okolicznościach 9 marca F/O Bea dopadł wężącego w okolicy samotnego Junkersa Ju 88 i po krótkiej pogoni posłał go w płomieniach do wody. Już miesiąc później 39 Sqn rozpoczął szkolenie na samolotach torpedowych Bristol *Beaufort*.

W północnej Afryce kilku *Marylandów* wciąż używał jeszcze 223 Sqn. Dnia 3 marca miał miejsce pamiętny lot załogi Sgr. Welshmana, który pilotował maszynę z SAAF-owskim numerem 1669. Podczas misji rozpoznawczej nad Benghazi samolot został uszkodzony przez ogień z ziemi i Welshman zawrócił na swoje lotnisko. Wówczas został zaatakowany przez sześć myśliwców Bf 109F. Nie wiadomo, czy przeważało doświadczenie Welshmana, czy jego brak u pilotów III./JG 27, ale uszkodzony bombowiec wymykał się przeciwnikom przez 35 minut i ostatecznie odleciał nisko nad ziemią, przywołując do bazy bezcenne zdjęcia.

Marylandy były również bardzo pomocne załogom 203 Sqn w licznych lotach rozpoznawczych nad południowo-wschodnią częścią Morza Śródziemnego. W lu-

tym 1942 roku dywizjon ten stacjonował na lotnisku LG 05 koło Sidi Barrani i prowadził patrole rozpoznawcze nad Sycylią i Kretą. Równie często brał udział w atakach na konwoje przeciwnika. W tym czasie niemieckie myśliwce stały się bardzo groźne — większość pilotów Luftwaffe miała już ogromne doświadczenie bojowe, a ponadto sprzyjało im uruchomienie stacji radarowej koło Fuka.

Tylko w kwietniu 203 Sqn stracił dwie maszyny. 14 kwietnia jeden *Maryland* wspólnie z ośmioma *Beaufortami* i czterema *Beaufighterami* usiłował zaatakować koło Trypolisu konwój złożony z czterech frachtowców i pięciu okrętów osłony. Niestety, konwój miał osłonę w postaci Ju 88 i Bf 110. Jeden z Junkersów zestrzelił wówczas *Marylanda*, a pozostałe samoloty poniosły poważne straty od wezwanych na pomoc Bf 109 z JG 53.

Z kolei 24 kwietnia cztery *Marylandy* podjęły nieudaną próbę przechwycenia nad Morzem Śródziemnym formacji dziewięciu transportowych Junkersów Ju 52. Gdy *Martiny* przystąpiły do ataku, z góry spłynęła niezauważona wcześniej para Bf 110. Jeden brytyjski bombowiec został trafiony przez Uffz. Fritza Lauffa z 7./ZG 26 i płonąc, runął do morza. Pozostałe *Marylandy*, nie przerywając nurkowania, zeszły nad samą wodę i odleciały w stronę afrykańskiego brzegu. Ostatnią stratę 203 Sqn na *Marylandach* poniósł 20 lipca, gdy jedna z maszyn nie wróciła do bazy. Okazało się, że została zestrzelona przez Ofw. Waltera Weissa z 9./ZG 26.

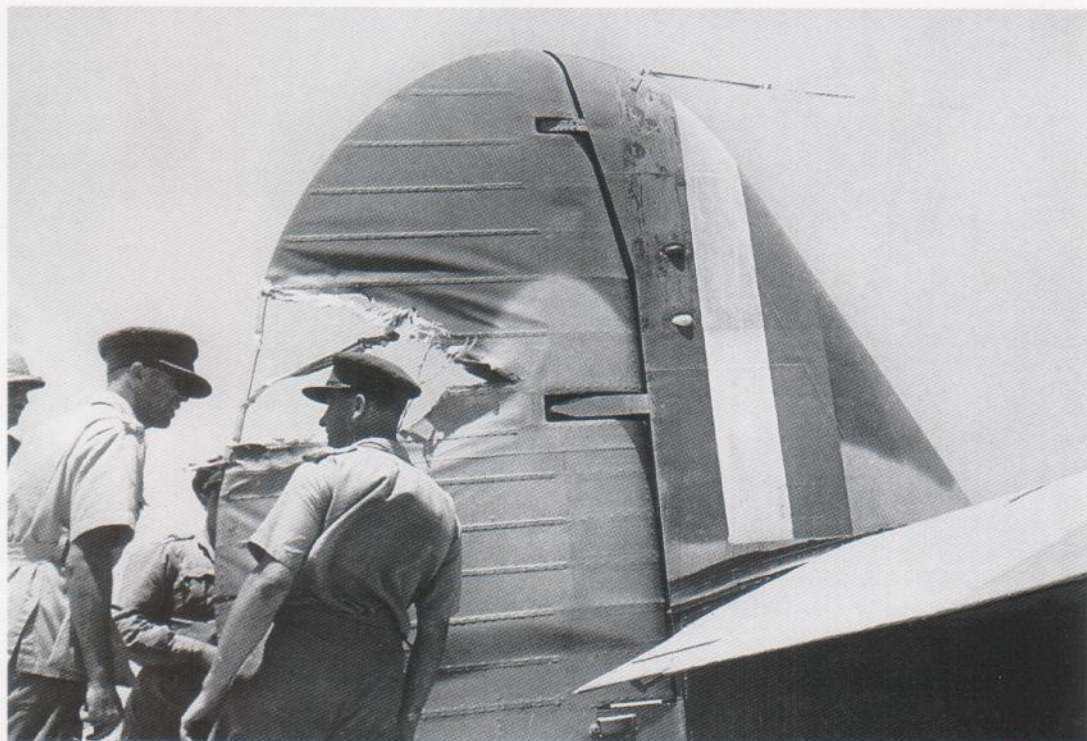


◀ Przygotowywanie aparatu fotograficznego Fairchild do zamontowania w tylnym przedziale samolotu. Widoczny w wieżyczce radiooperator-strzelec był pomocny przy odbieraniu ciężkiego i nieporęcznego przedmiotu, jakim był aparat. Widoczna jest modyfikacja wieżyczki, polegająca na umocowaniu jej na stałe oraz odcięciu tylnej jej połowy. Widoczny jest również patyk prymitywnego ogranicznika sektora ostrzału, zapobiegający uszkodzeniu usterzenia własnego samolotu / IWM

◀ Preparing a Fairchild camera to be fitted in the rear compartment of the aeroplane. The rear gunner/radio-operator visible in the turret could help handle the big heavy device. Note the modification of the turret: it has been fixed permanently, with the rear half removed. Note also the primitive frame to prevent damaging the tail with own fire. / IWM

► Takie uszkodzenie steru kierunku *Marylanda* nie przeszkodziło mu w bezpiecznym powrocie do bazy / IWM

► Such damage to the rudder failed to stop the *Maryland* from returning to base. / IWM

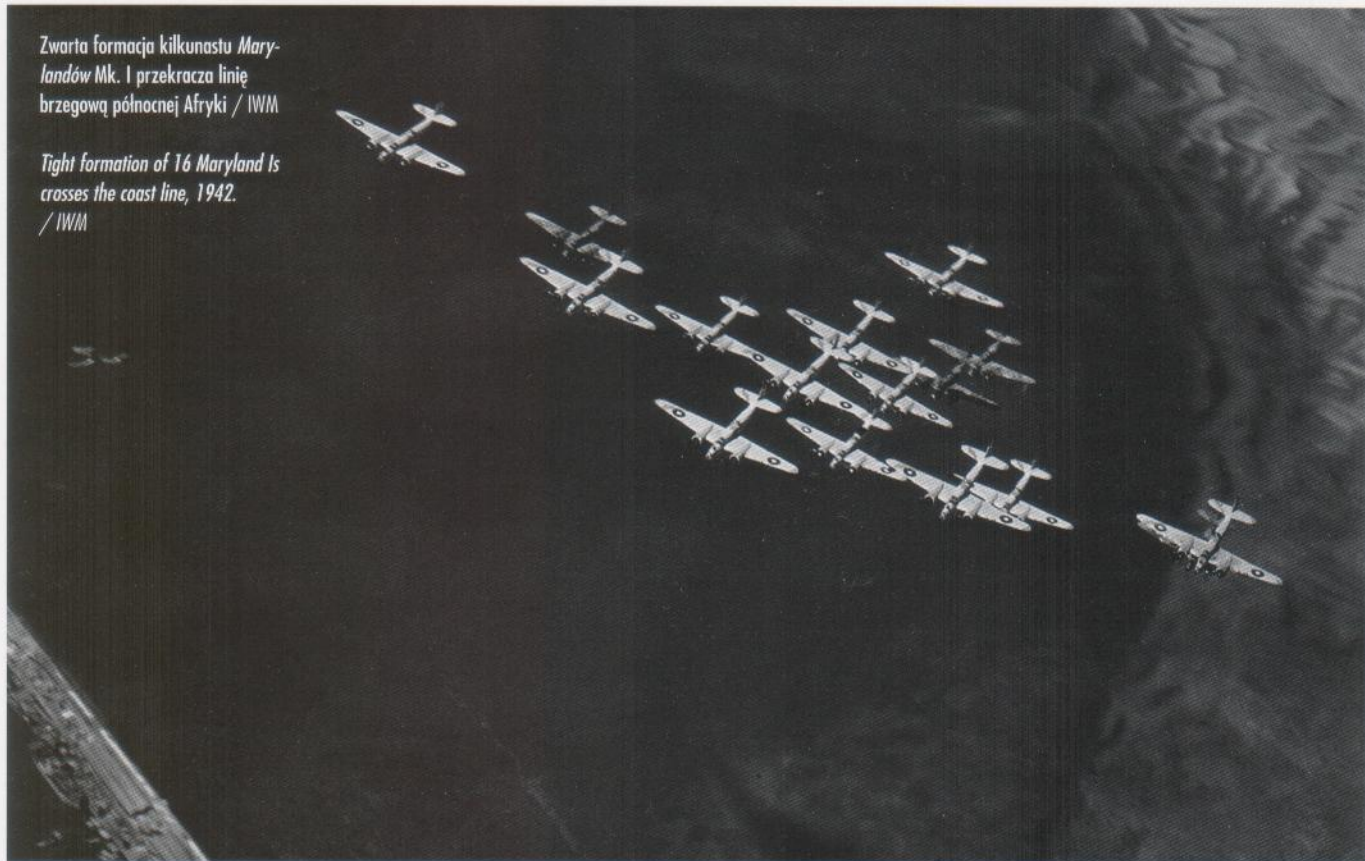


Ostatnią już jednostką przebrojoną w samoloty Martin *Maryland* był rozpoznawczy 32 Coastal Reconnaissance Flight SAAF. Pierwsze *Marylandy* trafiły na jego stan w kwietniu 1942 roku, zastępując powolne *Ansony*. Łącznie znalazło się tam sześć Martinów 167. Pod koniec kwietnia 32 CRF przeniósł się do wschodniej Afryki — i wraz z *Beaufortami* z 36 i 37 Flight utworzył 20 Sqn SAAF. *Marylandy* wzięły udział w lotach rozpoznawczych nad francuskim Madagaskarem przed rozpoczęciem tam w dniu 5 maja inwazją wojsk brytyj-

skich. Załogi Martinów wykonały wiele lotów rozpoznawczych i ataków na francuskie lotniska i punkty oporu. Po zajęciu północnej części wyspy *Marylandy* przenieśli się na tamtejsze lotniska i po zmianie numeracji jednostki na 16 Sqn SAAF, we wrześniu brały udział w drugiej fazie operacji zajmowania reszty Madagaskaru. W listopadzie dywizjon ten został wycofany do wschodniej Afryki, gdzie przebrojono go w *Blenheimy*. Tym samym historia *Marylandów* w składzie SAAF dobiegła końca.

Zwarta formacja kilkunastu *Marylandów* Mk. I przekracza linię brzegową północnej Afryki / IWM

Tight formation of 16 *Maryland* Is crosses the coast line, 1942.
/ IWM



Opis techniczny samolotu Martin Maryland (Model 167B)

Martin Model 167B był trzymiejscowym, dwusilnikowym średniopłatem rozpoznawczo-bombowym.

Zbudowany był z pięciu głównych zespołów: przedniej, środkowej i ogonowej części kadłuba oraz dwóch zewnętrznych skrzydeł mocowanych do centroplata, będącego integralną częścią środkowej sekcji kadłuba. Sekcje kadłuba, skrzydła, usterzenie, podwozie, zespoły silnikowe i inne detale były wzajemnie wymienne pomiędzy wszystkimi samolotami w serii.

Wszystkie warianty Modelu 167 miały jednakową rozpiętość, wynoszącą 18,69 m, długość 14,22 m i wysokość 4,47 m.

Kadłub

Kadłub o całkowicie metalowej konstrukcji półskorupowej miał maksymalną wysokość 175 cm i szerokość 112 cm. Pokrycie nitowano na gładko nitami z łbami wpuszczanymi. Wręgi kadłuba o przekrojach zamkniętych były tłoczone i nitowane. Kadłub wzmocniono ponadto usztywnieniami z tłoczonych teowników. Usztywnienia te były ciągłe, przechodząc w wycięciach wręg.

Jak już wspomniano, kadłub składał się z trzech zespołów montażowych, z tym że przedni dzielił się na dwie części — od wręgi STA 16 do przodu rozciągała się przeszklona część nosowa. Właściwa część przednia mieściła się pomiędzy wręgą STA 16 a grodziami, której integralną częścią był przedni dźwigar centroplata. Część środkowa kadłuba, zawierająca w sobie centroplata, rozciągała się pomiędzy grodziami z przednim i tylnym dźwigarem skrzydła. Tylna sekcja kadłuba rozciągała się od grodzi z tylnym dźwigarem do końca kadłuba; na niej znajdowało się mocowanie steru kierunku. Wszystkie sekcje kadłuba były skręcane śrubami. Wąskie tolerancje wykonania tych elementów umożliwiały ich wymianę pomiędzy samolotami, co było szczególnie istotne w przypadku remontu samolotów w warunkach polowych — umożliwiało to szybkie odtworzenie zdolności do lotu uszkodzonych egzemplarzy — po prostu z dwóch niesprawnych maszyn powstawała jedna dobra.

W przedniej sekcji, z jej przodu, znajdowało się stanowisko bombardiera, za nim zaś, na końcu tej sekcji, miejsce pilota, którego fotel opierał się niemal o przednią gródź komory bombowej. Owiewka kabiny była integralną częścią przedniej sekcji kadłuba.

Komora bombowa zajmowała całą środkową część kadłuba, rozciągając się pomiędzy grodziami.

Na tylnej części kadłuba mocowano usterzenie. Zawierała ona wyposażenie radiowe, ruchome uzbrojenie strzeleckie, flary oświetlające oraz stanowisko strzelca.

Centroplata był poziomowany i mocowany w czterech punktach — dwóch na przednim i dwóch tylnym

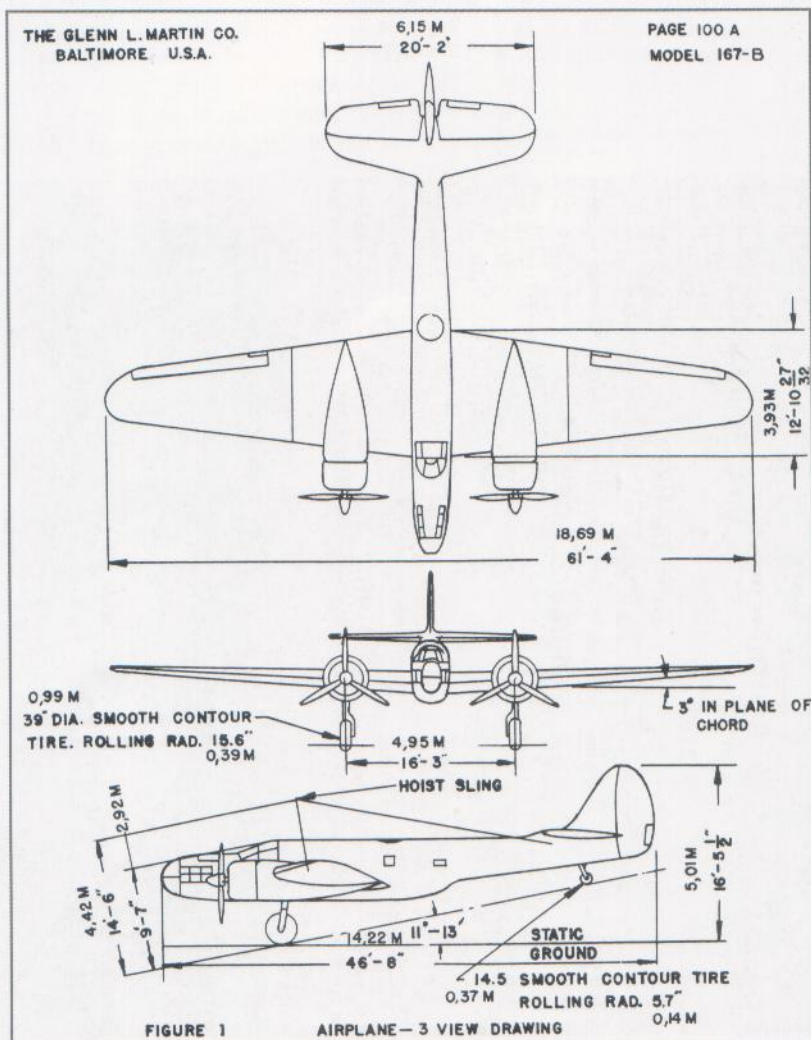
dźwigarze; dźwigary te zintegrowane były z grodziami środkowej sekcji kadłuba.

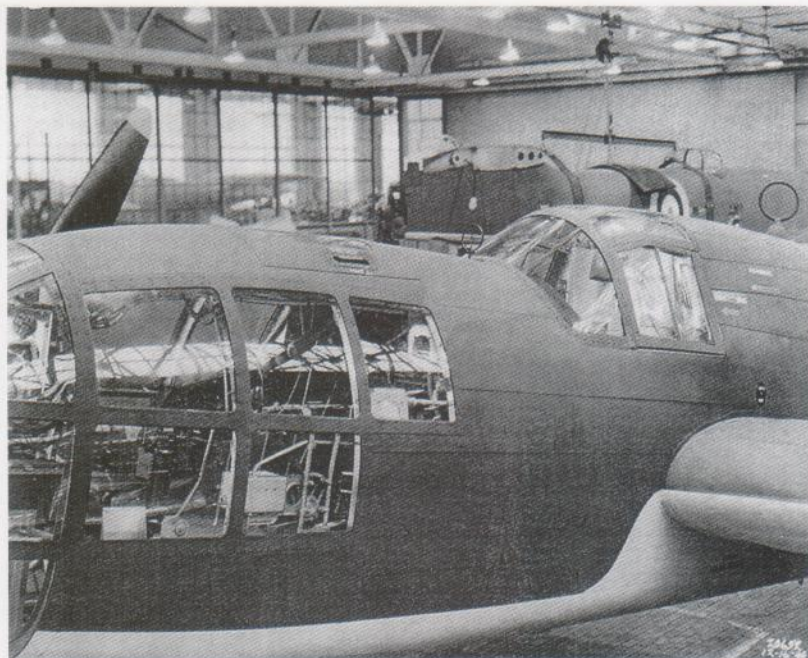
Wszystkie sekcje kadłuba były skręcane śrubami. Aby zachować wymiennosć tych elementów, otwory pod śruby we wręgach stykających się ze sobą były wiercone w specjalnych łożach przed montażem płatowca.

Po połączeniu sekcji kadłuba następował montaż drzwi bombowych w środkowej sekcji. Otwory pod śru-

▼ *Fabryczny rysunek wymiarowy samolotu Martin 167B. Pomimo że wariant ten przeznaczony był dla Brytyjczyków, wymiary podane są również w jednostkach metrycznych — ślad po dokumentacji technicznej dla Francuzów, z której rysunek ten był zaadaptowany. Obie wersje — Model 167F oraz 167B — nie różniły się od siebie zewnętrznie / Martin*

▼ *Factory drawing of the Martin 167B. Although this variant was intended for the British, its dimensions are quoted in metric units, too: testimony to the French technical documentation from which this drawing was adapted. Both versions, the Model 167F and 167B, did not differ externally. / Martin*





▲ Przednia część kadłuba z oszkleniem kabiny pilota i bombardiera / Martin

▲ Forward fuselage with the pilot's and bomb-aimer's positions' glazing. / Martin

by łączące były również i w tym przypadku wykonywane za pomocą specjalnych przyrządów — przed montażem.

W kadłubie przewidziano szereg włączów dla załogi:

- włącz dla bombardiera, znajdujący się na spodzie kadłuba, pomiędzy stanowiskiem bombardiera a fotelem pilota;
- włącz z oknem, znajdujący się na grzbiecie przedniej części kadłuba, ponad stanowiskiem bombardiera;

- włącz w górnej lewej części owiewki kabiny pilota;
- luk w dolnej tylnej części kadłuba, będący jednocześnie tylnym dolnym stanowiskiem strzelca.

Jako wyjście awaryjne dla pilota, w przypadku katastrofy samolotu, służył dolny włącz, przeznaczony normalnie dla bombardiera; aby pilot mógł z niego skorzystać, w tablicy przyrządów wycięto małe przejście; służyło ono również do bezpośredniej komunikacji pilota z bombardierem.

W celu ułatwienia załodze wejścia i wyjścia z maszyny przewidziano uchwyty dla rąk i rozkładaną drabinkę, znajdującą się pod siedzeniem bombardiera.

W przypadku lądowania na brzuchu strzelec-radio-telegrafista mógł opuścić maszynę przez kopułę wieżyczki tylnego grzbietowego stanowiska strzeleckiego. Było to możliwe po zlurowaniu sześciu „dzusów”, mocujących owiewkę i obrotnicę kaemu.

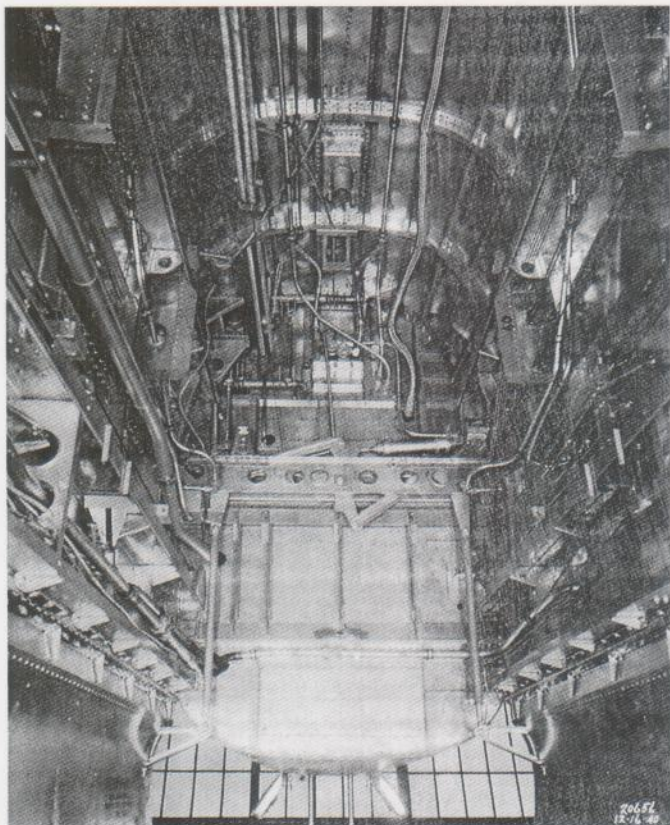
Wszystkie włączki mogły być otwierane zarówno z zewnątrz, jak i od wewnątrz.

Skrzydła

Skrzydła wolnonośne typu dźwigarowego, trapezowe o prostych krawędziach natarcia i spływu, zwężające się ku zaokrąglonym końcówkom. Przy kadłubie skrzydła miały profil NACA 23014, przechodzący w NACA 23008,23 przy końcówkach. Dźwigar skrzynkowy o konstrukcji kratownicowej z kratownicowymi żeberkami. Całość dźwigara kryta blachą; od góry żłobkowana (falista), od przodu, z tyłu i od spodu gładką, z wyjątkiem obszarów w centroplacie zajmowanych przez

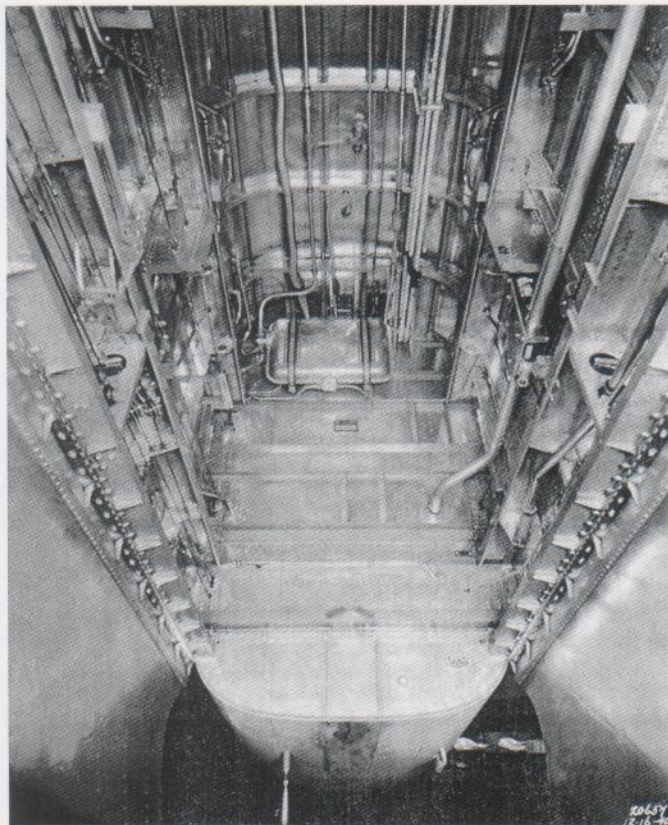
▼ Komora bombowa bez wyrzutników bombowych, widok w kierunku przodu / Martin

▼ Bomb bay looking forward, without bomb rack. / Martin



▼ Komora bombowa bez wyrzutników bombowych, widok w kierunku tyłu / Martin

▼ Bomb bay looking aft, without bomb rack. / Martin

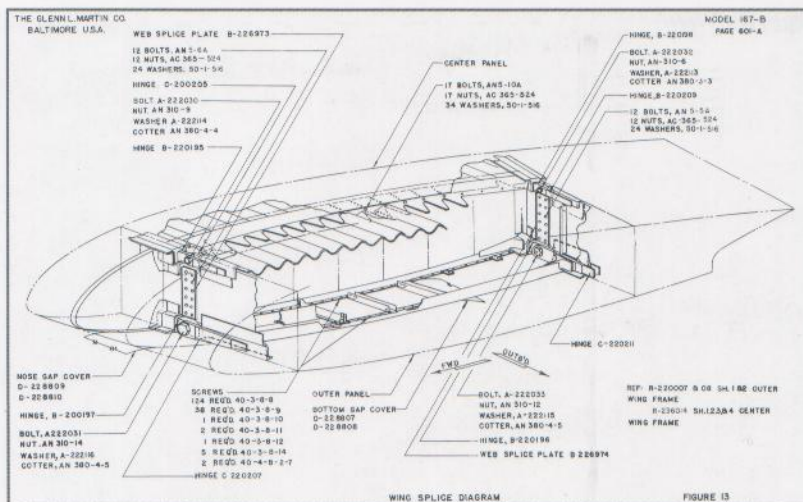


integralne zbiorniki paliwa — w tych miejscach pokrycie dźwigara było gładkie, lecz z blachy o większej grubości. Ułatwiało to lokalizację i uszczelnianie przecieków. Od góry i od spodu całość pokryta blachą, nitowaną na gładko do usztywnień (od góry do każdego wybruszenia blachy falistej). Noskowa część płata nitowana do pełnych żeberek noskowych, przynitowanych z kolei do przedniego dźwigara. Podobnie skonstruowana została krawędź spływu; jej pokrycie wykonano jednak z cieńszej blachy.

W dolnej części centroplata przewidziano dwa obszerne włazy, umożliwiające dostęp do zbiorników. Dolna i górna powierzchnia każdego ze zbiorników pokryta była gumowo-płócienną wykładziną.

W miejscu chowania podwozia w centroplacie od dołu znajdowała się specjalna wnęka, mieszcząca koło. W tej wnęcie znajdował się mały pomocniczy dźwigarek, dodatkowo usztywniający ten rejon.

Zewnętrzne panele płata mocowane były do centroplata czterema stalowymi złączami sworzniowymi każdy — po dwa na każdym dźwigarze. Ponadto pomiędzy dźwigarami, zarówno na centroplacie, jak i na zewnętrznym skrzydle, znajdowały się kołnierze, na których rozmieszczono otwory na każdej „fali” pokrycia usztywniającego i skręcano całość śrubami $5/16$ ". Po operacji łączenia skrzydła szczelinę w pokryciu zamykano wąską pokrywą.



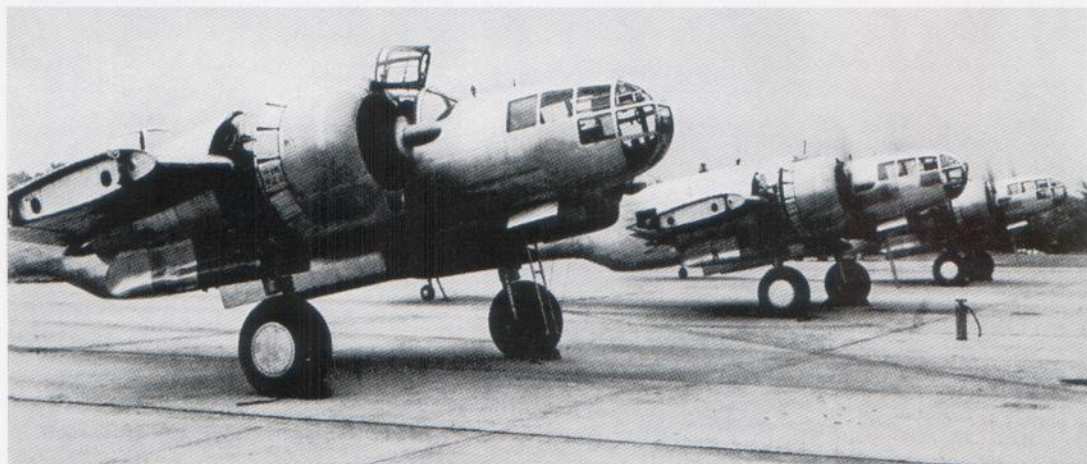
▲ Schemat miejsca podziału skrzydła

▲ Wing splice diagram.



▲ Skrzydło zewnętrzne, strona przykadłubowa, ukazująca miejsca mocowania do centroplata / Martin

▲ Outer wing, inboard end, showing attaching points. / Martin

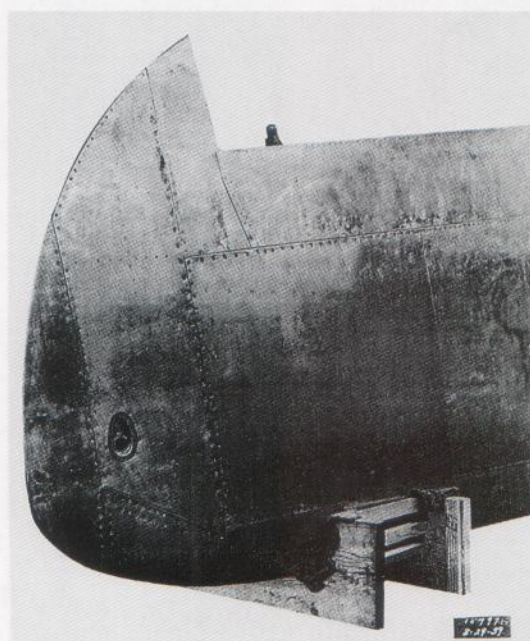


◀ Samoloty Martin 167F na fabrycznym lotnisku podczas próby silników. Maszyny nie mają zamontowanych skrzydeł zewnętrznych. Na centroplacie widoczne są miejsca łączenia ze skrzydłami zewnętrznymi / Martin

W dolnej powierzchni zewnętrznych części skrzydeł znajdowała się wnęka na specjalną platformę z dwoma karabinami maszynowymi Browning kalibru 7,7 mm (0,303"). Platforma ta miała specjalny otwór dostępowy do wymiany magazynków. Wyloty luf kaemów znajdowały się w krawędzi natarcia poza kręgiem śmigła.

Całkowita powierzchnia nośna wszystkich wariantów Modelu 167 — wliczając w to lotki oraz między-skrzydłowy fragment kadłuba — wynosiła 50,03 m². Ciężarówka przy nasadzie to 3,94 m, zaś przy końcówce — 1,31 m. Kąt zaklinowania płata liczony po cięciwie profilu wynosił 2,5°, a kąt skosu krawędzi natarcia — 8°.

Kłapy skrzydłowe szczelinowe o konstrukcji i pokryciu całkowicie metalowym tworzyły zamkniętą konstrukcję o dużej sztywności. Kłapy rozciągały się przez całą rozpiętość centroplata i znaczną część rozpiętości skrzydeł zewnętrznych — aż do lotek. Powodowało to konieczność ich uprzedniego zdjęcia przy demontażu zewnętrznych części skrzydeł. Szczelina na przedniej krawędzi kłap zamykała się automatycznie podczas lotu; otwierała się również automatycznie po wychyleniu

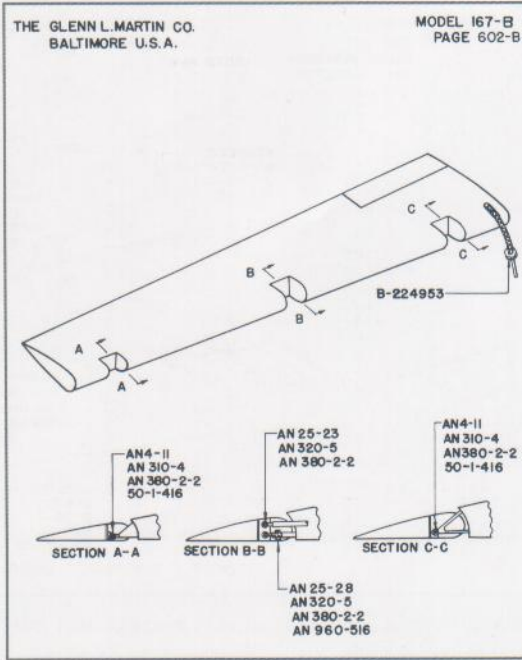


▼ Martin 167Fs at the factory aerodrome during engine testing. The machines do not have their outer wing panels fitted. Outer panel attachments can be seen on the wing centre section. / Martin

◀ Prawe zewnętrzne skrzydło, widok końcówki od góry / Martin

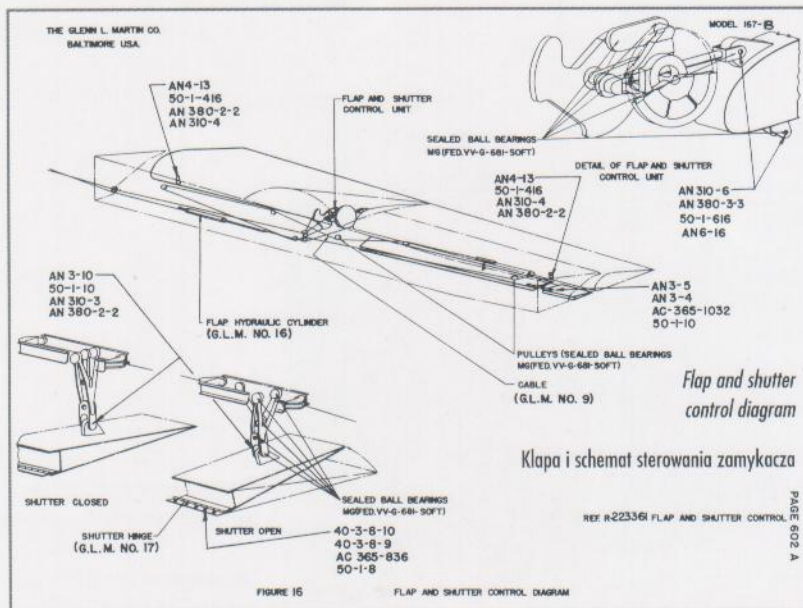
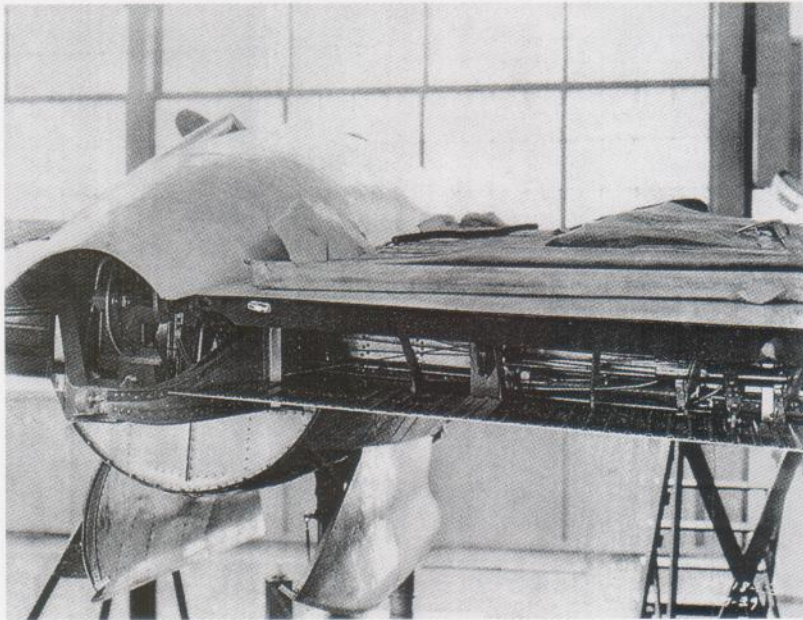
◀ Starboard outer wing end and top view. / Martin

- ▶ Schemat mocowania lotki
- ▶ Aileron installation diagram.



▼ Kłapa i mechanizm zamykający w widoku od tyłu / Martin

▼ Flap and shutter mechanism, rear view. / Martin



klap do dołu o kąt 15°. Za tę operację odpowiedzialny był specjalny, sterowany hydraulicznie zamykacz.

Powierzchnia każdej z kłap wynosiła 2,75 m².

Poruszanie kłapami odbywało się przy pomocy dźwigni zlokalizowanej po prawej stronie fotela pilota. Wciąganie kłap do pozycji „Up” pilot wykonywał, przyciągając ją do siebie, natomiast wypuszczanie do pozycji „Down” — odpychając ją. Zatrzymanie kłap w którymś z pośrednich położenia odbywało się przez przestawienie dźwigni w pozycję neutralną (pionową). Położenie kłap sygnalizowane było na wskaźniku, stanowiącym część zintegrowanego wskaźnika położenia podwozia. Zabronione było wypuszczanie kłap przy prędkości większej niż 225 km/h (140 mph). Do startu najkorzystniejsze było wypuszczenie kłap 20° do dołu.

Lotki o konstrukcji metalowej kryte były płótnem. Metalowa konstrukcja lotki składała się z dźwigara z przynitowanymi do niego tłoczonymi żeberkami oraz z metalowego pokrycia części noskowej lotki, tworzącego z dźwigarem wysoko wytrzymały keson. Krawędź splywu lotki była również usztywniona metalowym kształtownikiem, przynitowanym do końcówek żeberek. Lotka mocowana była do zewnętrznej części skrzydła na trzech zawiasach. Poruszana była układem popychaczy. Powierzchnia fragmentu lotki za osią obrotu wynosiła 1,67 m², przed osią zaś 0,53 m². Powierzchnia każdego z dwóch trymerów lotki wynosiła 0,01 m².

Na lewym zewnętrznym skrzydle w krawędzi natarcia znajdowała się rurka Pitota.

Usterzenie

Usterzenie składało się z dwuelementowego statecznika poziomego z zamocowanymi na nim sterami wysokości oraz statecznika pionowego z zamocowanym na nim sterem kierunku. Miało kłapki odciążające i trymery.

Powierzchnie stałe — statecznik poziomy i pionowy — miały konstrukcję dźwigarową ze stopu lekkiego ze stalowymi okuciami do mocowania do węzłów zlokalizowanych na wręgach kadłuba. Stery mocowane były na zawiasach przytwierdzonych do tylnych dźwigarów stateczników. Rozpiętość statecznika poziomego wynosiła 6,14 m, jego powierzchnia całkowita zaś 5,58 m², wliczając w to fragment kadłuba między półkami statecznika. Był on zaklinowany w kadłubie pod dodatnim kątem 2°. Statecznik pionowy miał powierzchnię 1,24 m².

Konstrukcja sterów wysokości była metalowa, oparta na dźwigarze rurowym, do którego przynitowano tłoczone żeberka. Krawędź splywu wzmocniona została metalowym kształtownikiem nitowanym do końcówek żeberek. Całość kryta była płótnem. Stery wysokości zaopatrzone były w ołowiane wyważenia masowe, umiejscowione wewnątrz konstrukcji, przed dźwigarem rurowym. Ponadto miały one trymery z metalowym pokryciem. Całkowita powierzchnia obu połówek steru wysokości, wliczając w to trymery i część kompensującą, wynosiła 5,21 m², z czego 0,22 m² przypadało na trymery, a 1,25 m² na część kompensującą, położoną przed osią obrotu.

Ster kierunku o podobnej konstrukcji jak stery wysokości, w części noskowej kryty był blachą duralową. Zaopatrzone go również w ołowiane wyważenie masowe, zlokalizowane przed dźwigarem. Ster kierunku wyposażony był w trymer kryty blachą duralową. Dolny zawias steru wysokości mocowany był do ostatniej wrę-

gi w kadłubie. Na niej również wspierały się elementy poruszające sterem. Całkowita powierzchnia steru kierunku wynosiła 2,75 m², wliczając w to 0,11 m² powierzchni trymera i 0,52 m² części balansującej, położonej przed osią obrotu.

Trymery i klapki wyważające były regulowane z kabiny pilota.

Miejsca mocowania usterzenia do kadłuba oprofilowane były dwiema opływkami i czterema pokrywami wnek punktów łączenia.

Podwozie

Trójpodporowe z kółkiem ogonowym wciągane w locie. Podwozie główne jednogoleniowe z kołem osadzonym na półwidelcu, zaopatrzone w amortyzatory olejowo-gazowe. Rozstaw kół wynosił 4,95 m. Podwozie chowało się do gondoli silnikowych w kierunku do tyłu i było zamykane dwudzielnymi pokrywami, uruchamianymi w końcowym etapie chowania przez samo podwozie. Instalacja chowania była hydrauliczna, a energii dostarczała jej pompa hydrauliczna napędzana od silnika. Czas tej operacji wynosił 20 sekund. W przypadku awarii pompy podwozie mogło być wciągane i wypuszczane za pomocą ręcznej pompy hydraulicznej, której dźwignia znajdowała się po lewej stronie fotela pilota. W przypadku awarii całej instalacji hydraulicznej istniała również możliwość mechanicznego wypuszczenia podwozia specjalnym mechanizmem zapadkowym. Uruchomić można było tę instalację awaryjną z kabiny pilota; dźwignia zlokalizowana była po prawej stronie jego kabiny. Przy jej pomocy możliwe było jedynie wypuszczenie podwozia.

Ogumienie o wymiarach 0,99 m × 0,39 m (39" × 15,6") o gładkim bieżniku. Felgi ze stopu magnezu zaopatrzone były w hamulce hydrauliczne Goodrich Palmer. Hamulce uruchamiane były specjalnymi pedałami, umieszczonymi w górnej części pedałów orczyka. Każde koło hamowane było niezależnie. Koła miały niezależny ręczny hamulec postojowy, zaciągany przez pilota.

Goleń podwozia była mocowana do specjalnego wspornika w kształcie spłaszczonej litery W, mocowanego do obu dźwigarów centroplata.

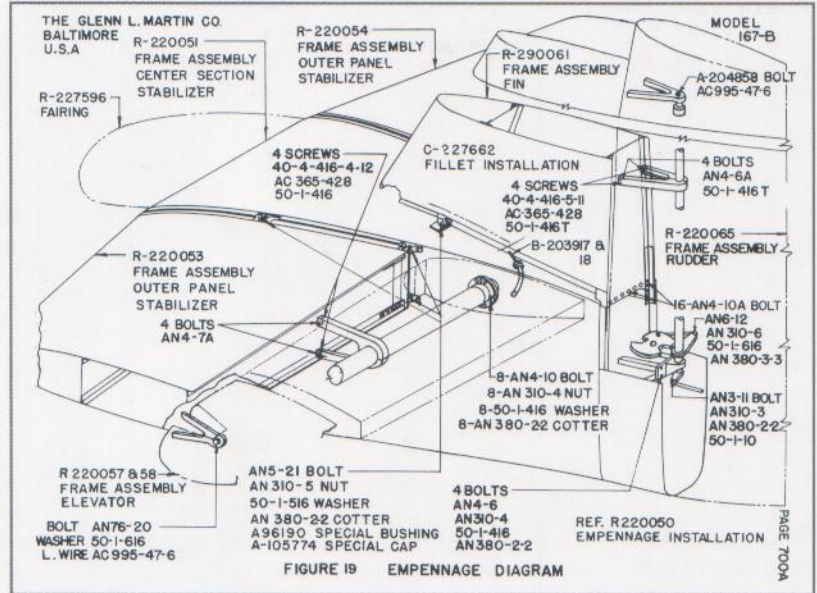
Istniała świetlna sygnalizacja ostrzegawcza (czerwona lampka) w przypadku zamknięcia przepustnicy, gdy podwozie nie było zablokowane w pozycji wypuszczonej. O prawidłowym wypuszczeniu podwozia i jego zablokowaniu informowała zielona lampka sygnalizacyjna. Instrukcja zabraniała wciągania podwozia przy prędkości mniejszej od 150 mph (240 km/h) oraz jego wypuszczania przy prędkości większej niż 124 mph (200 km/h).

Stałe kółko ogonowe osadzone było na półwidelcu mocowanym na dwóch śrubach do wręgi tylnej części kadłuba. Amortyzowane było amortyzatorem olejowo-gazowym Cleveland Pneumatic Shock Strut No. A-200654.

Ogumienie — o gładkim bieżniku — miało wymiary 0,37 m × 0,14 m (14,5" × 5,7").

Instalacja hydrauliczna obsługiwała następujące obwody:

- wciągania i wypuszczania podwozia oraz jego blokowania w pozycji otwartej,
- wypuszczania i wciągania klap skrzydłowych,
- otwierania i zamykania żaluzji chłodzenia silnika,
- obwód hamulców podwozia,
- otwierania i zamykania drzwi komory bombowej.



Głównym elementem instalacji hydraulicznej był akumulator hydrauliczny o pojemności 4097 cm³, który był doładowywany przez dwie pompy hydrauliczne Pesco 204LA, zawieszane na silnikach, po jednej na każdym. Ciśnienie w instalacji utrzymywane było przez automatyczny regulator, który przy maksymalnym ciśnieniu w akumulatorze 64,6 kg/cm² przelączał pompy na by-pass. Po spadku ciśnienia w instalacji do 50 kg/cm² regulator przesterowywał pompy na doładowywanie ciśnienia w akumulatorze.

Akumulator hydrauliczny zlokalizowany był w przedziale za grodzią tylnego dźwigara centroplata. W przypadku całkowitej awarii pomp hydraulicznych jego pojemność wystarczała na: jednorazowe wypuszczenie podwozia, wypuszczenie klap oraz trzy do czterech hamowań kół podwozia — jednym słowem na jednorazowe udane lądowanie. Niemożliwe było doładowanie akumulatora hydraulicznego ręczną pompą hydrauliczną.



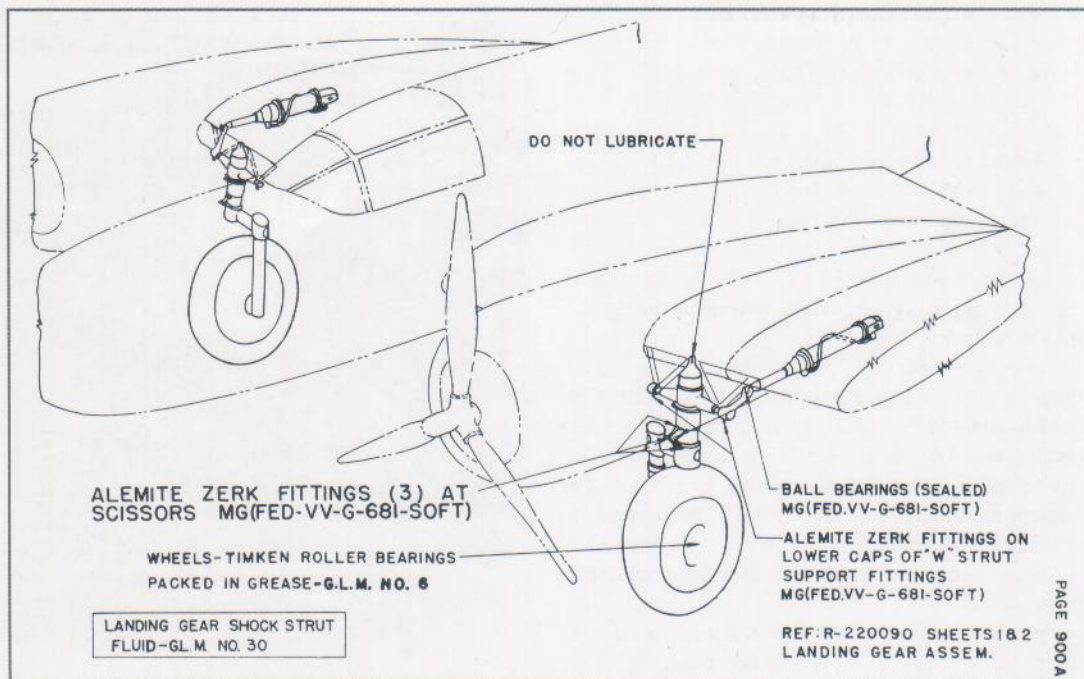
▲ Schemat usterzenia

◀ Zespół goleni podwozia głównego / Martin

◀ Landing gear assembly. / Martin

► Schemat instalacji podwozia

► Landing gear diagram.



ną; przeznaczona ona była jedynie do uruchamiania mechanizmów zawiadywanych przez tę instalację w przypadku awarii pomp hydraulicznych i akumulatora.

Ponadto w skład instalacji wchodziły zawory przelewowe w obwodzie pomp hydraulicznych, filtry firmy Cuno, zbiornik hydrołu oraz zawory zwrotne. Zawory regulacyjne oraz zbiornik hydrołu znajdowały się w komorze bombowej.

Dane silnika P&W R-1830-SC3-G *Twin Wasp*:

- średnica tłoka 139,5 mm
- skok tłoka 139,5 mm
- pojemność skokowa 30 dm³ (1830 cu. in.)
- stopień sprężania 6,7:1
- spręż sprężarki 7,15:1
- kierunek obrotów zgodny z kierunkiem biegu wskazówek zegara

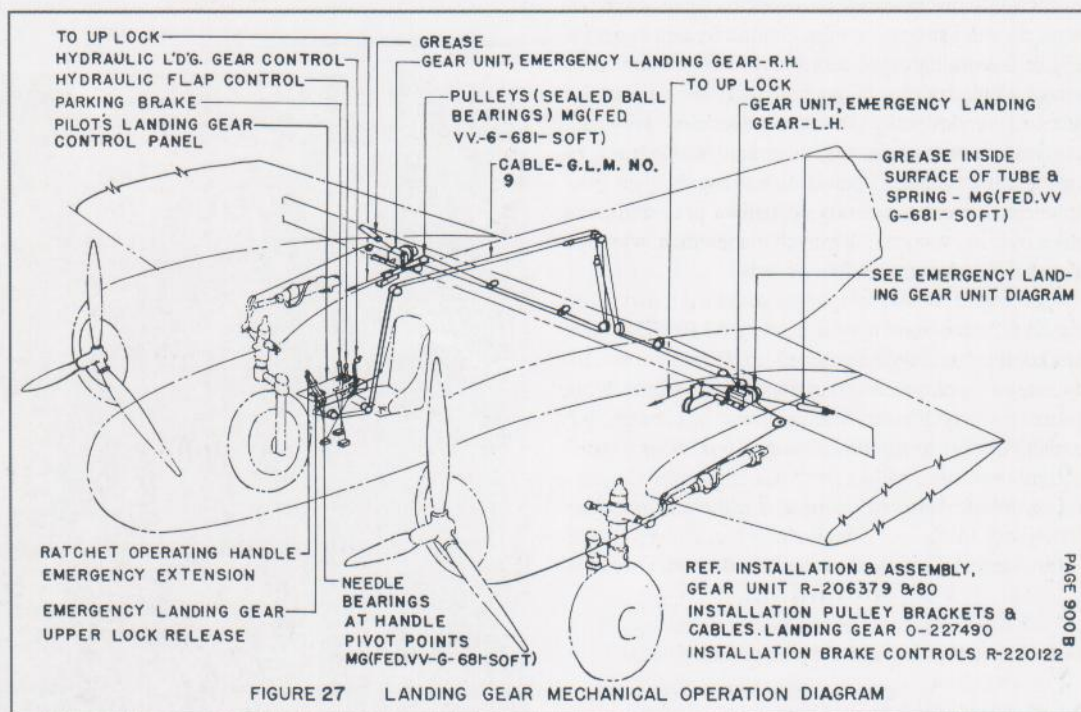
Napęd

Maryland Mk. I napędzany był dwoma silnikami Pratt & Whitney R-1830-SC3-G *Twin Wasp* z jednostopniowymi, jednobiegowymi sprężarkami. Przełożenie przekładni redukcyjnej wynosiło 16:9. Moc startowa wynosiła 1065 KM przy 2700 obr./min. oraz 910 KM przy 2550 obr./min. na wysokości 3560 m.

Silnik był wyposażony w najnowszy w owym czasie automatyczny gaźnik wtryskowy Stromberg typu PD-12B8-4, przystosowany do użytku w ciśnieniowej instalacji paliwowej, wyposażony w odladanie.

Inne wersje samolotu miały następujący napęd:

- ♦ XA-22 — P & W R-1830-37 o mocy startowej 1200 hp;



► Schemat instalacji mechanicznego wypuszczania podwozia

► Landing gear mechanical operation diagram.

► Podwozie i kompletnie osłonięty lewy silnik / Martin

► Landing gear and port engine fully cowled. / Martin

- ♦ Model 167-B4 (Maryland Mk. II) — P & W R-1830 SC4-G z dwustopniową sprężarką o mocy startowej 1200 hp.

Silnik mocowany był na specjalnych amortyzatorach tłumiących drgania, skonstruowanych do tego silnika w wytwórni Pratt & Whitney.

Śmigło — całkowicie przestawialne w locie, z możliwością ustawiania w chorągiewkę, z typem piasty Curtiss Model C-5315-8, z łopatkami stalowymi o cienkim profilu No. 614 o średnicy 3,353 m lub (później) Curtiss Model C-532D-F8 z łopatkami Design 89301-3 ze stopu aluminium, o średnicy 3,20 m. Instalacja przestawiania elektryczna o napięciu 24 V.

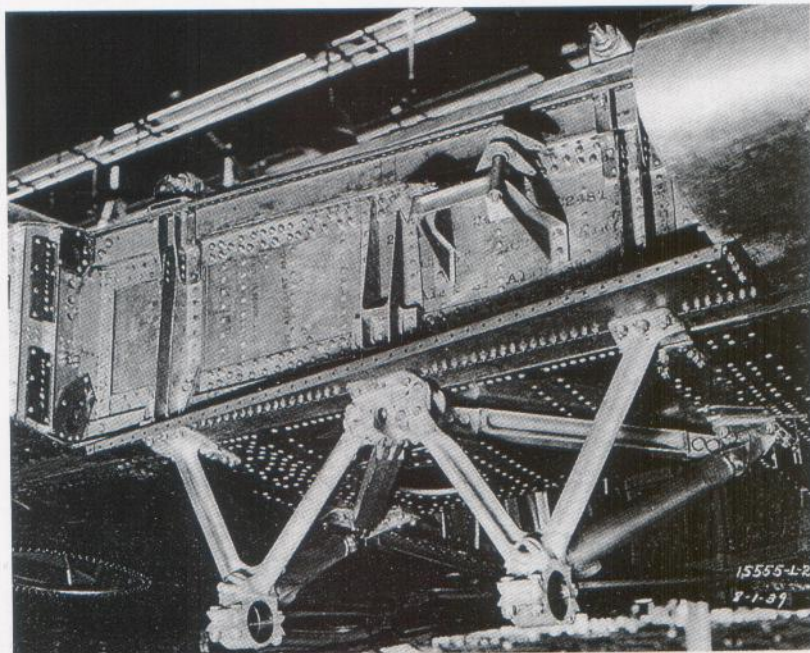
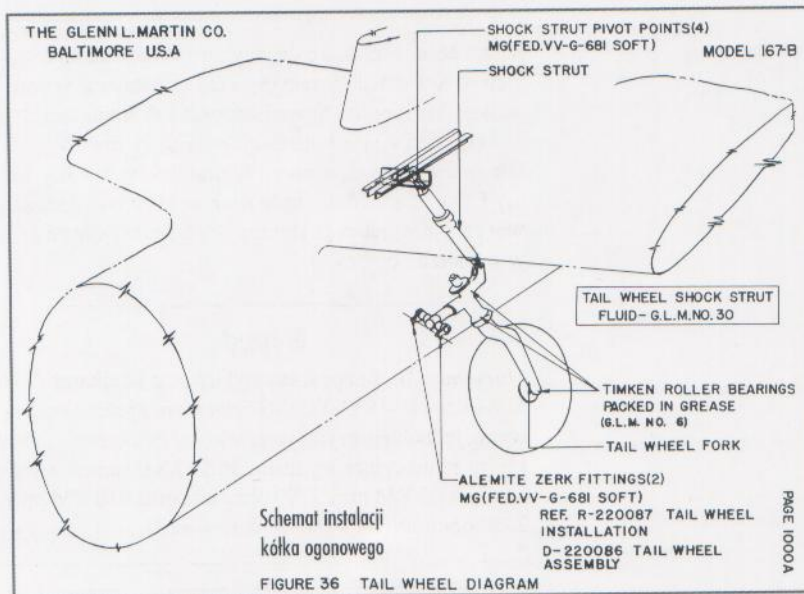
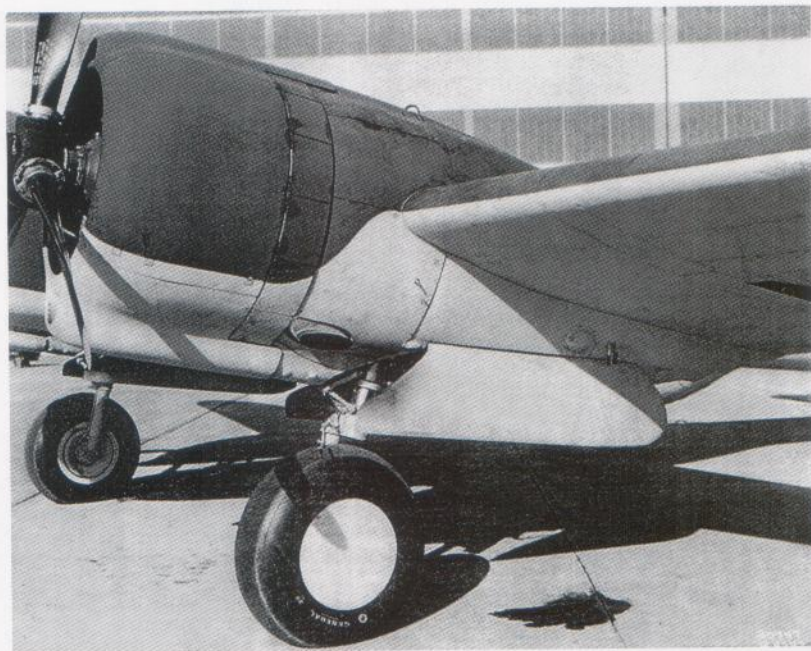
Na silniku zawieszono były następujące urządzenia pomocnicze:

- gaśnica (na silniku) Kidde Horizontal Bottle type,
- pompy paliwowe Pesco R-600CE, Series 11 Eclipse (ręczny)
- rozrusznik Electric Inertia, Model 2703-B (elektryczny), Eclipse Type 314-T,
- prądnicą Pesco 204LA,
- pompa hydrauliczna Eclipse Model 3457-4, Type B-3.
- pompa podciśnieniowa (próżniowa)

Instalacja paliwowa dla każdego z silników była osobna, z wyjątkiem przypadku zabierania dodatkowego zbiornika paliwa w komorze bombowej; z tego zbiornika instalacje obu silników pobierały paliwo jednocześnie. Istniała możliwość przepompowywania paliwa pomiędzy głównymi zbiornikami paliwa.

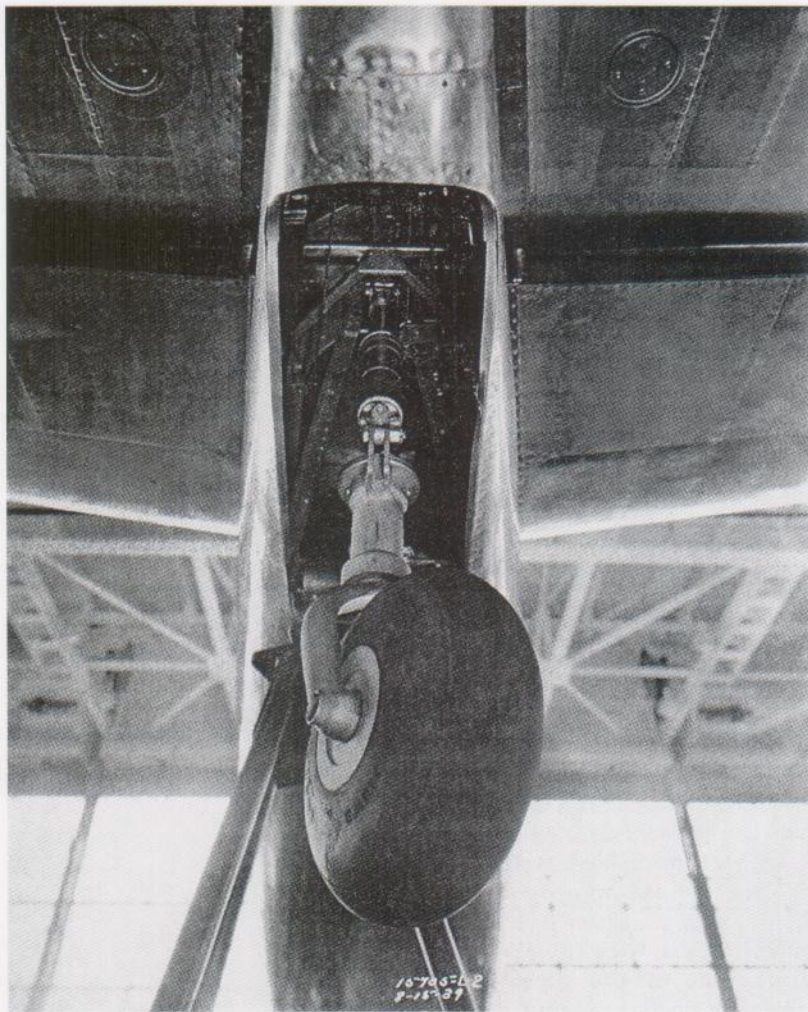
Dwa takie same zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 1968 dm³ mieściły się w centroplacie — po jednym z każdej strony kadłuba. Stanowiły one konstrukcyjnie integralną część centroplata i zajmowały przestrzeń pomiędzy przednim a tylnym dźwigarem. Po obu stronach zamknięte były pełnymi żeberkami. Wewnątrz zbiorniki przedzielone były żeberkami z otworami zamykanymi kłapkami. Rozwiązanie to zapobiegało gwałtownemu przemieszczaniu się paliwa przy zwrotach, nurkowaniu i wszystkich innych manewrach, wymagających odchylenia samolotu od osi.

Zbiorniki w swym tylnym przykadłubowym narożniku zaopatrzone były w zawory #2 PVFG-D spustu kondensatu, zanieczyszczeń itp. Przykryte one były małymi pokrywami zamykanymi „dżusami”. Nie można było tych pokryw zamocować w sytuacji, gdy zawory spustowe znajdowały się w pozycji „otwarte”. Czujnik poziomu paliwa firmy Liquidometer Corporation znajdował się w każdym zbiorniku blisko zewnętrznej, odkadłubowej ściany zbiornika. Dostęp do niego znajdował się wewnątrz wnęki podwozia. Odpowie-



► Wspornik „W” i punkty mocowania goleni podwozia / Martin

► „W” strut and adjacent fittings. / Martin

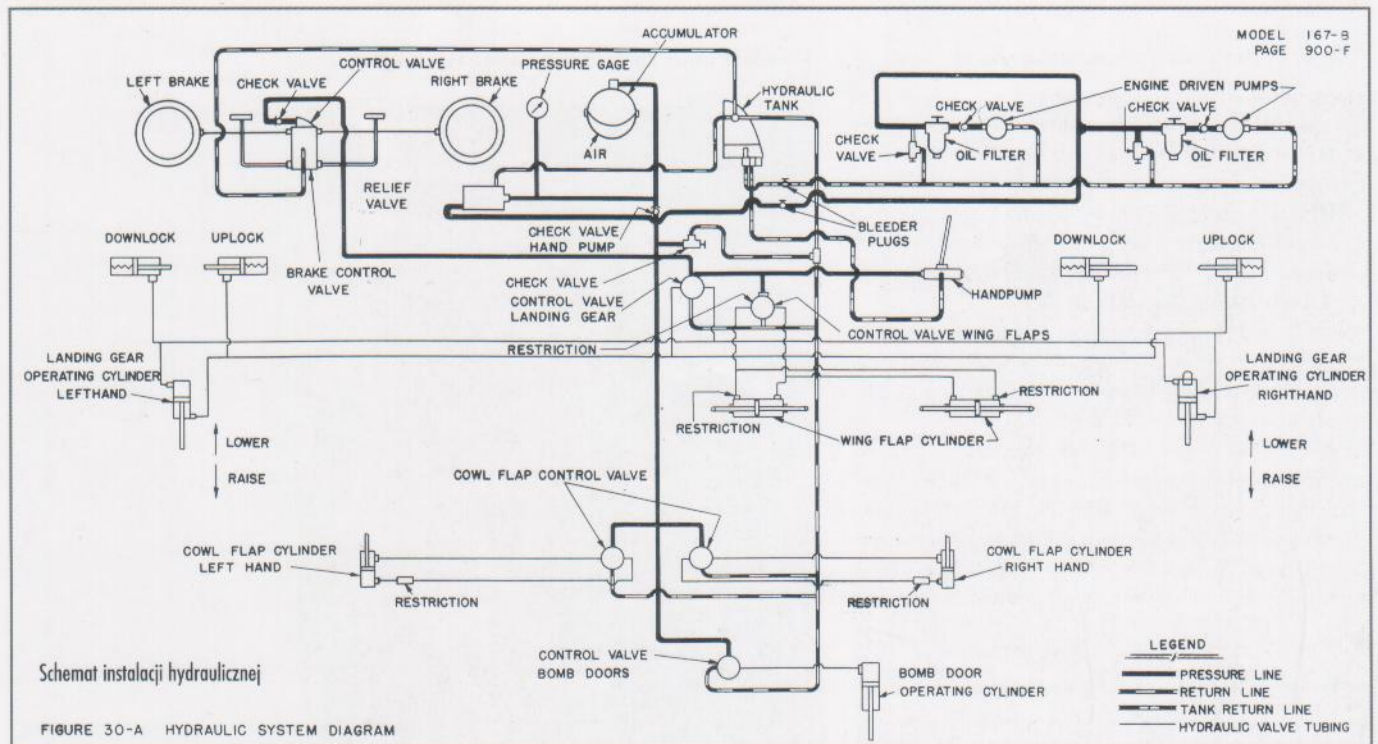
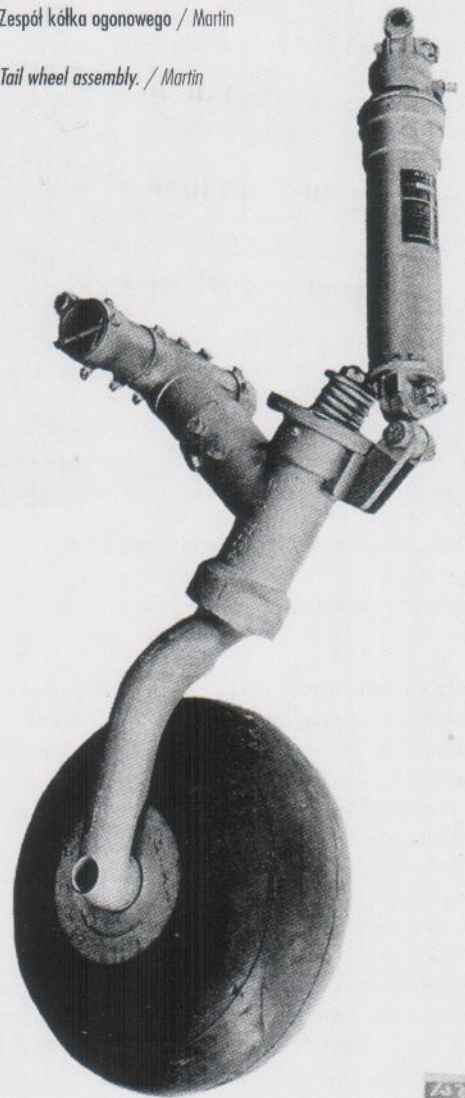


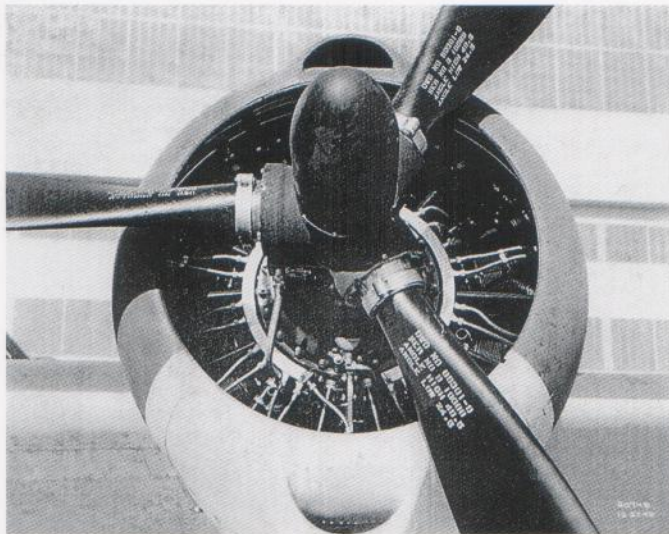
▲ Zainstalowane kółko ogonowe, widok do góry w głąb kadłuba, ukazujący mechanizm mocowania / Martin

▲ Tail wheel installed, looking up into fuselage, showing attaching mechanism. / Martin

Zespół kółka ogonowego / Martin

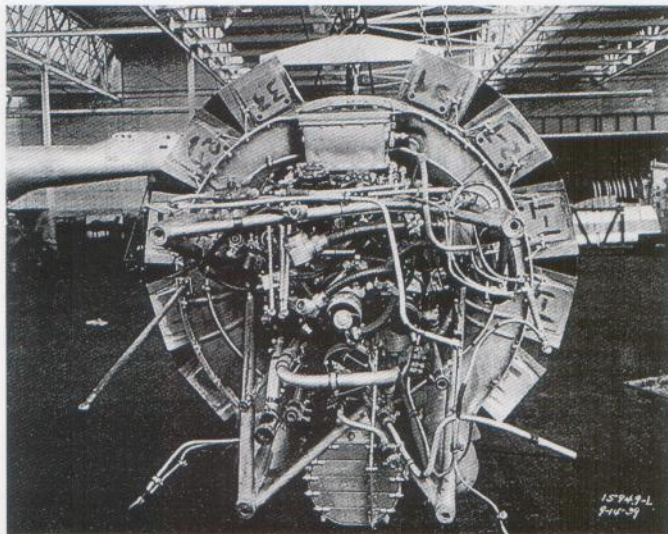
Tail wheel assembly. / Martin





▲ Widok z przodu silnika z zainstalowanym śmigłem / Martin

▲ Engine front view with propeller installed. / Martin



▲ Widok z tyłu silnika z widocznymi napędami pomocniczymi / Martin

▲ Engine rear view showing accessories. / Martin

trzenia zbiorników w postaci aluminiowych rurek o średnicy $\frac{1}{2}$ " (12,7 mm) znajdowały się w kadłubie. Zaopatrzone były one w syfony zabezpieczające przed wylewaniem się przez nie paliwa przy gwałtownych manewrach samolotu. Ujścia odpowietrzeń wyprowadzone były na zewnątrz gondoli silnikowych.

Zbiorniki skrzydłowe były chronione specjalnymi okładzinami gumowymi, oklejonymi z zewnątrz płótnem. Okrywały one tylko górną i dolną ścianę zbiorników skrzydłowych.

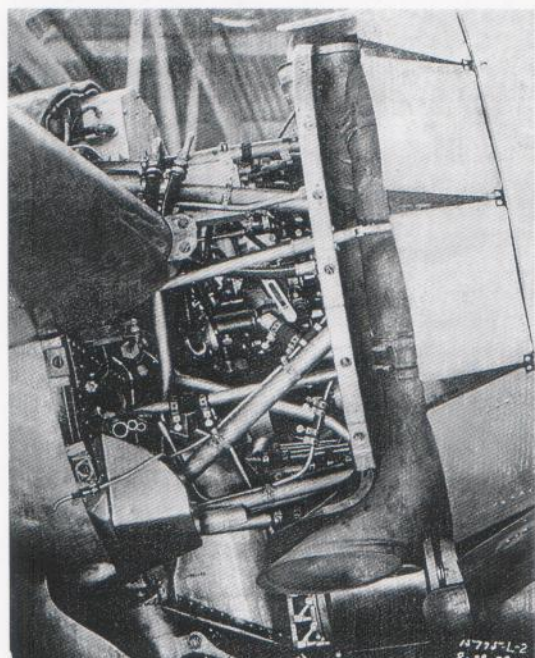
Dystrybucją paliwa do zbiorników sterowały trzy zawory usytuowane po lewej stronie poniżej fotela pilota. Przedni zawór obsługiwał prawy silnik, środkowy

— lewy silnik. Tylny zawór umożliwiał zasilanie silników w paliwo z przeciwnych zbiorników i używany był w sytuacjach awaryjnych, gdy jeden ze zbiorników był pusty. Używano również tego zaworu do przyłączenia do instalacji dodatkowego zbiornika, podwieszonego w komorze bombowej.

Zbiornik dodatkowy o pojemności 945 dm^3 był spawany ze stopu aluminium. Przystosowany był do odrzucania w locie. Wlew do niego znajdował się z przodu u szczytu, pośrodku od góry znajdował się otwór, w który montowano wskaźnik poziomu paliwa firmy Liquidometer. Zbiornik zaopatrzone był w dolnej części w zawór spustowy. Dostęp do wlewu zbiornika do-

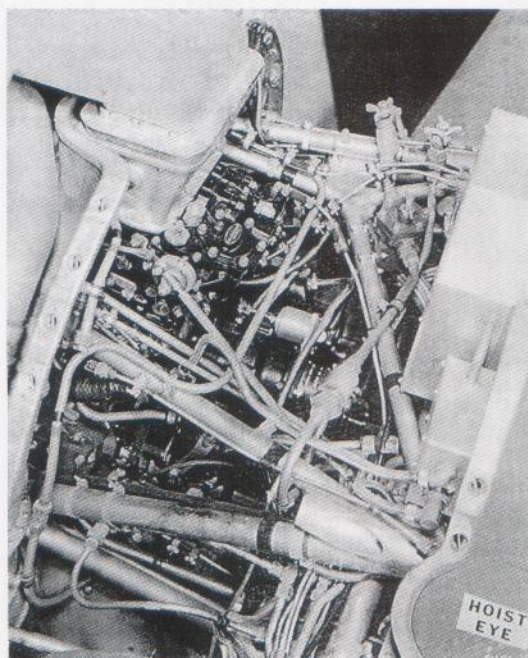
▼ Prawy silnik, widok z prawej, osłona napędów pomocniczych silnika zdjęta / Martin

▼ Starboard engine, starboard side, rear cowling removed. / Martin



▼ Prawy silnik, widok z góry, osłona napędów pomocniczych silnika zdjęta / Martin

▼ Starboard engine, top view, rear cowling removed. / Martin



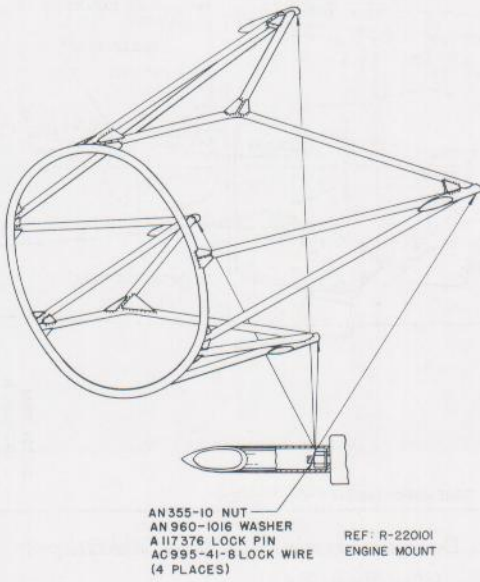


FIGURE 40 ENGINE MOUNT ATTACHMENT TO WING DIAGRAM

◀ Schemat punktów mocowania
łoża silnika do skrzydła

▶ Schemat kolektorów wydechowych

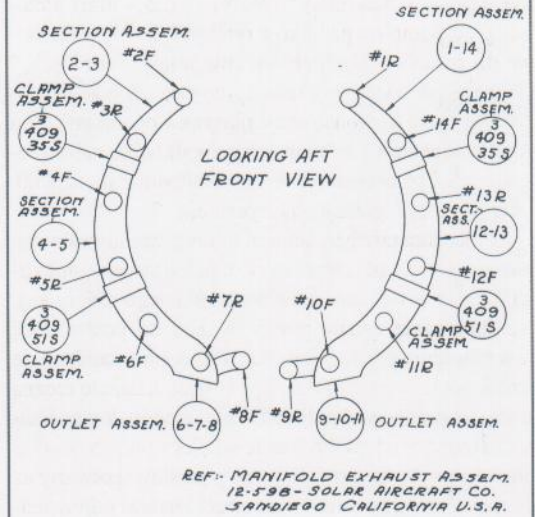


FIGURE 44 EXHAUST MANIFOLD DIAGRAM

datkowego możliwy był po odchyleniu klapy na grzbiecie w pobliżu przedniej grodzi, stanowiącej ścianę komory bombowej.

Instalacja paliwowa była zaopatrzona w ręczną pompę paliwową typu tarczowego (z filtrem) — Type D-6, U.A.P. Fuel Unit U-2350, której lewarek znajdował się

po lewej stronie fotela pilota, obok zaworów instalacji paliwowej.

Do podania paliwa przed rozruchem silnika służyła podwójna pompka zastrzykowa, której przycisk znajdował się tuż poniżej krawędzi tablicy przyrządów, po prawej stronie.

▼ Schemat instalacji paliwowej

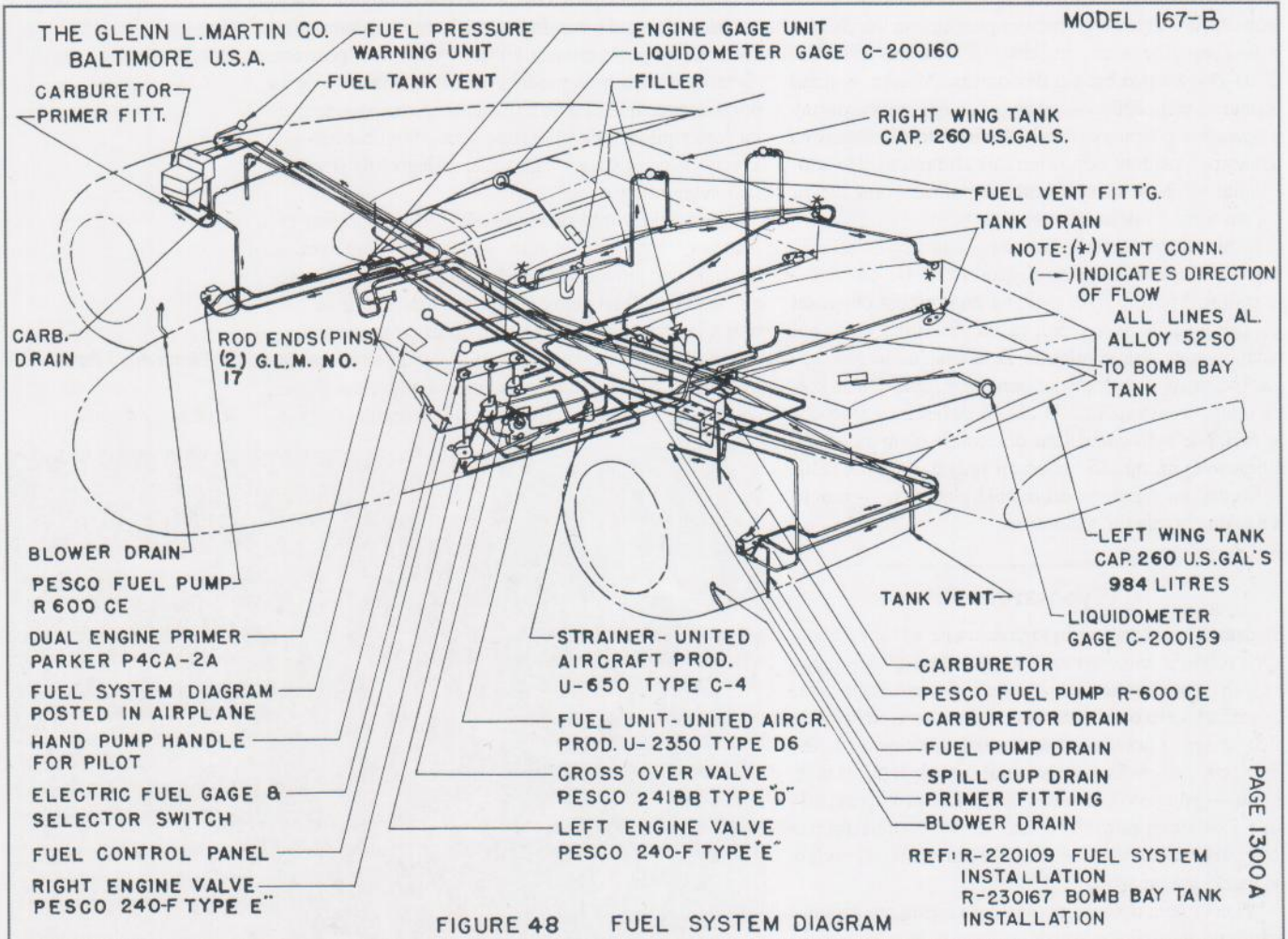


FIGURE 48 FUEL SYSTEM DIAGRAM

REF: R-220109 FUEL SYSTEM
INSTALLATION
R-230167 BOMB BAY TANK
INSTALLATION

Przewody paliwowe wykonano ze stopu aluminium 52SO. Przewody łączące zbiorniki z zaworami głównymi oraz zawory z pompami paliwowymi zawieszonymi na silnikach miały przekrój 1" (25,4 mm). Przewody od pomp do gaźników oraz połączenia rezerwowe do przeciwnych zbiorników miały średnicę $\frac{3}{4}$ " (19 mm). Wszystkie przewody co pewien odstęp mocowane były do konstrukcji płatowca obejmami typu Adel, zaopatrzonymi w gumowe podkładki, zabezpieczające przed drganiami oraz wkładkami z preszpanu, izolującymi przewody elektrycznie.

Procedura uruchamiania silników przewidywała najpierw otwarcie trzeciego zaworu paliwowego (umożliwiającego pobieranie paliwa z dowolnego zbiornika), wpuśnięcie ręczną pompą paliwa do przewodów, uruchomienie prawego silnika, a następnie zamknięcie trzeciego zaworu. Wówczas ponownie należało ręczną pompą wpompować paliwo do przewodów lewego silnika i uruchomić go. Po starcie silnika należało ponownie otworzyć trzeci zawór, który pozostawał otwarty aż do momentu, gdy samolot po starcie nabrał odpowiedniej wysokości.

Awaria którejkolwiek pompy paliwowej zawieszonej na silniku była sygnalizowana czerwonym światłem. Sygnał pochodził od elektrycznego czujnika ciśnienia paliwa w instalacji.

W kabinie pilota znajdował się mały diagram instalacji paliwowej, umocowany po lewej stronie na burcie, nieco za fotelem pilota.

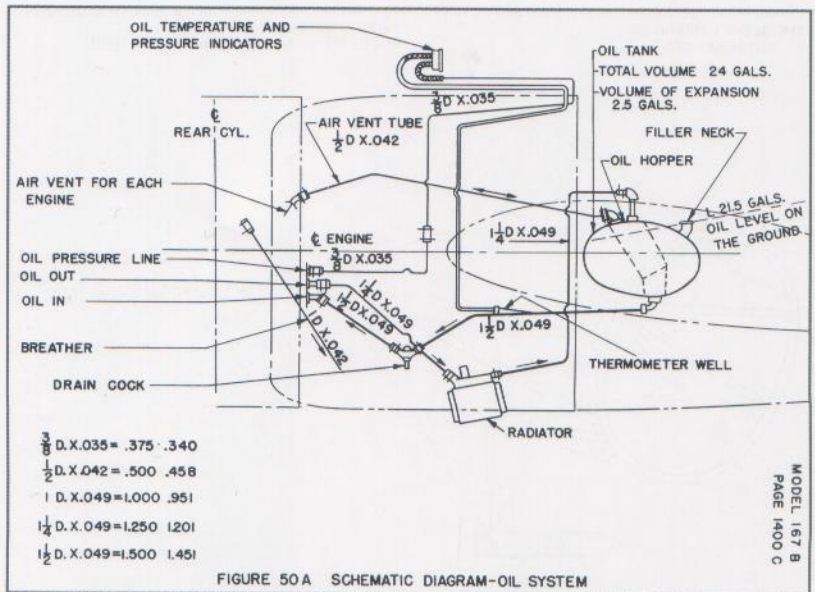
Instalacja olejowa składała się ze zbiornika oleju, zawieszonych na silniku pomp zębatych, odpompowujących olej ze skrzyni korbowej silnika, chłodnicy, zaworu termostaticznego zamontowanego na wlocie oleju do chłodnicy oraz samej chłodnicy oleju typu U.A.P. 2050-D5, z zaworem przelewowym. Ponadto w skład instalacji wchodziły — przewody oleju, zintegrowany wskaźnik temperatury i ciśnienia oleju zlokalizowany na tablicy przyrządów, odpowietrznik zbiornika oleju, który miał ujście w skrzyni korbowej silnika oraz zawór spustu oleju z instalacji.

Zbiornik oleju miał całkowitą pojemność 24 US gal., z tym, że napełniano go do objętości 21,5 US gal. Resztę stanowił bufor, przeznaczony na przyrost objętości gorącego oleju. Wlew paliwa do zbiornika oleju był usytuowany w takim miejscu, że nalanie oleju „pod korek” w stojącym na lotnisku samolocie, opartym na kółku ogonowym zapewniało nalanie właściwej jego objętości. Nie było dozwolone dolewanie oleju na wypoziomowanym, np. do kalibracji przyrządów pokładowych czy do regulacji uzbrojenia płatowca — mogło dojść do „przelania” zbiornika.

Wyposażenie

Siedzenie bombardiera było przesuwne na łożyskowanych rolkach; zamontowano je na prowadnicach biegnących wzdłuż burt całej przedniej części kadłuba. Umożliwiało to bombardierowi zajmowanie odpowiednich pozycji: z przodu — gdy obsługiwał celownik bombardierski, pośrodku — gdy pełnił funkcję II pilota oraz z tyłu — gdy porozumiewał się z pilotem. W przypadku tej ostatniej pozycji musiał złożyć oparcie fotela. Regulację pionową tego fotela umożliwiały tylko poduszki pneumatyczne.

Fotel pilota o konwencjonalnej konstrukcji montowany był na stelażu z rurek stalowych, który umożli-



wiał pionową regulację wysokości. Do tego celu służyła mała dźwignia po prawej stronie fotela, która mogła być blokowana w kilku położeniach za pomocą sworznia wchodzącego w otwory kolejnych położeń. Całkowity skok regulacji wynosił 190 mm.

Siedzenie radiooperatora/strzelca było stałe; jego oparcie składało się w celu umożliwienia dostępu do aparatury zamontowanej na tylnej grodzi. Można było je złożyć również całkowicie na bok, by nie przeszkadzało w prowadzeniu ognia. Przewidziano jeszcze jedno małe składane siedzenie na burcie samolotu na wysokości wieżyczki strzeleckiej; zajmował na nim miejsce strzelec, gdy prowadził obserwację tylnej półsfery. Zaczepy do otwarcia spadochronów znajdowały się na obrzeżu przedniego włazu (dla bombardiera), wspomniku fotela pilota (dla pilota) oraz na obramowaniu pokrywy dolnego stanowiska strzeleckiego (dla strzelca radiotelegrafisty).

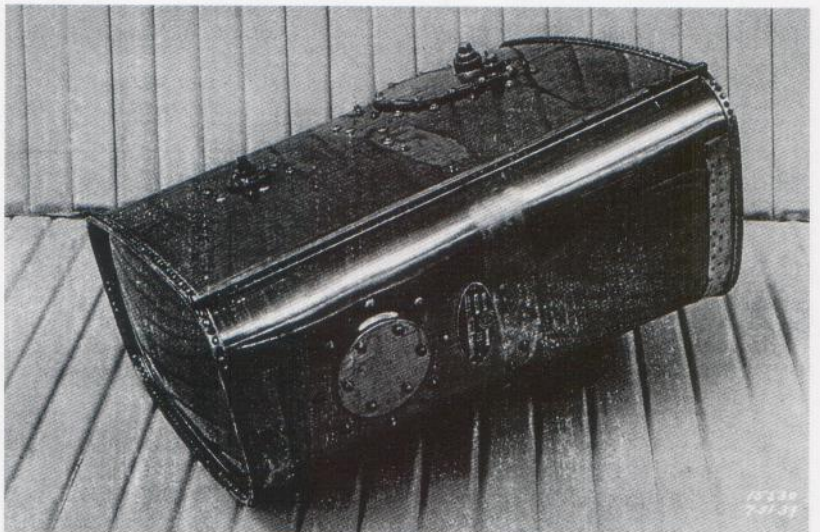
Siedzenia bombardiera i strzelca/radiotelegrafisty zaopatrzone były w specjalne poduszki pneumatyczne, które służyły głównie do regulowania wysokości siedzenia; w przypadku wodowania jedna taka poduszka była w stanie utrzymać jednego człowieka na powierzchni.

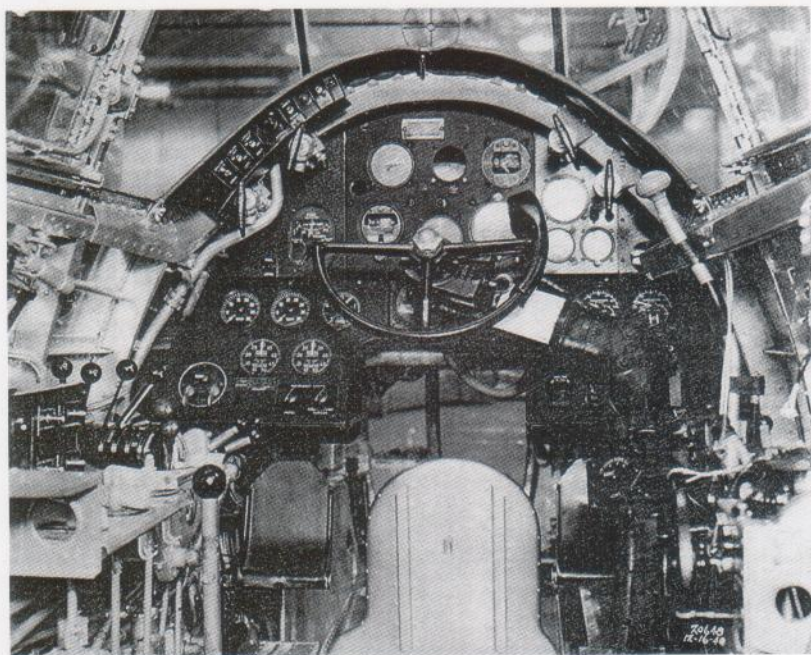
Fotel pilota zaopatrzony był w standardowe zaczepy do pasów bezpieczeństwa firmy Sutton. Sprężynowa dźwignia po prawej stronie dźwigni regulacji wyso-

▲ Schemat instalacji olejowej

▼ Zbiornik oleju / Martin

▼ Oil tank. / Martin





▲ Kabina pilota, w tle tablica przyrządów, na pierwszym planie zaś kolumna sterownicza. Po lewej widoczne są zablokowane dźwignie sterowania silnikami i skokiem śmigieł / Martin

▲ Cockpit with the instrument panel visible behind the control column. Coupled levers for engine and propeller pitch control can be seen at left. / Martin

kości fotela służyła do regulacji długości górnych pasów, które odwijaly się bądź nawijały na szpulę, zamocowana zaś za fotelem pilota na grodzi. Siedzenia bombardiera i strzelca-radiotelegrafisty zaopatrzone były tylko w pasy biodrowe. Ponadto strzelec miał do dyspozycji pętlowy pas bezpieczeństwa, mocowany tylko w jednym punkcie; zabezpieczał on przed kontuzjami w przypadku możliwych gwałtownych manewrów samolotu, a jednocześnie zapewniał swobodę ruchów przy prowadzeniu ognia.

Samolot był zaopatrzony w urządzenia do załatwienia potrzeb fizjologicznych w locie — po jednym na każdego członka załogi, zlokalizowane obok ich foteli. Połączone były one giętkimi rurami z punktami ujścia nieczystości, odsysanych przez zwięzki Venturiego na zewnątrz.

W samolocie przewidziano schowki na mapy i dokumenty lotu. Dla pilota-dowódcy załogi przewidziano teczkę na raporty oraz dokumenty lotu, zlokalizowaną

pod jego fotelem. Teczka z mapami znajdowała się nad stanowiskiem bombardiera, a składany pulpit do prowadzenia nawigacji po prawej stronie przed stanowiskiem bombardiera.

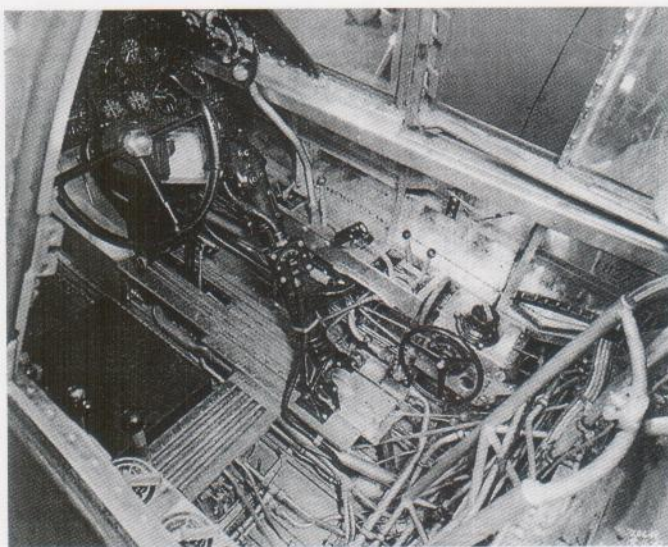
Poszczególne przedziały wyposażone były w panele ze wskaźnikami i przełącznikami.

Tablica przyrządów pilota zawierała następujące grupy przyrządów i przełączników:

- ♦ Grupa obwodów elektrycznych:
 - 1 przełącznik świateł identyfikacyjnych i formacji,
 - 1 przełącznik zapłonu firmy Delco,
 - 2 przełączniki rozruszników silników,
 - 1 przełącznik świateł pozycyjnych,
 - 1 przełącznik podgrzewania rurki Pitota,
 - 2 przełączniki reflektorów lądowania,
 - 1 przełącznik wyboru uzbrojenia strzeleckiego,
 - 1 przełącznik karabinu maszynowego GLM Dwg. P-221330,
 - 1 przełącznik sprawdzania świateł Yaxley — No. 32222-1,
 - 1 ściemniacz oświetlenia tablicy przyrządów Ohmite 0150, Type H z wyłącznikiem 352,
 - 1 ściemniacz oświetlenia ogólnego Ohmite 0153, Type H z wyłącznikiem 352,
 - 1 przełącznik ogrzewania kombinezonu pilota czteropozycyjny Cutler Hammer — Cat. 7012,
 - 2 przełączniki sterowania skokiem śmigieł Curtiss „Normal – Feather”,
 - 2 przełączniki typu Curtiss 88956 sterujące skokiem śmigieł Curtiss, o położeniach „Automatic – Coarse – Fine – Off”,
 - 2 przełączniki bezpieczeństwa śmigieł,
 - 1 przełącznik bezpieczników uzbrojenia.
- ♦ Grupa przyrządów kontroli lotu:
 - 1 prędkościomierz Pioneer typu 1402-J4,
 - 1 wysokościomierz Pioneer typu 1525-3A,
 - 1 kompas magnetyczny z uchwytem tablicy korekcyj kursu Pioneer typu 1821-2,
 - 1 chronometr Pioneer typu 3310-2,
 - 1 chylomierz z zakrętomierzem Pioneer typu 1700-1A,

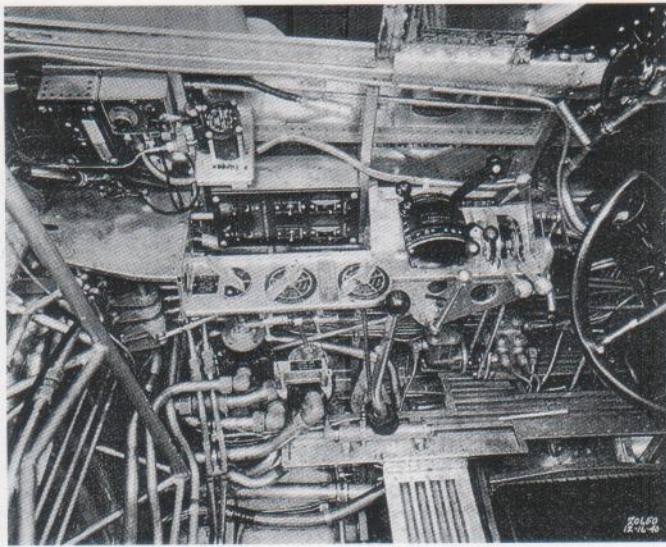
▼ Prawa strona kabiny pilota ze zdemontowanym fotelem / Martin

▼ Pilot's cockpit, starboard side, seat removed. / Martin



▼ Lewa strona kabiny pilota ze zdemontowanym fotelem / Martin

▼ Pilot's cockpit, port side, seat removed. / Martin



- 1 wariometr Pioneer typu 1610-1B,
- 1 żyroskopowy wskaźnik kierunku z chyłomierzem Sperry typu 643715N,
- 1 sztuczny horyzont Sperry typu 643710N,
- 1 wakuometr Pioneer typu 2601-1a.

♦ Grupa przyrządów kontroli pracy silników:

- 1 wskaźnik poziomu paliwa z przełącznikiem zbiorników Liquidometer EA-56-740,
- 1 zespół sygnalizatorów ostrzegających o niskim poziomie paliwa w zbiornikach,
- 2 zespoły ostrzegania o niskim ciśnieniu paliwa Pioneer typu 3110,
- 2 termometry powietrza w gaźniku Weston Model 606,
- 2 termometry głowic silników Weston Model 602,
- 2 zintegrowane wskaźniki temperatury oleju, ciśnienia oleju i ciśnienia paliwa U.S. Gage Co.
- 2 manometry nadciśnienia w kolektorze ssącym Kollsman typu 162-01,
- 2 wskaźniki obrotomierzy Weston Model 545 typu 53.

Oprócz tego w kabinie pilota znajdował się zespół sterowania pracą silników. Był to panel zlokalizowany po lewej stronie kabiny pilota, tuż za główną tablicą przyrządów, zawierający w sobie dwie dźwignie przepustnic, dwie dźwignie regulacji składu mieszanki oraz dwie dźwignie regulacji skoku śmigła (niezależnie od elektrycznych przełączników automatycznego ustawiania łopat w chorągiewkę czy w tryb automatycznej regulacji skoku). Wszystkie te dźwignie montowane były na wspólnej osi, odizolowane podkładkami i dociskane specjalną śrubą dociskową, aby samoczynnie utrzymywały się w ustawionej przez pilota pozycji.

Dźwignie regulacji składu mieszanki znajdowały się najbliżej pilota; zakończone były czerwonymi gałkami. W celu ustawienia najbogatszej mieszanki („Rich mixture”) dźwignie te musiały być odciągnięte maksymalnie do tyłu.

Dźwignie przepustnic znajdowały się w następnej kolejności. W celu maksymalnego otwarcia przepustnic dźwignie należało przesunąć w przód.

Najbliżej burty kabiny znajdowały się dźwignie zmiany skoku; przesuwając je do przodu, zmniejszało się skok śmigła.

Ponadto pilot miał w swojej kabinie dwa uchwyty „T” do włączania podgrzewania zasysanego przez sprężarki powietrza do gaźnika, zlokalizowane po lewej stronie fotela pilota. W przypadku oblodzenia, po ich otwarciu powietrze zasysane było z wnętrza gondoli silnikowych.

Podczas podgrzewania silników przed startem należało odvodnić główny kolektor ssący; do tego celu służył specjalny zawór, uruchamiany przełącznikiem zlokalizowanym po prawej stronie, tuż przed dźwignią chowania podwozia. Mógł on być używany jedynie na biegu jałowym silnika przez czas około 20 sekund.

W kabinie pilota zlokalizowane były również dźwignie do nastawiania żaluzji chłodzenia silnika. Znajdowały się, jedna za drugą, tuż przed zespołem dźwigni obsługi silnika. Żaluzje poruszane były siłownikami hydraulicznymi; przednia dźwignia przy podnoszeniu do góry powodowała otwieranie żaluzji prawego silnika, a tylna — lewego. Żaluzje musiały być otwarte przy

wszystkich operacjach naziemnych z uruchomionymi silnikami, z wyjątkiem sytuacji ich podgrzewania przy ujemnych temperaturach powietrza.

♦ Wskaźniki różne:

- 1 zintegrowany wskaźnik położenia klap i podwozia General Electric SDJ 4PXAD,
- 2 wskaźniki sworzni blokady podwozia,
- 1 manometr obwodu hydraulicznego podwozia U.S. Gage Co.,
- 1 wskaźnik radiokompasu (radionamiernika) Bendix Radio Corporation,
- 1 zespół wskaźnika kierunku do współpracy pilota z bombardierem (czerwony — w lewo; zielony — w prawo),
- 1 wskaźnik włączenia aparatu fotograficznego.

Ponadto w kabinie pilota znajdowały się:

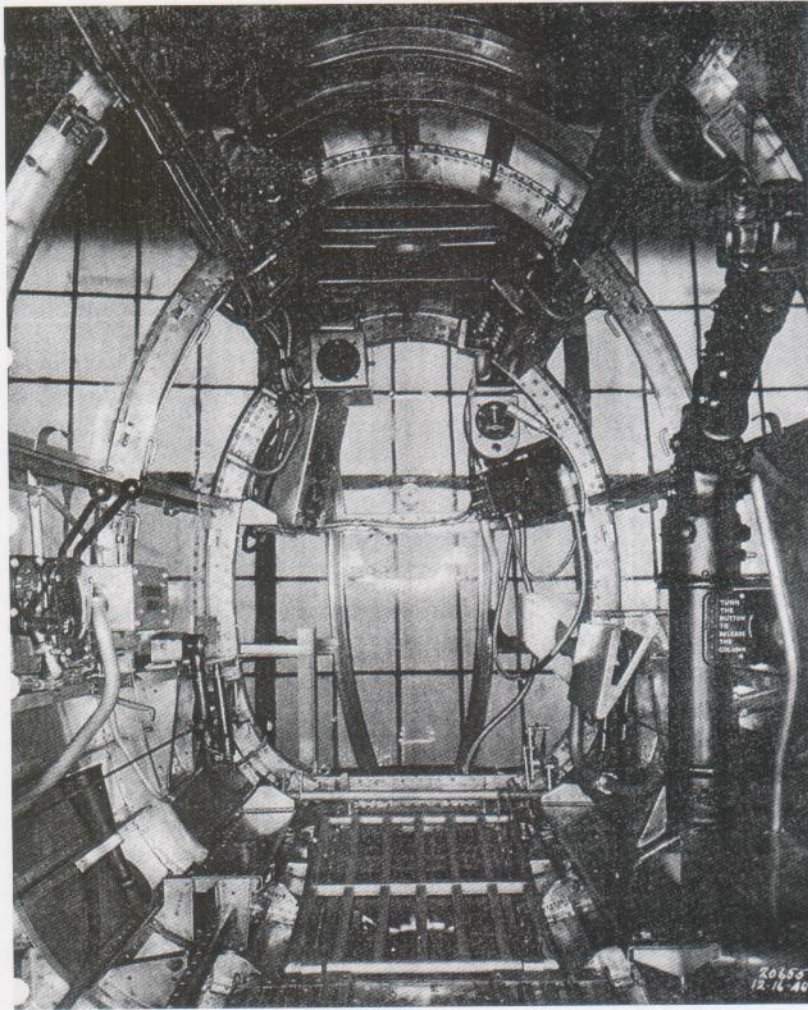
- dwa uchwyty „T” do wyrzucania flar, zlokalizowane na grodzi za fotelem pilota, po prawej jego stronie,
- pojedynczy uchwyt „T” do awaryjnego zrzutu bomb lub zwalniania zbiornika dodatkowego w komorze bombowej; jego pociągnięcie otwierało najpierw drzwi komory, natomiast obrócenie zwalniało ładunek podwieszony w komorze. Zlokalizowany on był z przodu kabiny w lewym jej narożniku.

♦ Zespół wskaźników i przełączników w kabinie bombardiera:

- 1 prędkościomierz Pioneer typu 1402-J4,
- 1 wysokościomierz Pioneer typu 1525-3F,
- 1 chronometr Pioneer typu 3310-2,
- 1 wskaźnik radiokompasu (radionamiernika) Bendix Radio Corporation,
- 1 przełącznik zapłonu silników Delco,
- 2 przełączniki przyciskowe do wskaźnika kierunku pilota F. W. Morse Co. #96,
- 1 przełącznik oświetlenia wewnętrznego wyposażony w zespół sterowania oświetleniem,
- 1 przełącznik obrotowy czteropozycyjny podgrzewania kombinezonu bombardiera Cutler Hammer — Cat. 7012,
- 1 przełącznik przyciskowy zwalniania bomb General Electric — Edwards #85,
- 1 przełącznik trybu zrzutu bomb ze sterowaniem interwału czasowego,
- 1 przełącznik światełka kontrolnego,
- 1 kompas Pioneer 1821-2,
- 1 ściemniacz oświetlenia wewnętrznego Ohmite 0153, typ H z wyłącznikiem 352,
- 1 zespół świateł kontrolnych drzwi komory bombowej,
- 1 zespół wskaźników świetlnych komory bombowej,
- 1 generator błysków lampek ostrzegawczych podwozia Tungsol #238 — Tungsol Mfg. Co., Newark, N.J.,
- 1 przełącznik bezpiecznika uzbrojenia,
- 1 zespół sterowania interwałem zrzutu bomb w salwie Kline Mfg. Co.

♦ Przedział radiooperatora zawierał następujące przyrządy i wskaźniki:

- 1 woltomierz Weston Model 506,
- 2 amperomierze Weston Model 506,

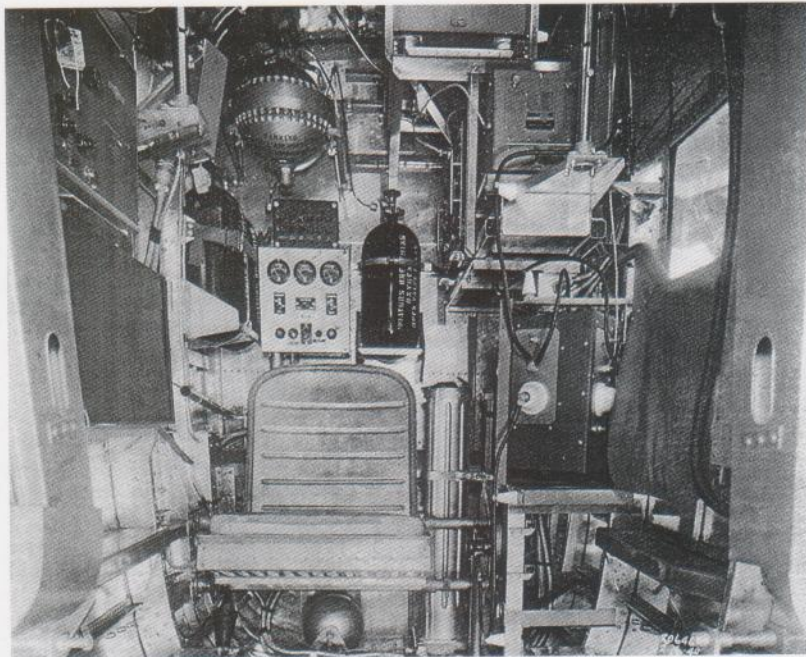


▲ Przedział bombardiera-nawigatora, widziany przez dolny wlot. Na pierwszym planie po prawej widoczna jest kolumna sterownicza / Martin

▲ Bomb-aimer/navigator's compartment, seen through the bottom hatch. Note the control column in the foreground at right. / Martin

▼ Przedział tylny samolotu. Na pierwszym planie widoczny fotel radiooperatora-strzelca, za nim panel obsługi radiostacji, obok niego butla instalacji tlenowej, nad nim zaś akumulator hydrauliczny / Martin

▼ Rear compartment of the aeroplane. In the foreground is the gunner/radio-operator's seat, with the radio panel behind, oxygen system cylinder beside it, and hydraulic accumulator above. / Martin



- 1 przełącznik woltomierza,
- 2 przełączniki prądnic,
- 1 zespół przełączników przyciskowych kaemów strzelających do tyłu,
- 1 przełącznik główny podgrzewania kombinezonu radiooperatora,
- 1 przełącznik obrotowy czteropolożeniowy ogrzewania kombinezonu radiooperatora Cutler Hammer — Cat. 7012,
- 1 przełącznik oświetlenia wieżyczki,
- 1 przełącznik bezpiecznika tylnych karabinów maszynowych.

Nadajnik prędkościomierza (rurka Pitota) firmy Pioneer typu 1079S-940J zamontowany był w pobliżu końcówki lewego skrzydła i obsługiwał wskaźniki zarówno w kabinie pilota, jak i bombardiera. Zaopatrzony był w odwadniacz na każdym przewodzie wskaźnika. Na panelu przełączników instalacji elektrycznej pilota przewidziano przełącznik instalacji elektrycznego podgrzewania nadajnika prędkościomierza. Pozycja „On” („włączony”) tego przełącznika sygnalizowana była zapaleniem lampki kontrolnej. Podgrzewanie stosowano tylko w niskich temperaturach. W czasie eksploatacji w wyższych temperaturach podgrzewanie należało wyłączyć, gdyż miało ono pewien wpływ na wskazania prędkościomierza.

Same wskaźniki prędkościomierza były kalibrowane indywidualnie w każdym samolocie; przeniesienie ich do innej maszyny (np. przy remoncie) wymagało bezwzględnie przeprowadzenia zabiegu kalibracji.

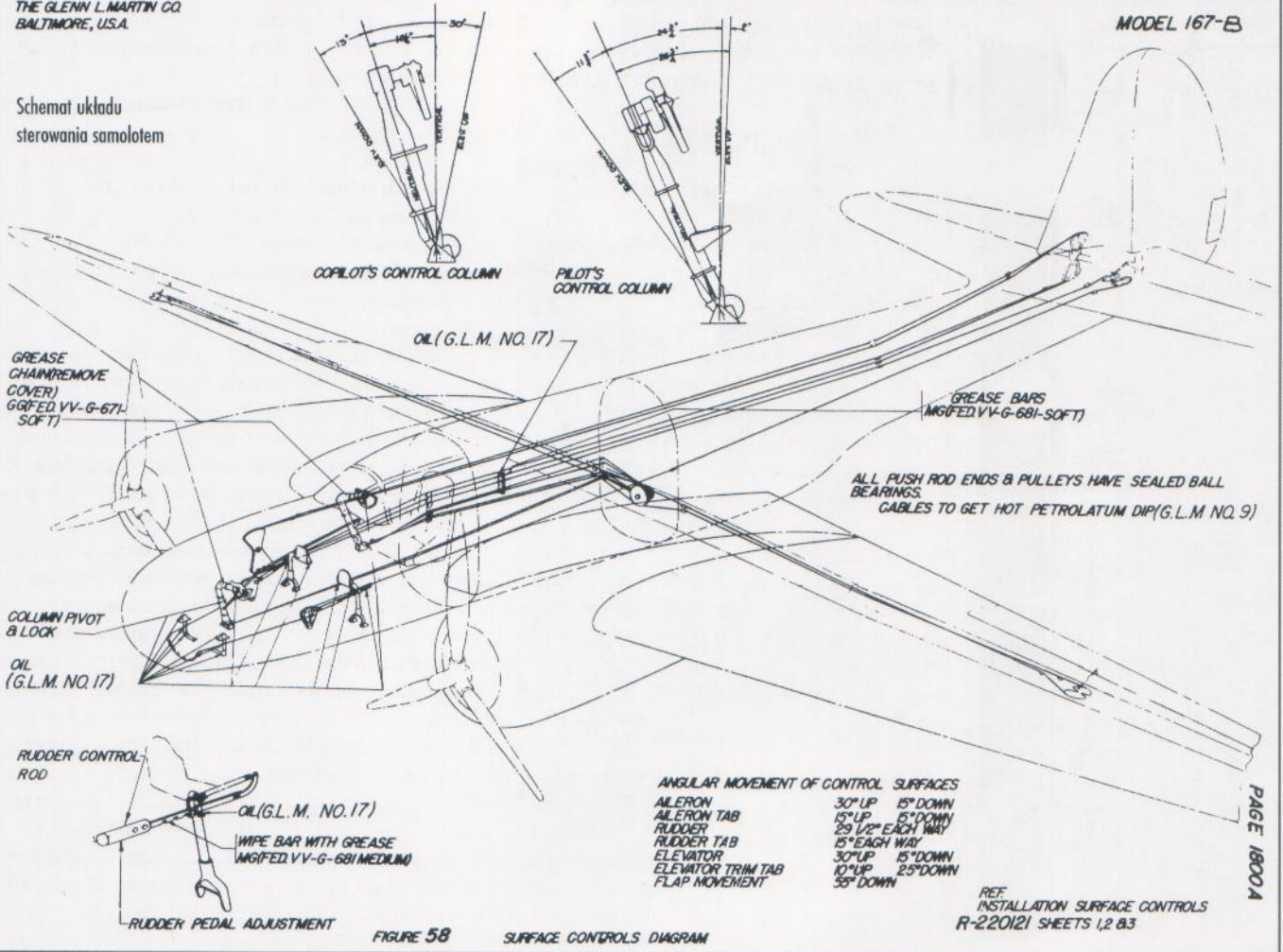
Panele przyrządów były montowane na gumowych amortyzatorach, przymocowanych do konstrukcji płatowca. Główna tablica przyrządów pilota składała się z sześciu „podtablic” ze wskaźnikami. Te „podtablice” montowane były na wspólnej ramie za pomocą szybkołącznych połączeń („dżusów”). Wskaźniki były oświetlane przez dwie nastawne lampki. Jedna z nich zlokalizowana była po lewej stronie kabiny, tuż poniżej obramowania owiewki, druga zaś na grodzi za fotelem pilota po prawej stronie jego głowy. Wskaźniki kompasu i żyrokompasu miały swoje własne wewnętrzne oświetlenie.

Samolot wyposażono w dwie ręczne gaśnice osadzone w sprężynowych zaciskach. Jedna z nich usytuowana była w kabinie pilota naprzeciw przedniej grodzi, po prawej stronie fotela. Drugą umieszczono w przedziale strzelca-radiotelegrafisty, na lewej burcie, nieco powyżej kłapy dolnego stanowiska strzeleckiego; była ona również dostępna z zewnątrz przez obsługę naziemną po otwarciu wlotu bez konieczności wchodzenia do maszyny.

Układ sterowania

Lotki i ster wysokości wychylane były kolumną sterowniczą z wolantem, zlokalizowaną w kabinie pilota. Połączona ona była z drugą pomocniczą kolumną sterowniczą na stanowisku bombardiera-nawigatora, który pełnił również funkcję II pilota. Nieużywana przez niego była odchylana na bok. Sterowanie trymerami było możliwe tylko z kabiny pilota. Ster kierunku poruszany był konwencjonalnym orczykiem, zarówno z kabiny pilota, jak i ze stanowiska bombardiera. Pedaly orczyka w swojej górnej części miały zamontowane pedały hamulców kół podwozia. Odległość pedałó orczyka

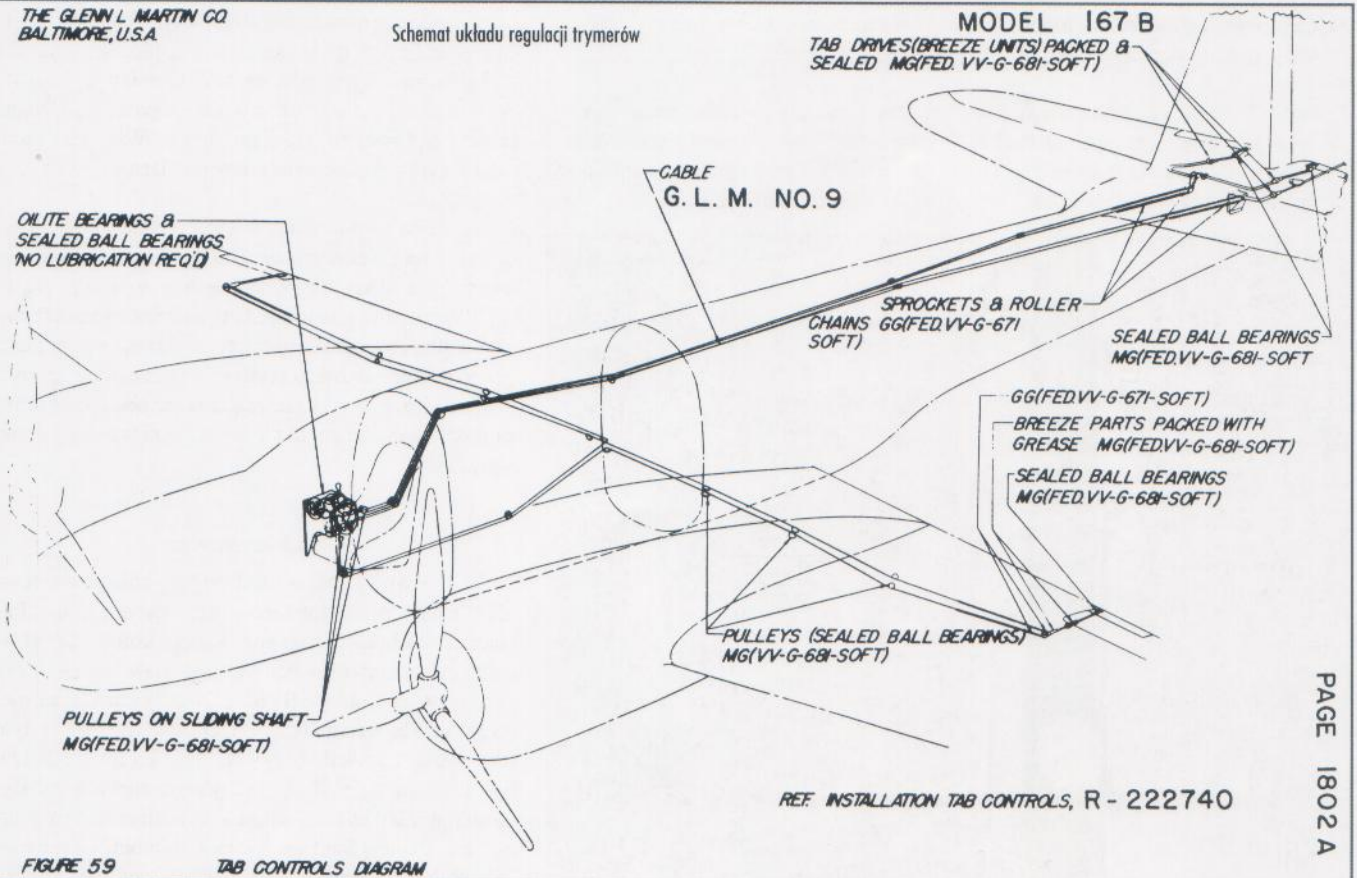
Schemat układu sterowania samolotem



PAGE 1800 A

Schemat układu regulacji trymerów

TAB DRIVES (BREEZE UNITS) PACKED & SEALED MG(FED.VV-G-681-SOFT)



PAGE 1802 A

od fotela pilota była regulowana w zależności od jego wzrostu. Pokrętła regulacji trymerów steru wysokości, kierunku oraz lotek były zgrupowane na jednej konsoli po prawej stronie kabiny. Koło regulacji trymera (umieszczone pionowo), aby pochylić nos samolotu, należało kręcić od szczytu w kierunku przodu (przeciwnie do ruchu wskazówek zegara). Ważnym było, aby podczas startu kąt położenia trymera steru wysokości wynosił 0°.

Podobnie intuicyjne było sterowanie pozostałymi trymerami — jeżeli maszyna miała tendencję do zwiśsu na prawe skrzydło należało pokręcić trymera lotki przekręcić w kierunku „w lewo”, aby wyrównać lot. W przypadku tendencji do zwiśsu na lewe skrzydło należało postąpić odwrotnie. Podobnie wyglądała sprawa steru kierunku — jeśli samolot zbaczał w prawo, należało pokręcić trymera steru kierunku kręcić w lewo aż do ustabilizowania kursu bez reakcji na sterach przez pilota. Te ustawienia możliwe były tylko z kabiny pilota. Bombardier pełniący funkcję II pilota musiał te wszystkie reakcje kompensować na sterownicy, o ile pilot nie ustawił tego wcześniej na pokrętkach trymerów.

Wszystkie układy sterowania i regulacji trymerów były mechaniczne, bez wspomagania, z wykorzystaniem ciężkiej linkowych.

Wyposażenie elektryczne

Samolot wyposażony był w jedнопrzewodową instalację elektryczną na prąd stały o napięciu 24 V, wykonaną przez firmę Breeze Corporation, Newark, N. J. Większość obwodów instalacji chroniona była bezpiecznikami, których panel znajdował się w przedziale radiooperatora. Skrzynki połączeniowe wykonane były z aluminium, okablowanie zaś z miedzi. Obwód sterowania skokiem śmigieł zabezpieczony był dwoma automatycznymi bezpiecznikami termicznymi, których

panel znajdował się w kabine pilota. Obwód rozruszników silników nie posiadał zabezpieczeń bezpiecznikowych. Okablowanie do świec zapłonowych stanowiło oddzielny obwód.

Instalacja elektryczna składała się z następujących obwodów:

- zapłonowego,
- zasilania,
- rozruchu silników,
- przyrządów pokładowych,
- oświetlenia wewnętrznego,
- świateł pozycyjnych i sygnałowych,
- sterowania skokiem śmigieł,
- uzbrojenia,
- pozostałych obwodów.

Układ zapłonu był autonomicznym obwodem. Łączył dwa iskrowniki każdego silnika czterema przewodami z kabiną pilota i bombardiera, gdzie znajdowały się przełączniki zapłonu.

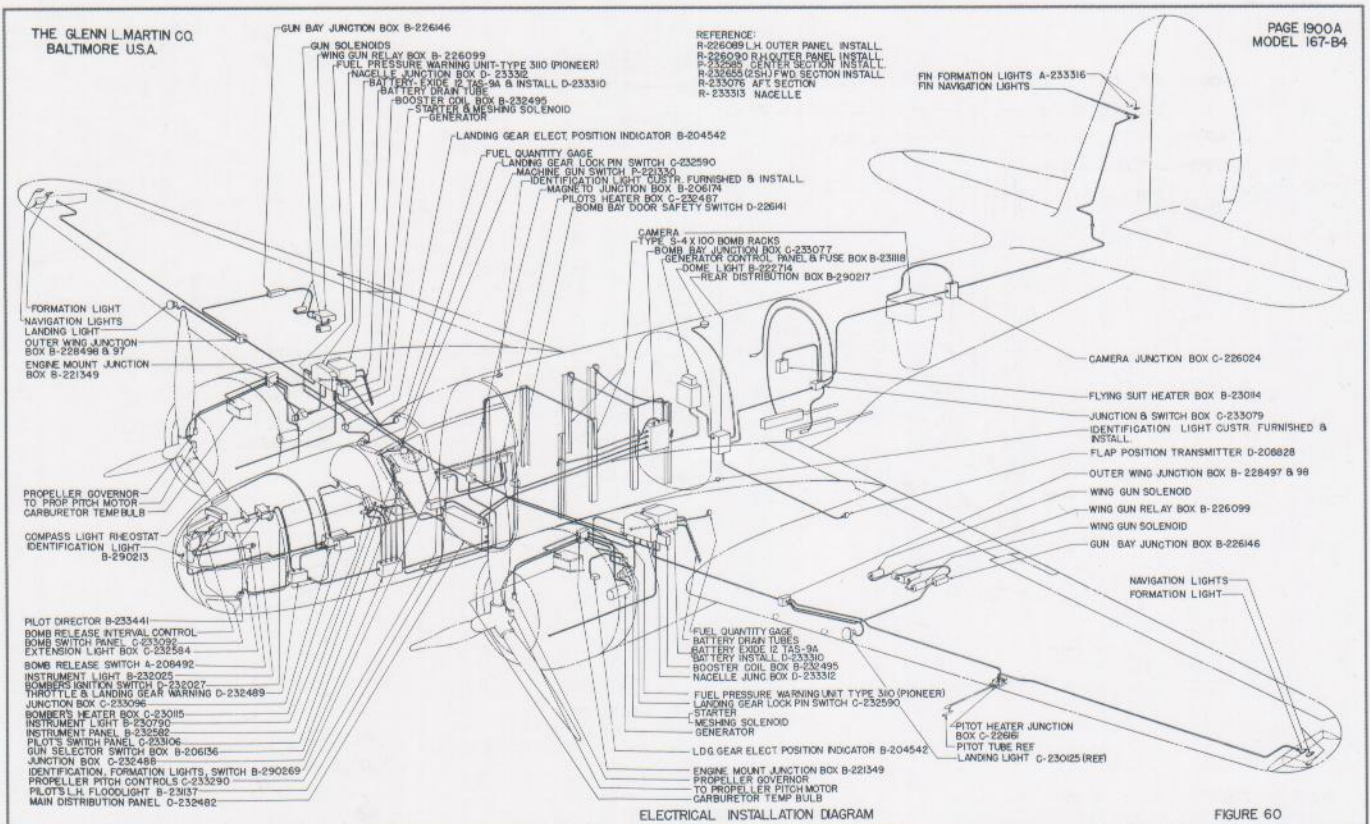
Układ zasilania zawierał w sobie dwie zawieszane na silnikach prądnice Eclipse typu 314-T (50-ampere, 30-woltowe), które ładowały dwa akumulatory Exide 12-TAS 9A, przyłączone do sieci równolegle. Akumulatory znajdowały się w gondolach silnikowych w ich górnej części, nad skrzydłami, za ścianami ogniowymi silników. Dostęp do nich był prosty: na górnej powierzchni gondoli znajdował się specjalny luk inspekcyjny.

Wyposażenie radiowe

Martin 167F wyposażony był we francuską radiostację Saram 310 i pozostałe wyposażenie łączności firmy Radio-Industrie.

W wersji brytyjskiej *Maryland* wyposażony był w odbiornik radiowy, nadajnik, radionamiernik oraz system łączności wewnętrznej (interkom) firmy Bendix.

▼ Schemat instalacji elektrycznej



Na wyposażeniu samolotu był zespół radiostacji typu TA-12B, a w jego skład wchodziły:

- 1 klucz Bendix MT-11B,
- 1 przetwornica napięcia Bendix MP-28B,
- 1 nadajnik Bendix TA-12B,
- 1 bęben anteny wlezionej (rozwijanej) Bendix MT-5E,
- 1 prowadnica anteny Martin C-230140.

Całość tego wyposażenia mieściła się w tylnej części samolotu, tuż za tylną grodzią komory bombowej. Zawiadywana była przez strzelca-radiotelegrafistę. Ponadto nawigator mógł poprzez zdalne sterowanie dostroić częstotliwość radiostacji. Możliwy był wybór jednego z czterech kanałów łączności:

- kanał 1 300 do 600 kHz,
- kanał 2 3 do 4,8 MHz,
- kanał 3 4 do 6,4 MHz,
- kanał 4 4,37 do 7,0 MHz.

Na każdej z częstotliwości możliwa była praca na fali ciągłej, fali ciągłej modulowanej oraz foniczna.

Zasilanie z 24 V instalacji elektrycznej samolotu do przetwornicy MP-28B możliwe było przez panel jej sterowania za pośrednictwem bezpiecznika wytrzymałego prąd o natężeniu do 75 A.

Do dyspozycji lotników był także radionamiernik typu Bendix MN-26M, w skład którego wchodziły:

- 1 odbiornik radionamiernika Bendix MN-26M,
- 2 urządzenia zdalnego sterowania Bendix MN-28N,
- 1 wskaźnik azymutu Bendix MN-52A,
- 1 zespół anteny obrotowej z zamocowaniem Bendix MN-20A,
- 2 skrzynki połączeniowe Bendix MS-40a oraz AC57272-1,
- 2 wskaźniki kompasu Bendix IN 4A,

- 2 lampki ostrzegawcze Bendix BA-30065,
- 1 maszt antenowy P-233436,
- po 2 przyciski i wskaźniki Bendix MN-38A.

Radionamiernik obsługiwany był przez bombardiera z jego kabiny.

Odbiornik radionamiernika służył również do łączności. Pozostali członkowie załogi mieli do niego dostęp poprzez blok MN-28N, z którego możliwy był wybór każdego z trzech różnych pasm nasłuchu. Dostrajanie się do wybranej częstotliwości odbywało się ręcznie — pokrętkiem strojenia. Użycie bloku zdalnego wyboru kanałów i strojenia przez któregośkolwiek z członków załogi sygnalizowane było niebieską lampką na panelu u bombardiera. Odbiornik radionamiernika odbierał wszystkie modulowane i niemodulowane fale ciągłe z obsługiwanego zakresu częstotliwości.

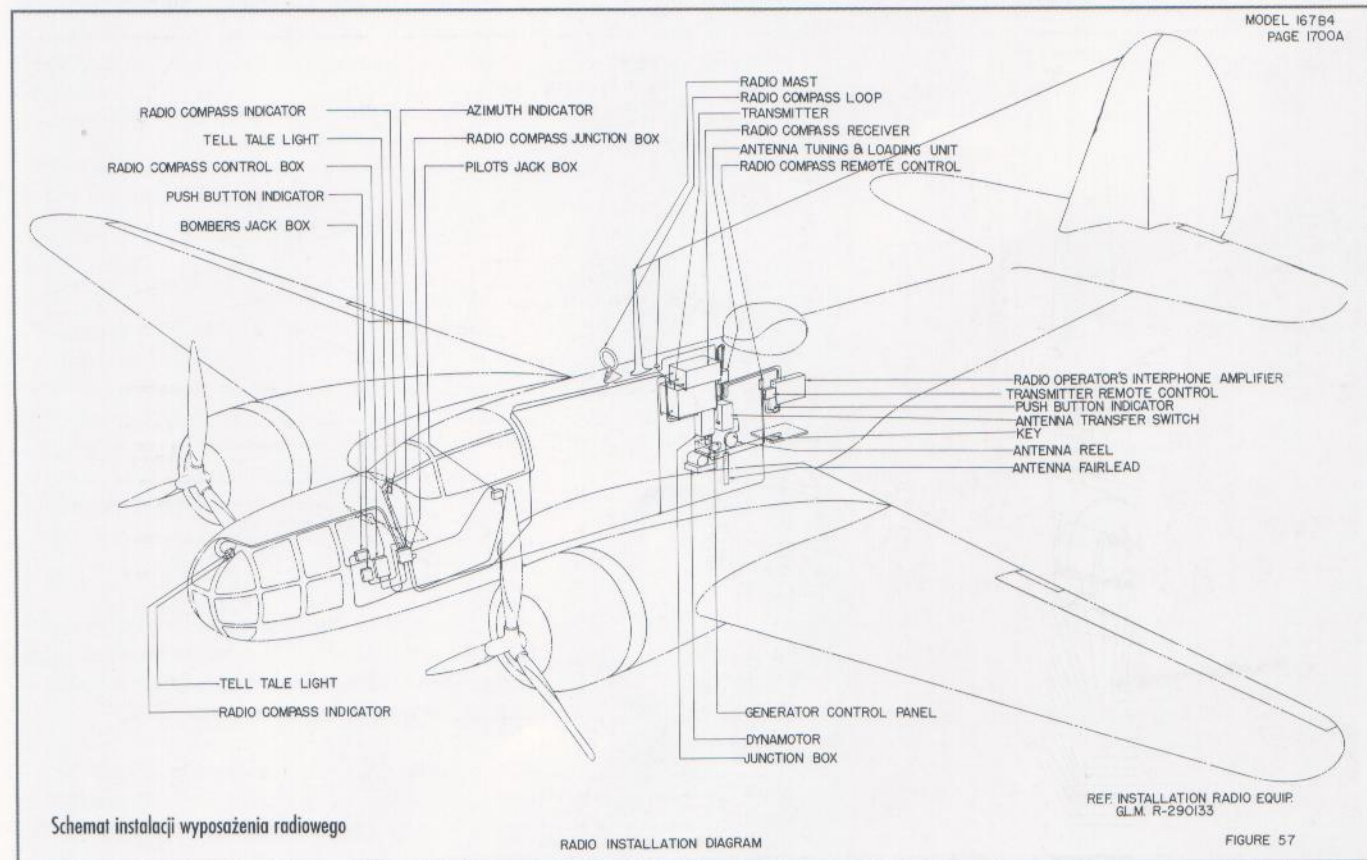
System łączności wewnętrznej (interkom) firmy Bendix typu MI-4C składał się z:

- skrzynki podłączeniowej pilota Bendix MI-10B,
- skrzynki podłączeniowej bombardiera MI-9B,
- wzmacniacza z zasilaczem Bendix MI-4C.

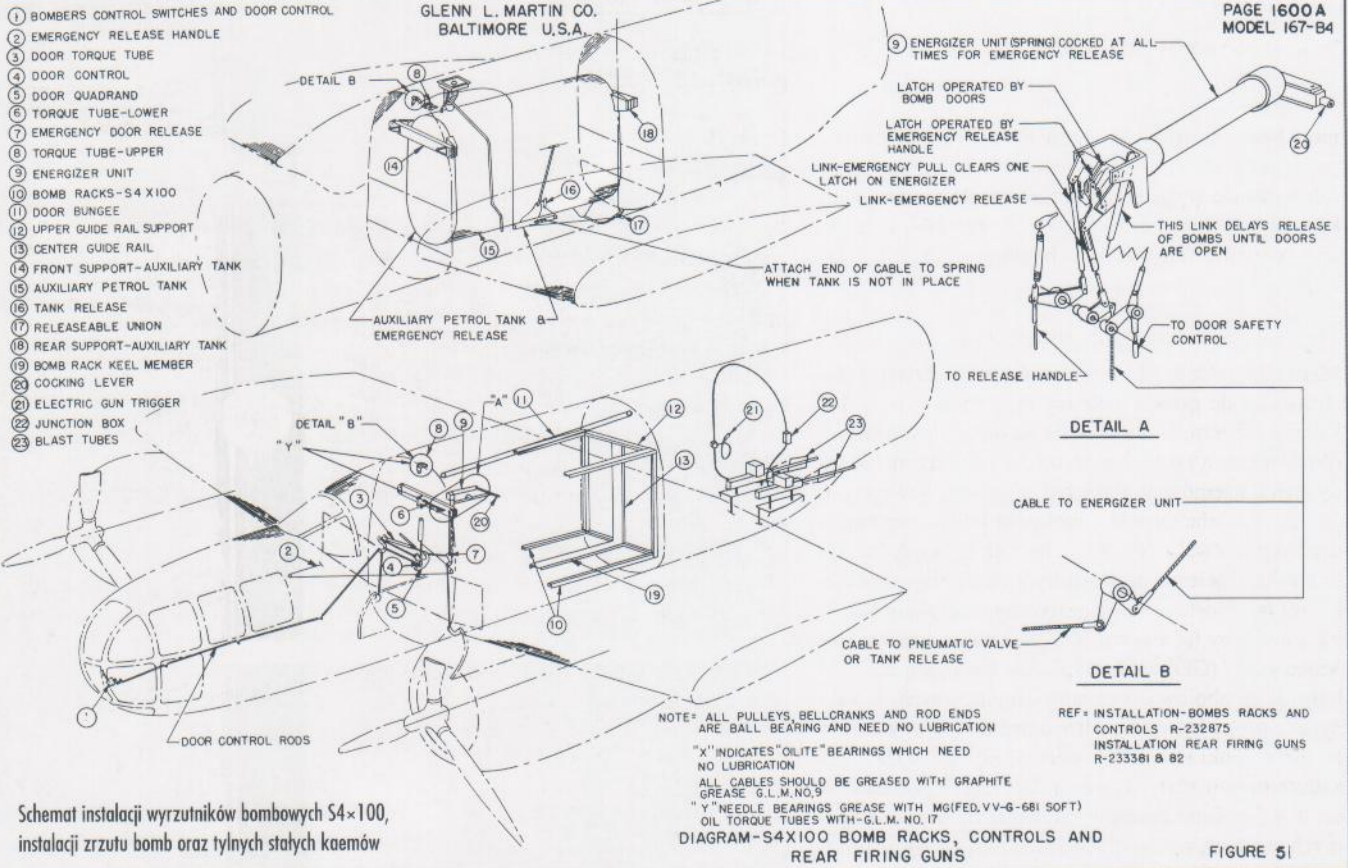
Ponadto w skład wyposażenia radiowego wchodziły trzy zestawy słuchawkowe, trzy mikrofony oraz całe okablowanie.

Wyposażenie fotograficzne

Do wykonywania zadań rozpoznawczych przewidziano zastosowanie pionowego aparatu fotograficznego Fairchild K8A o ogniskowej obiektywu 24". Mógł być on montowany w specjalnym jarmie z tyłu dolnego wlotu. Zapasowe kasety z filmami mogły być zabierane na zaczepach na podłodze przed aparatem oraz burcie po jego prawej stronie, patrząc w tył (na lewej



Schemat instalacji wyposażenia radiowego



Schemat instalacji wyrzutników bombowych S4×100, instalacji zrzutu bomb oraz tylnych stałych kaemów

burcie). Kasety mocowane były sprężynującymi zatraskami. W zależności od potrzeb możliwe było użycie innego rodzaju aparatu fotograficznego — lżejszego, z obiektywem o ogniskowej 12".

Wposażenie pirotechniczne

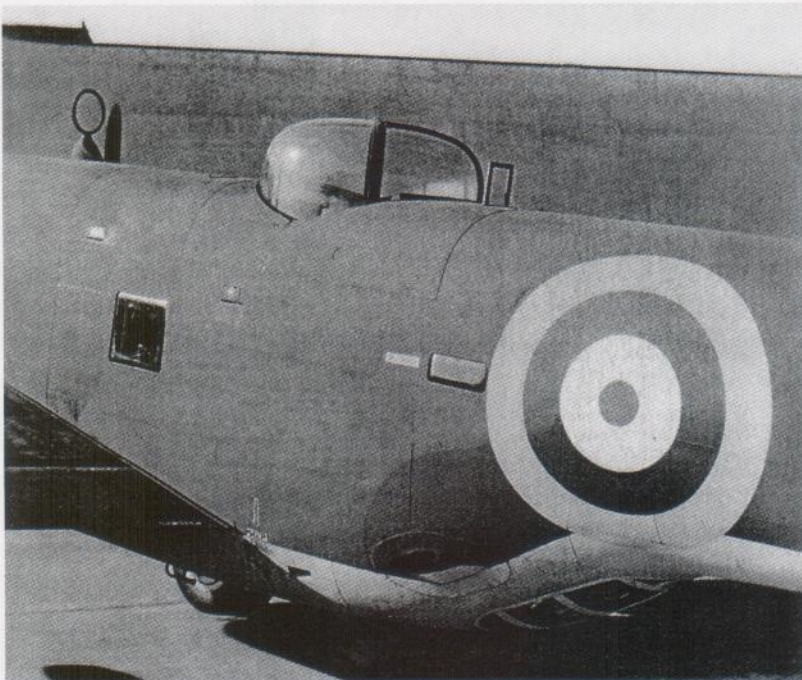
Wyrzutniki flar zainstalowano w tylnej części kadłuba, tuż za tylną grodzią, po prawej stronie. Wyrzutniki montowane były na specjalnej płycie i utrzymywane w pionie obejmami w górnej części. Pod każdym wy-

rzutnikiem montowano zawiasowe klapki; w położeniu zamkniętym utrzymywały je sprężyny. Otwierały się pod ciężarem flary po jej zwolnieniu z wyrzutnika. Możliwe było blokowanie kłapek w położeniu otwartym specjalną blokadą — ułatwiało to załadunek flar od dołu. Operacja ta wymagała dużej ostrożności, by nie pociągnąć za sznurek zapłonu flary. Zwalnianie flar odbywało się z kabiny pilota uchwytem zakończonym cięgłem Bowdena, biegnącym po prawej stronie kadłuba. Stosowano flary spadochronowe typu M-8.

Uzbrojenie

Uzbrojenie bombowe

Samolot przystosowany był do zabierania bomb o różnych wagomiarach w rozmaitych kombinacjach o maksymalnej masie (w wersjach brytyjskich) do 908 kg (2000 funtów). W związku z tym, że samolot miał różnych użytkowników, firma Martin instalowała oprzyrządowanie do podwieszania wyrzutników bombowych oraz do ich obsługi: zestaw przełączników do ustalania sposobu zrzutu bomb, instalację sterowania drzwiami ko-



◀ Grzbietowe półotwarte stanowisko strzeleckie bez uzbrojenia. Widoczny jest pałak ogranicznika sektora ostrzału, uniemożliwiający uszkodzenie własnego samolotu. U dołu, na lewo od kokardy widoczne jest zaślepienie stanowisko tylnego lewego stałego kaemu / Martin

◀ Dorsal, semi-open position less its armament. Note the protective frame that prevented tail damage from own fire. Note the faired over rear port fixed machine gun position at the bottom, to the left of the roundel. / Martin

mory bombowej, automatyczne oraz ręczne sterowanie zrzutem bomb i urządzenie awaryjnego zrzutu bomb (obsługiwane wyłącznie przez pilota). Natomiast użytkownik sam dostarczał adaptery i wyrzutniki, w zależności od stosowanych typów bomb.

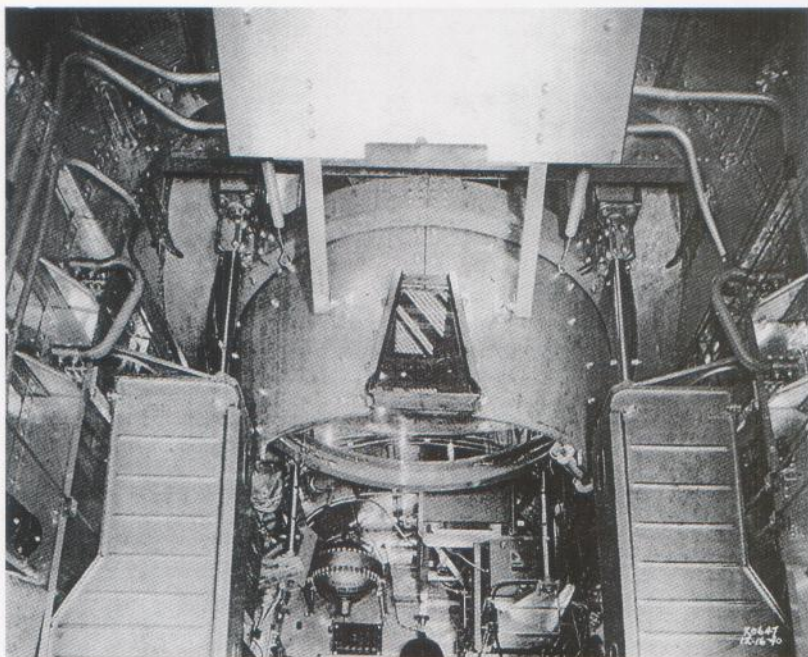
Uzbrojenie strzeleckie

Martin *Maryland* Mk. I uzbrojony był w cztery stałe, strzelające do przodu karabiny maszynowe Browning kalibru 7,7 mm, zamontowane na dwóch platformach (po dwa kaemy) wkładanych od dołu do skrzydeł. Każdy z tych kaemów zasilany był z 500-nabojowego pojemnika. Przeladowania dokonywał pilot — czterema uchwytami. Zwalnianie spustu było elektryczne. Ponadto na samolocie montowana była wieżyczka strzelecka, w której instalowano pojedynczy (*Maryland* Mk. I) lub podwójny (*Maryland* Mk. II) karabin maszynowy Vickers „K” (GO) kalibru 7,7 mm. Kaem ten zasilany był z 500-nabojowego bębnowo amunicyjnych. Z wieżyczki można było prowadzić ogień do tyłu w zakresie po 30° na boki i do 80° do góry. Od tyłu w wieżyczce zainstalowano płytę pancerną. Zabierano ponadto od sześciu do ośmiu zapasowych magazynków do ruchomych kaemów, z których dwa mocowane były za oparciem siedzenia radiooperatora, dwa do czterech zawieszano od tyłu opancerzenia wieżyczki, dwa dalsze zaś po obu stronach dolnego włazu. Sama wieżyczka mogła być obniżana, by zmniejszyć opór aerodynamiczny samolotu. Korzystano z tej możliwości bardzo rzadko; później w ramach polowych przeróbek wykorzystywano jedynie oszkloną kopułę, mocując ją na stałe do kadłuba, bez możliwości jej opuszczania. Poszerzano jedynie w niej szeroki otwór od tyłu, umożliwiającą prowadzenie ognia ze zdwojonego kaemu. Po takiej przeróbce montowano dodatkowo jeszcze ogranicznik sektora ostrzału w formie pałąka, by nie odstrzelić sobie ustereżenia pionowego. Na włazie dolnym zainstalowano następną ruchomy karabin maszynowy Vickers „K” (GO) kalibru 7,7 mm. Mógł on prowadzić ogień do tyłu w zakresie po 30° na boki i od -85° do dołu do +5°. Ponadto po obu stronach włazu dolnego zainstalowano jarzma do mocowania dwóch stałych kaemów strzelających do tyłu pod kątem 3° od osi samolotu i 9° do dołu przez otwory obok włazu. Amunicja do nich była podawana w przewodnikach z dwóch 500-nabojowych pojemników, zamontowanych powyżej. Uruchamiano spusty tych kaemów elektrycznie, przez radiooperatora. Używano ich rzadko.

Francuskie wersje uzbrojone były podobnie, lecz używano karabinów maszynowych FN-Browning kalibru 7,5 mm (stałe) lub MAC kalibru 7,5 mm (ruchome).

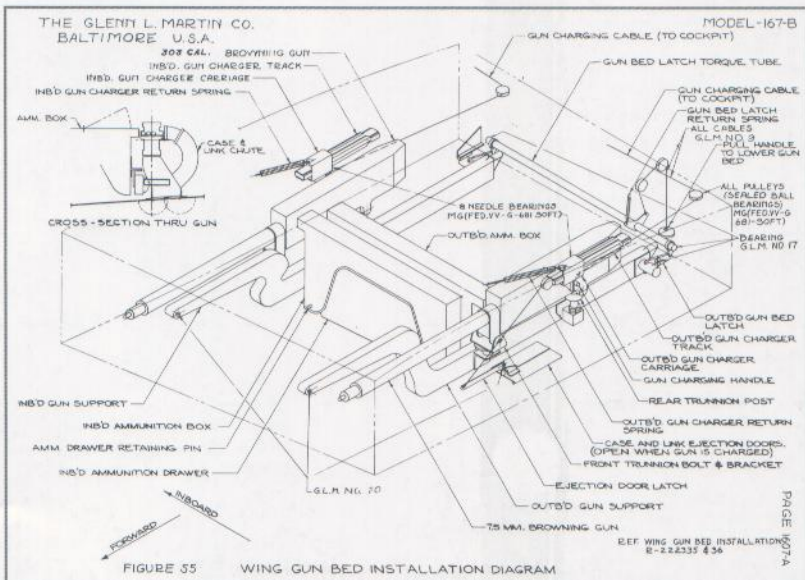
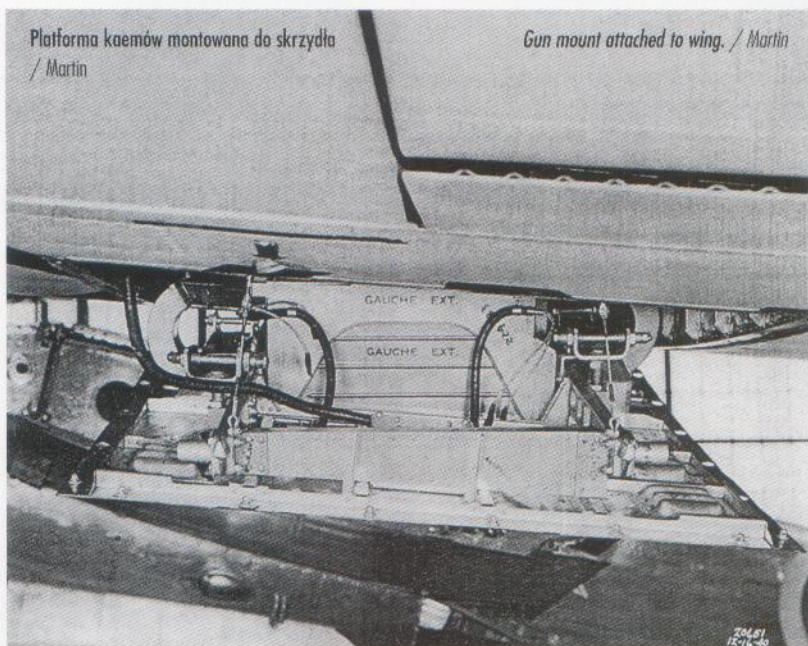
► Schemat instalacji platformy skrzydłowych kaemów. Schemat ten adaptowany jest z dokumentacji dla Francuzów, stąd podany jest niewłaściwy dla *Marylandów* kaliber kaemów — 7,5 mm, zamiast 0,303” (7,7 mm)

► Wing machine gun platform fitting diagram. This drawing was adapted from the French documentation, hence the incorrect gun calibre: 7.5 mm instead of 0.303” (7.7 mm).



Platforma kaemów montowana do skrzydła / Martin

Gun mount attached to wing. / Martin



Osiągi samolotu Martin Maryland Mk. I

1. Maksymalna prędkość na poziomie morza	435 km/h
2. Maksymalna prędkość na pułapie maksymalnym	480 km/h
3. Czas wznoszenia na wysokość 4000 m	7,4 min.
4. Czas wznoszenia na wysokość 8000 m	26,6 min.
5. Pułap operacyjny z dwoma silnikami (przy prędkości wznoszenia 30,5 m/min.)	8850 m
6. Pułap maksymalny na jednym silniku	3650 m
7. Rozbieg na przeszkodę o wysokości 8 m z optymalnie wychylenymi klapami	500 m
8. Dobieg znad przeszkody o wysokości 8 m z optymalnie wychylenymi klapami	500 m
9. Czas lotu z prędkością 408 km/h na wysokość 3950 m z 798 kg bomb i 1008 kg paliwa, bez aparatu fotograficznego (masa całkowita 7640 kg)	3 h
10. Rozbieg przy masie całkowitej jak powyżej, z optymalnym wychyleniem klap	550 m

11. Czas lotu z prędkością 430 km/h na wysokości 3950 m z aparatem fotograficznym i 1394 kg paliwa, bez bomb i ich wyrzutników (masa całkowita 7025 kg)	3 h
12. Czas wznoszenia na 7980 m przy masie całkowitej jak powyżej	24,6 min.
13. Czas lotu z prędkością 430 km/h na wysokości 3950 m z aparatem fotograficznym, dodatkowymi zbiornikami paliwa w komorze bombowej i 1824 kg paliwa, bez bomb, ich wyrzutników i flar (masa całkowita 7570 kg)	3,8 h
14. Rozbieg przy masie całkowitej jak powyżej, z optymalnym wychyleniem klap	560 m

Dane wyliczone przy założeniu masy całkowitej samolotu równej 7260 kg. Moce silników użyte przy wyliczeniach wzięto z wykresów firmy Pratt & Whitney

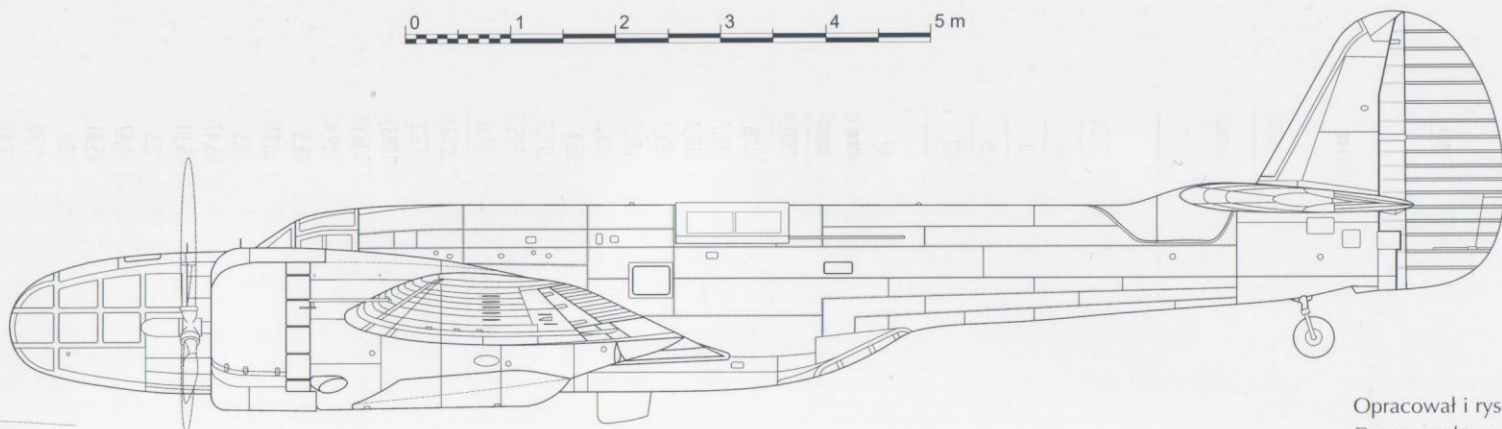
Dane taktyczno-techniczne poszczególnych wersji Modelu 167

	XA-22	167-F1/F2	167-F3/B3	Mk. II
prędkość maksymalna [km/h]	445	443	443	508
prędkość przelotowa [km/h]	418	400	400	420
pułap [m]	6096	8990	7925	9448
zasięg [km]	1930	2092	2092	2897

Masy samolotu Martin Maryland Mk. I w zależności od rodzaju wykonywanego zadania

	Wariant B1 bombowiec w normalnej dziennej misji z 4 × 250 lb bomb	Wariant B2 bombowiec w normalnej dziennej misji z przeciążeniem 8 × 250 lb bomb	Wariant A1 bombowiec w normalnej dziennej misji z aparatem fotograficznym
Masa całkowita [lb / kg]	16.809 / 7624,5	17.310 / 7851,7	16.099 / 7302,4
Masa własna* [lb / kg]	11.213 / 5086,1	11.213 / 5086,1	11.213 / 5086,1
zespół płata [lb / kg]	2177,5 / 987,7	2177,5 / 987,7	2177,5 / 987,7
zespół usterzenia [lb / kg]	352 / 159,7	352 / 159,7	352 / 159,7
zespół kadłuba [lb / kg]	2100,4 / 952,7	2100,4 / 952,7	2100,4 / 952,7
kadłub [lb / kg]	1078,3 / 489,1	1078,3 / 489,1	1078,3 / 489,1
zespół podwozia głównego [lb / kg]	966,2 / 438,3	966,2 / 438,3	966,2 / 438,3
zespół kółka ogonowego [lb / kg]	55,9 / 25,4	55,9 / 25,4	55,9 / 25,4
zespół gondoli [lb / kg]	615,6 / 279,2	615,6 / 279,2	615,6 / 279,2
zespół napędowy [lb / kg]	4398,6 / 1995,2	4398,6 / 1995,2	4398,6 / 1995,2
stałe wyposażenie [lb / kg]	1568,9 / 711,6	1568,9 / 711,6	1568,9 / 711,6
ładunek użytkowy [lb / kg]	5595,6 / 2538,1	6096,6 / 2765,4	4886,2 / 2216,34
załoga (3) [lb / kg]	600 / 272,2	600 / 272,2	600 / 272,2
paliwo [lb / kg]	2682 / 1216,5 (1692 dm ³)	2220 / 1007 (1400 dm ³)	3072 / 1393,44 (1938 dm ³)
olej smarny [lb / kg]	210 / 95,3 (106 dm ³)	173 / 78,47 (87 dm ³)	240 / 108,86 (121 dm ³)
uzbrojenie [lb / kg]	1776,9 / 806	2776,9 / 1259,6	549,9 / 249,43
stałe kaemy (skrzydłowe, 4) [lb / kg]	87,2 / 39,5	87,2 / 39,5	87,2 / 39,5
amunicja do nich (2000 nabo) [lb / kg]	129,96 / 58,95	129,96 / 58,95	129,96 / 58,95
ruchomy kaem wraz z podstawą [lb / kg]	29,77 / 13,5	29,77 / 13,5	29,77 / 13,5
skrzynki amunicyjne do ruchomego kaemu [lb / kg]	36,3 / 16,47	36,3 / 16,47	36,3 / 16,47
amunicja do ruchomego kaemu (500 nabo) [lb / kg]	33,1 / 15,01	33,1 / 15,01	33,1 / 15,01
dolny kaem wraz z podstawą [lb / kg]	29,77 / 13,5	29,77 / 13,5	29,77 / 13,5
skrzynki amunicyjne do dolnego kaemu [lb / kg]	36,3 / 16,47	36,3 / 16,47	36,3 / 16,47
amunicja do dolnego kaemu (500 nabo) [lb / kg]	33,1 / 15,01	33,1 / 15,01	33,1 / 15,01
stały celownik [lb / kg]	0,8 / 0,36	0,8 / 0,36	0,8 / 0,36
stałe tylne kaemy kadłubowe (2) [lb / kg]	43,6 / 19,78	43,6 / 19,78	43,6 / 19,78
amunicja do tylnych kaemów kadłubowych (1000 nabo) [lb / kg]	64,98 / 29,47	64,98 / 29,47	64,98 / 29,47
wyrzutniki bombowe [lb / kg]	170,0 / 77,11	170,0 / 77,11	–
przewodnice i wsporniki do wyrzutników [lb / kg]	57,0 / 25,85	57,0 / 25,85	–
bomby [lb / kg]	1000 / 453,59 (4 × 250 lb)	2000 / 907,2 (8 × 250 lb)	–
celownik bombardierski [lb / kg]	25 / 11,24	25 / 11,24	25 / 11,24
butle z tlenem (3) [lb / kg]	49 / 22,22	49 / 22,22	49 / 22,22
flary spadochronowe [lb / kg]	36 / 16,33	36 / 16,33	36 / 16,33
plyta pancerna [lb / kg]	232,2 / 105,32	232,2 / 105,32	232,2 / 105,32
pistolet sygnałowy [lb / kg]	9,5 / 4,31	9,5 / 4,31	9,5 / 4,31
aparat fotograficzny	–	–	97,6 / 44,27

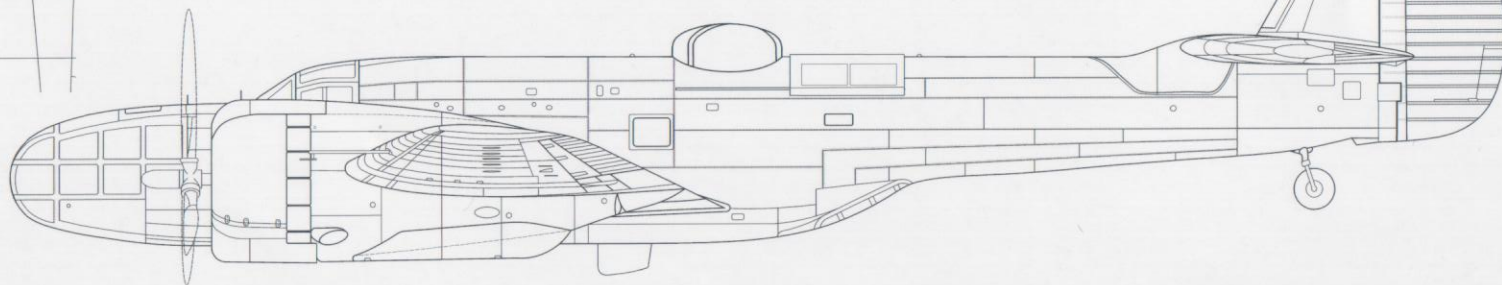
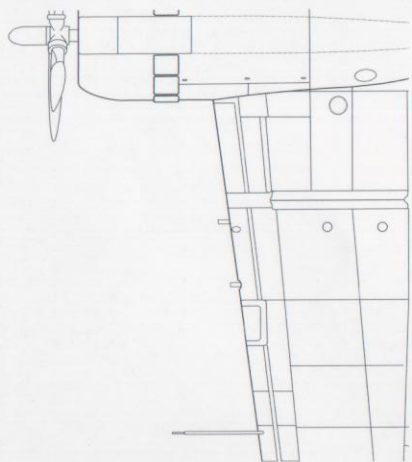
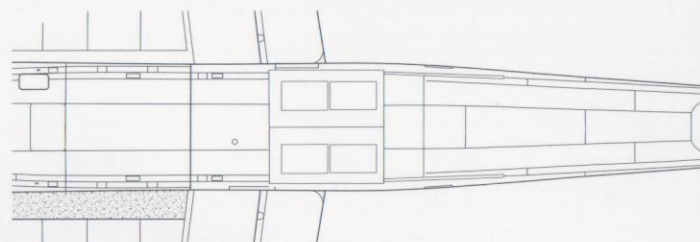
* Uwaga: Masa własna zawiera następujące elementy ponad zwykłe wyposażenie: radiostacja, radionamiernik, interkom, wsporniki pod sześć stałych kaemów, skrzynki amunicyjne i przewodniki dla czterech stałych kaemów, wsporniki dla dwóch ruchomych kaemów, urządzenia do sterowania wyrzutników bombowych, podstawa celownika, przewody i regulatory instalacji tlenowej oraz wyrzutniki flar spadochronowych.



Opracował i rysował
 Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
 skala 1 : 72 scale

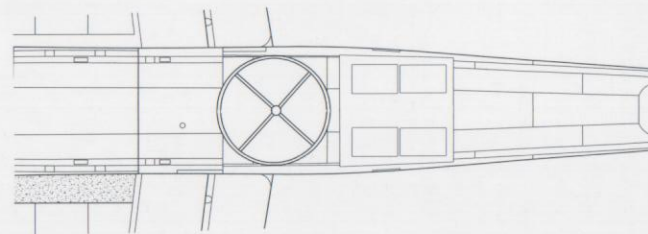
◀▶ Prototyp XA-22 ze schowaną wieżyczką strzelca

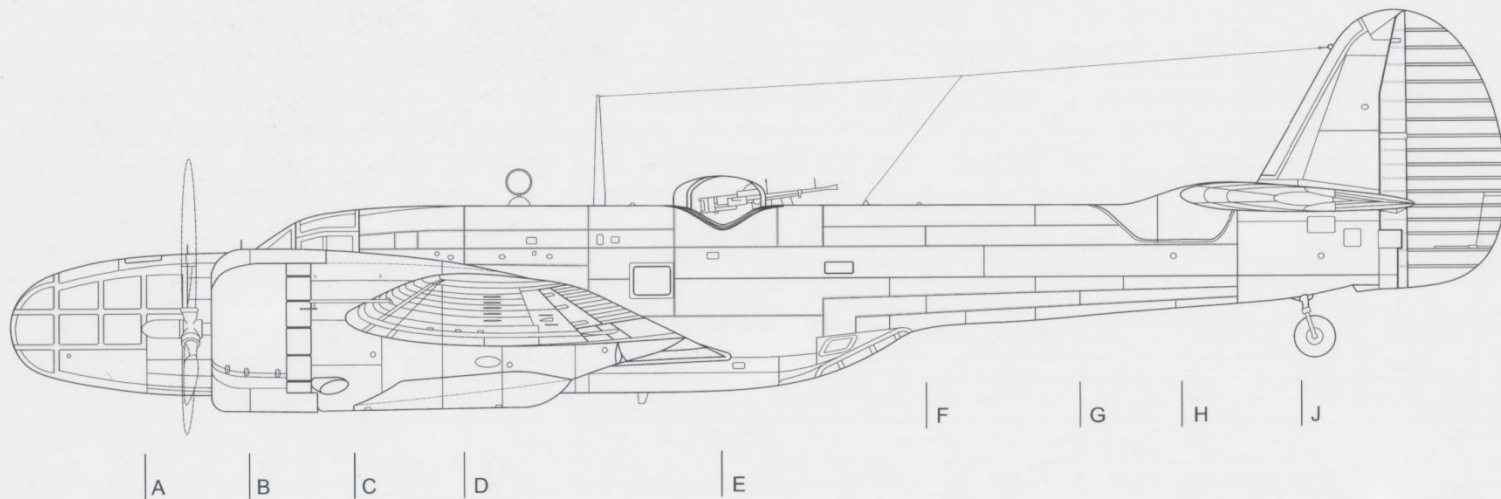
◀▶ XA-22 prototype, gun turret retracted.



▶▶ Prototyp XA-22 z wysuniętą wieżyczką strzelca. Wieżyczka w XA-22 składana była na zawiasie, ku tyłowi samolotu, a powstały otwór zamykano przesuwając kłapę

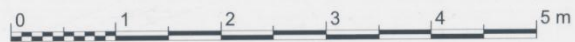
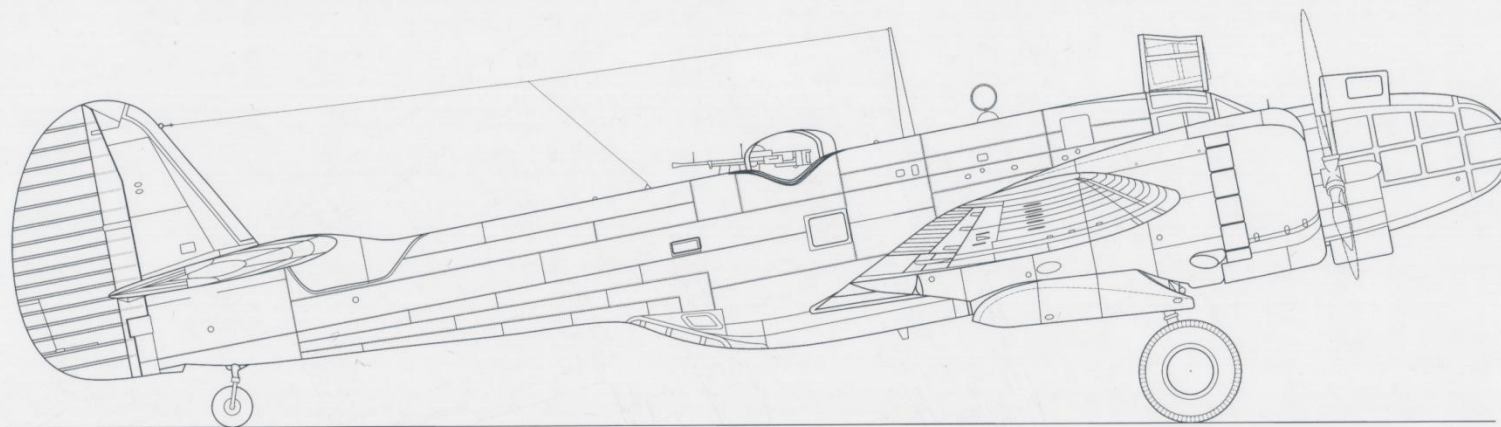
▶▶ XA-22 prototype with gun turret extended. The turret in the XA-22 hinged back and once retracted the opening was faired over with a sliding cover.

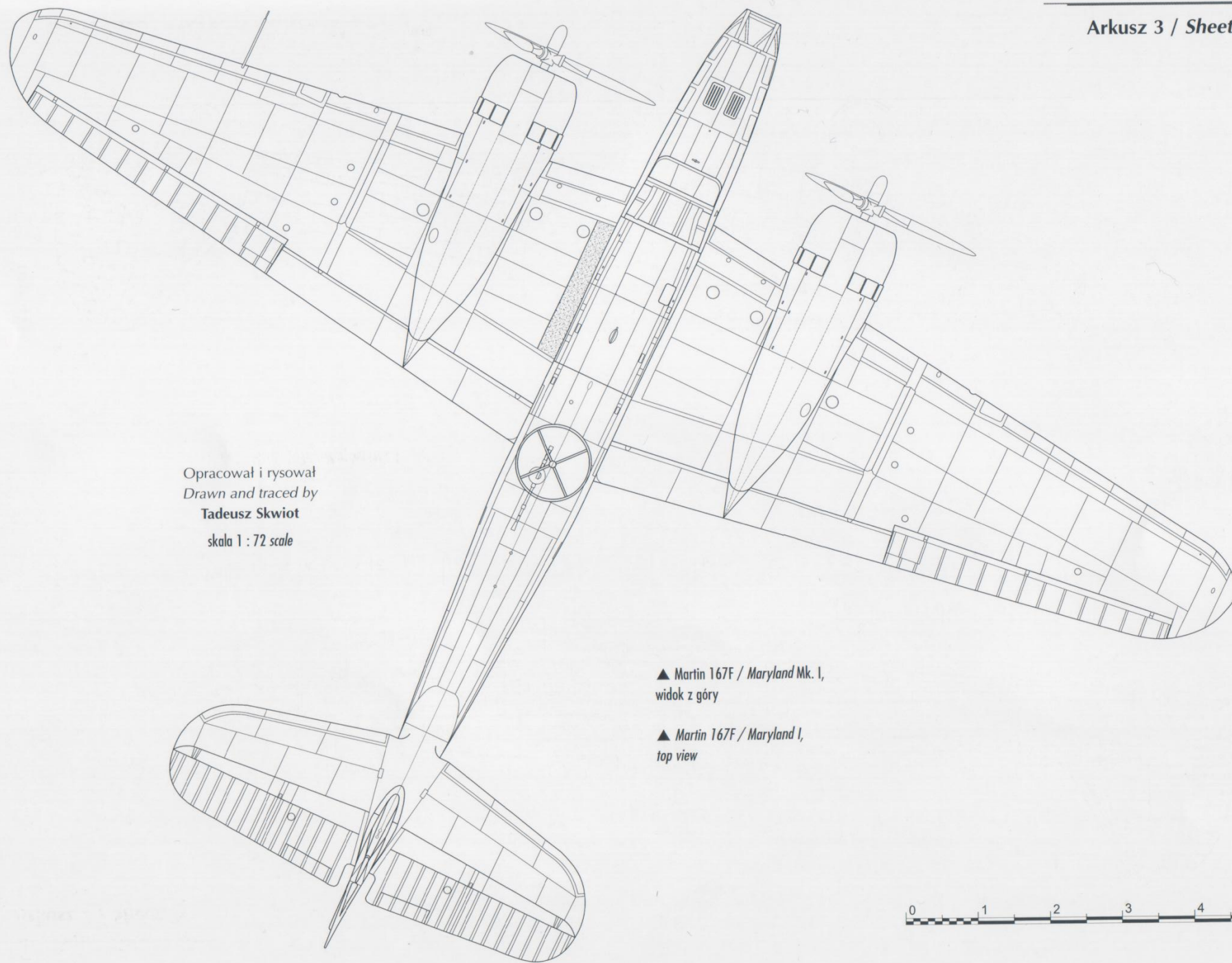




▲▼ Martin 167F / Maryland Mk. I

Opracował i rysował
Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
skala 1 : 72 scale



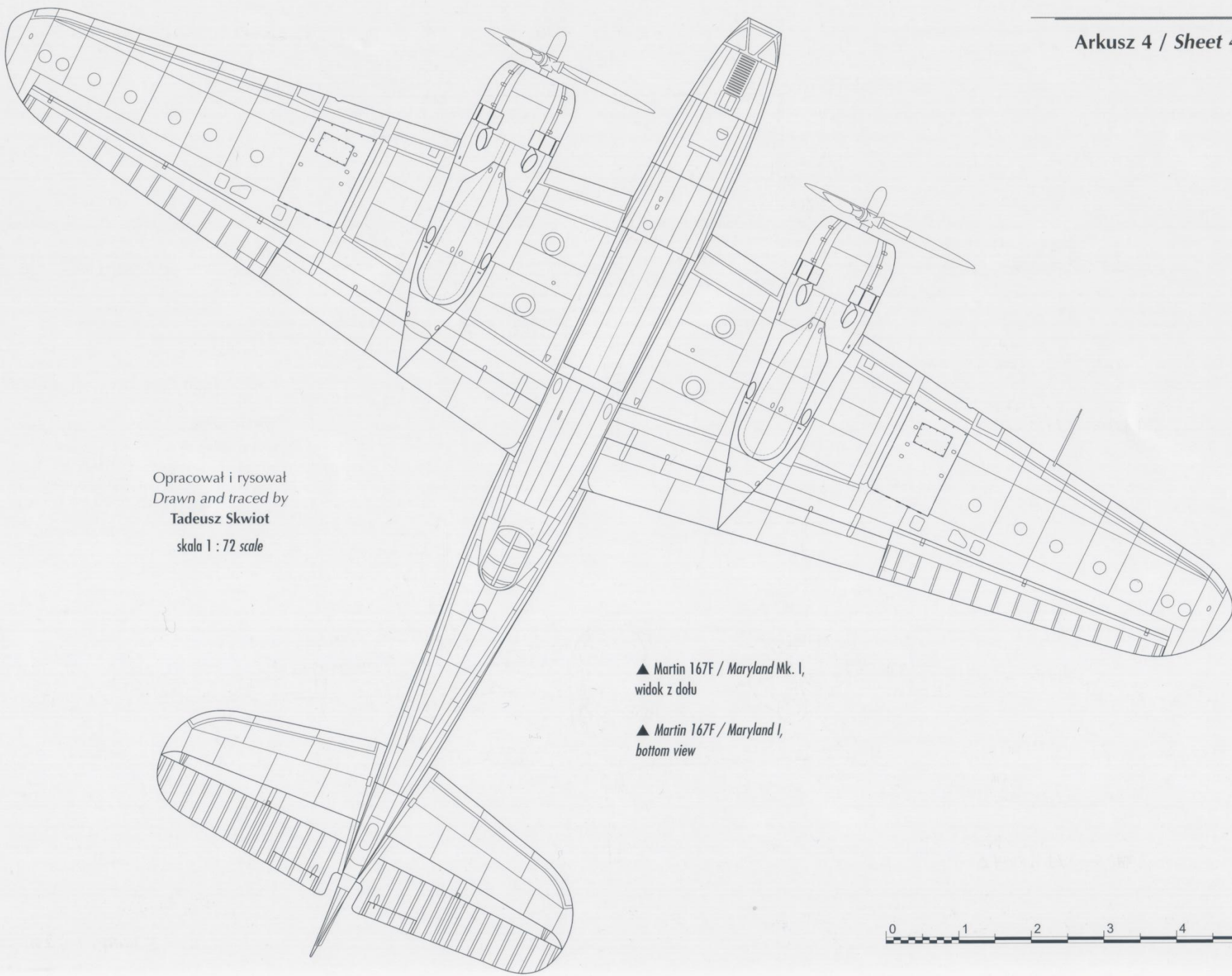


Opracował i rysował
Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
skala 1 : 72 scale

▲ Martin 167F / Maryland Mk. I,
widok z góry

▲ Martin 167F / Maryland I,
top view

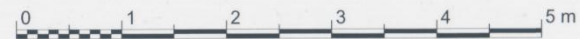


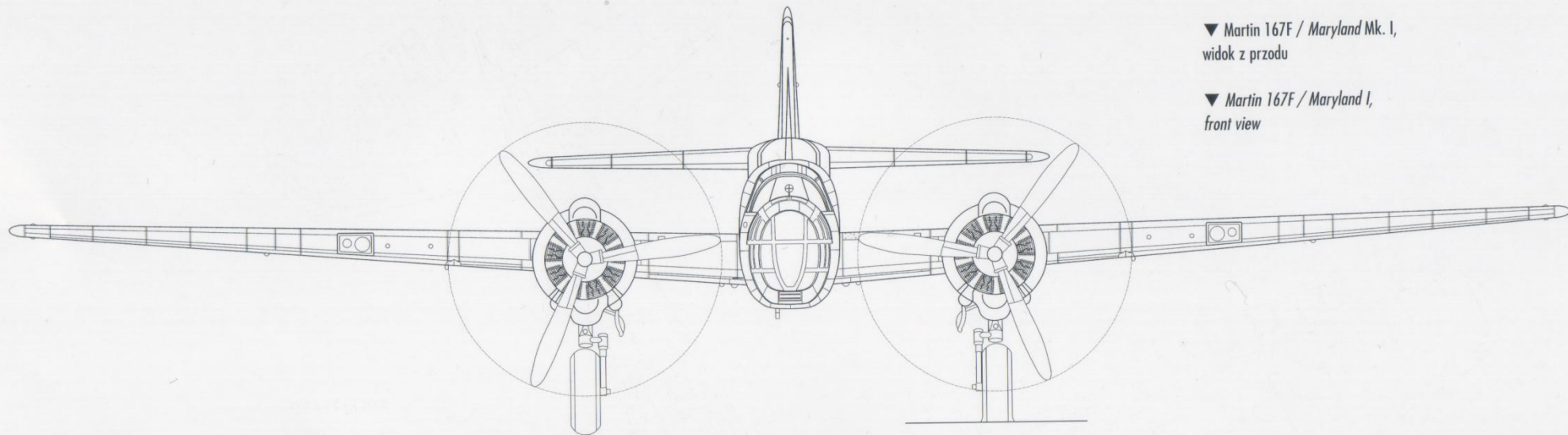


Opracował i rysował
Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
skala 1 : 72 scale

▲ Martin 167F / Maryland Mk. 1,
widok z dołu

▲ Martin 167F / Maryland 1,
bottom view

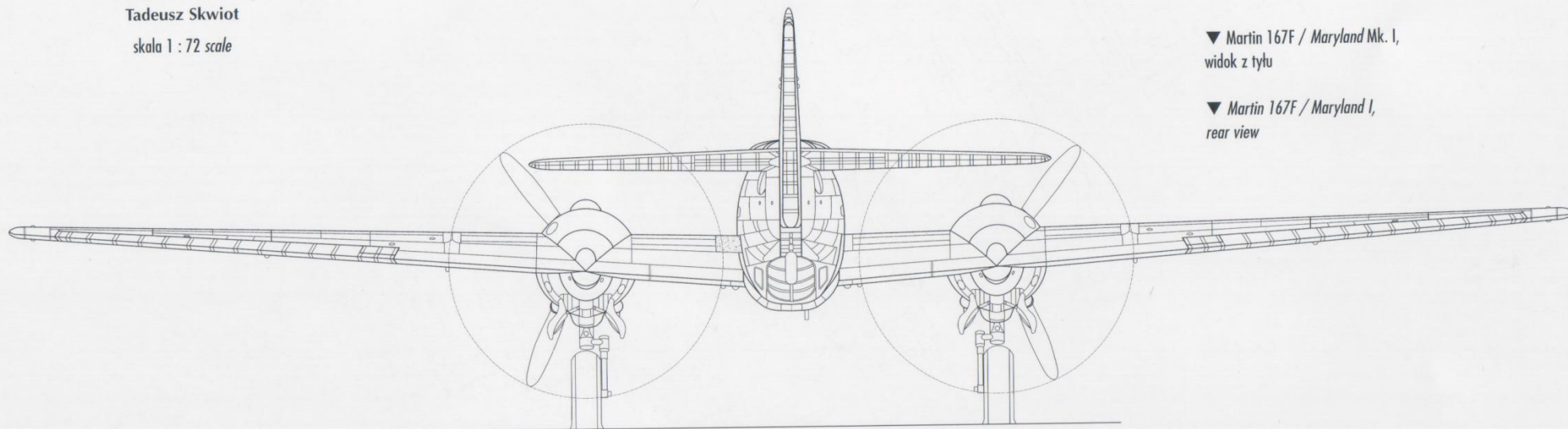




▼ Martin 167F / Maryland Mk. I,
widok z przodu

▼ Martin 167F / Maryland I,
front view

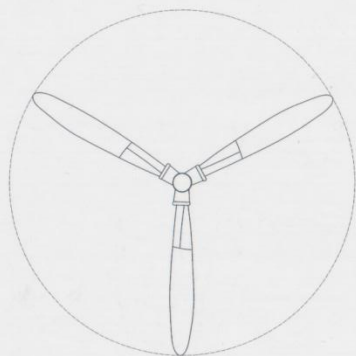
Opracował i rysował
Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
skala 1 : 72 scale



▼ Martin 167F / Maryland Mk. I,
widok z tyłu

▼ Martin 167F / Maryland I,
rear view



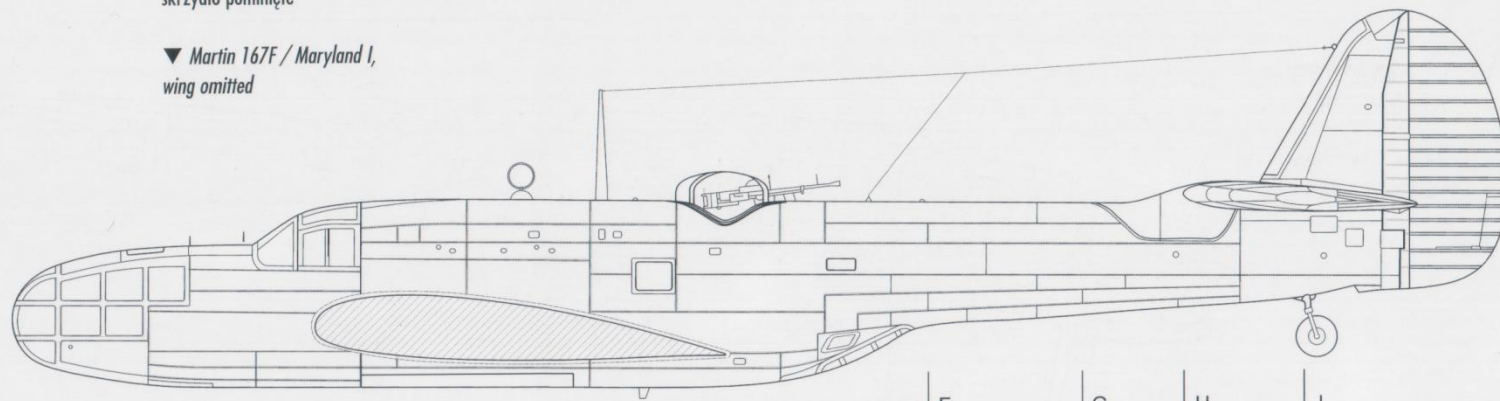


▲ śmigło Curtiss Electric Model C-532D-F8 o średnicy 3,20 m

▲ Curtiss Electric propeller Model C-532D-F8, diameter — 10 ft 6 in.

▼ Martin 167F / Maryland Mk. I, skrzydło pominięte

▼ Martin 167F / Maryland I, wing omitted



A | B | C | D | E

F | G | H | J

Opracował i rysował
Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
skala 1 : 72 scale

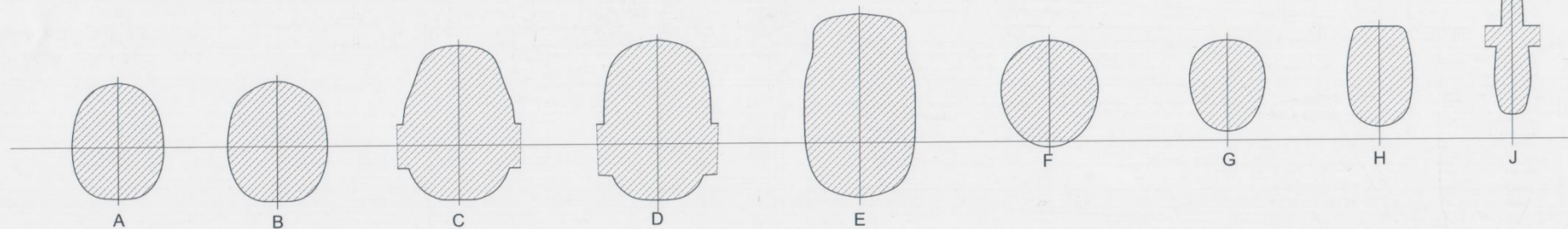


◀ przekroje skrzydła

▼ przekroje kadłuba

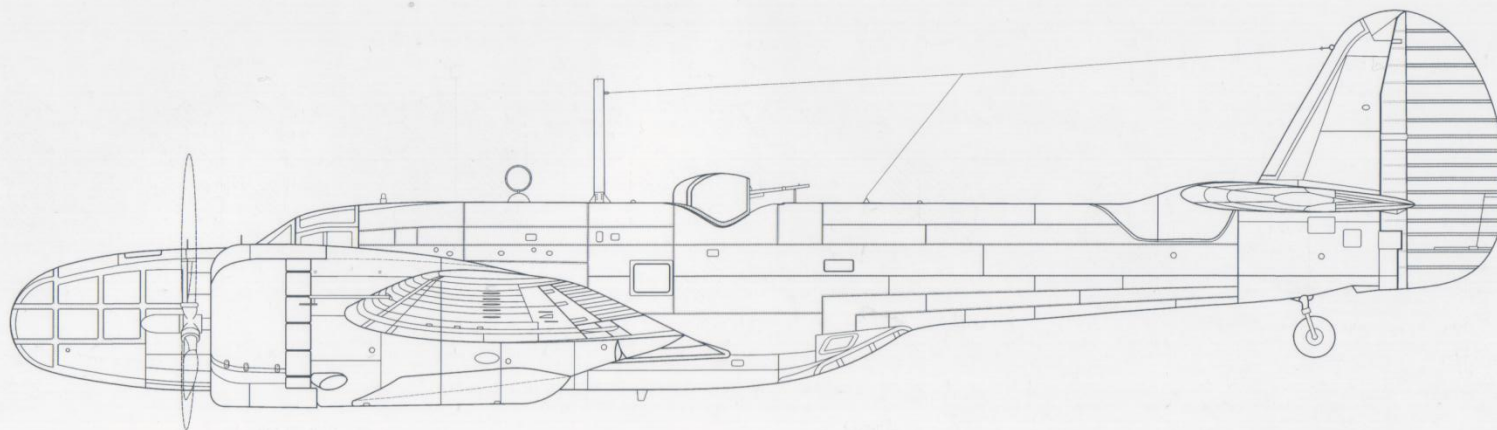
◀ wing sections

▼ fuselage sections

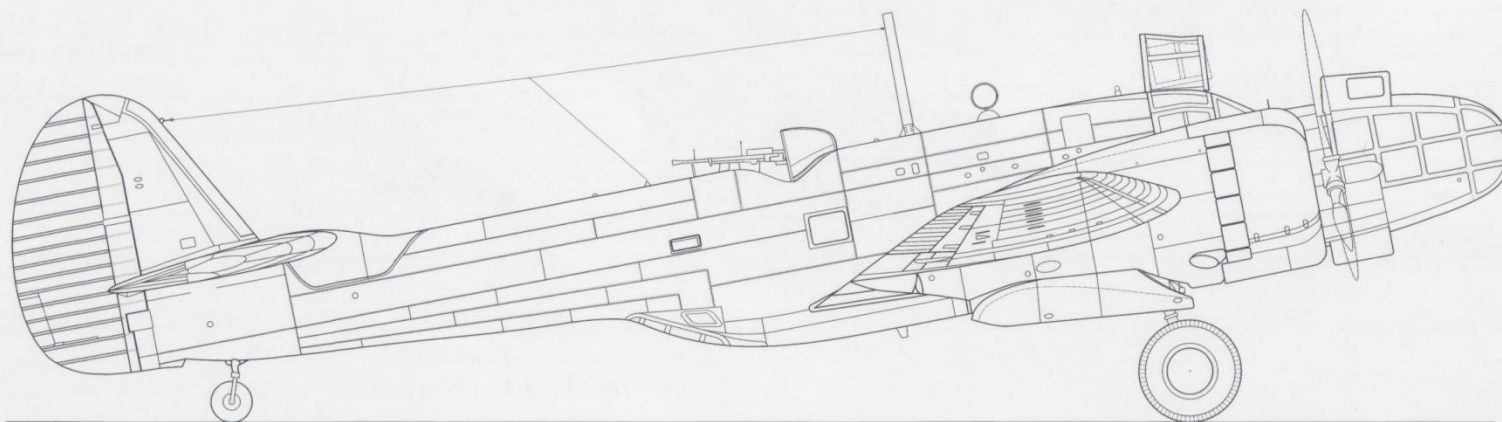


► *Maryland Mk. II z podwójnym
kaemem Vickers „K” w wieżyczce*

► *Maryland II with double
Vickers K machine gun in turret*

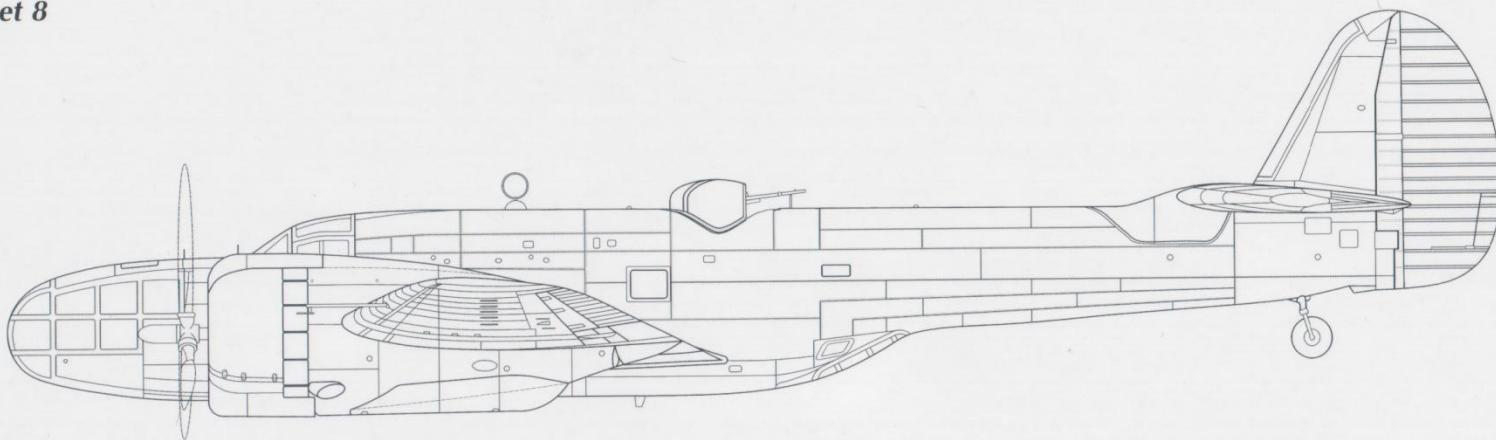


Opracował i rysował
Drawn and traced by
Tadeusz Skwiot
skala 1 : 72 scale



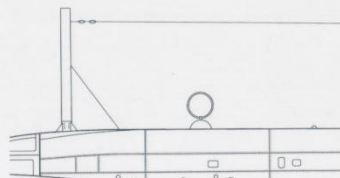
◄ *Maryland Mk. I z połową kopuły
wieżyczki montowaną na stałe*

◄ *Maryland Mk. with fixed
half of the turret cupola*



▼ *Maryland Mk. I z połową modyfikacją wieżyczki strzeleckiej i bez masztu antenowego*

▼ *Maryland I with field-modified gun turret and without aerial mast*

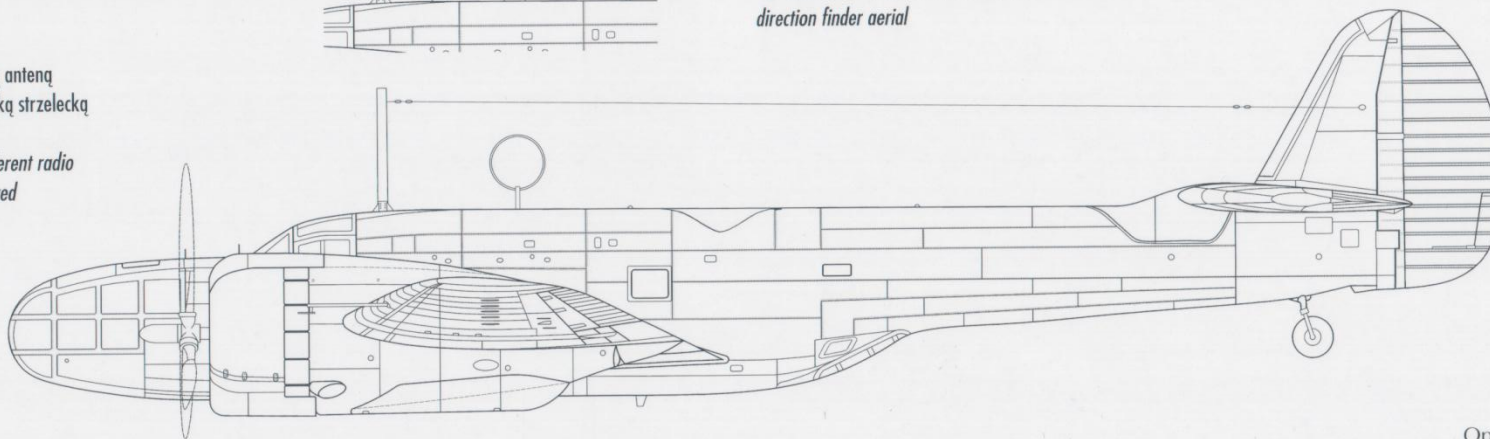


◀ *Francuski Martin 167F z małą anteną radionamiernika*

◀ *French Martin 167F with small radio direction finder aerial*

▲ *Francuski Martin 167-F3 z inną anteną radionamiernika i usuniętą wieżyczką strzelecką*

▲ *French Martin 167-F3 with different radio direction finder aerial; turret removed*



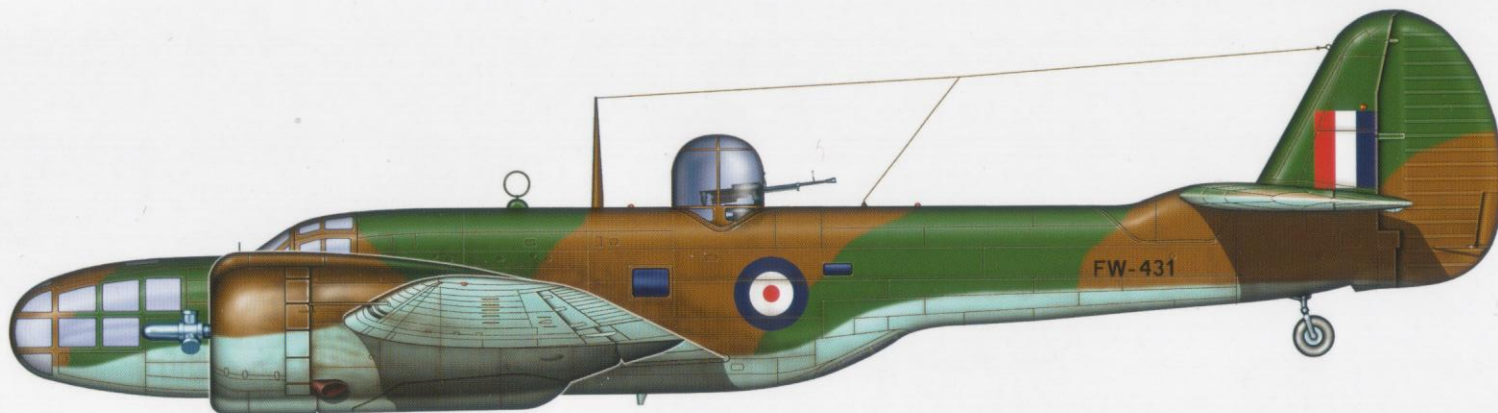
Plansa 2 / Plate 2

▲ *Maryland Mk. II* w barwach brytyjskich. Jest to jeden z pierwszych tego typu samolotów w RAF-ie, używany na lotnisku Luqa na Malcie w 1941 roku. Samolot w trójbarwnym malowaniu wzoru brytyjskiego — w kolorach Dark Earth / Dark Green / Sky z nietypowym znakiem na boku kadłuba (na kokardzie brak żółtej obwódki). Samolot wyposażono w wieżyczkę strzelecką z samolotu Bristol Blenheim

► *Maryland II* in British markings. One of the first aircraft of the type in the RAF, used from Luqa, Malta, in 1941. The aeroplane features three-tone British camouflage of Dark Earth, Dark Green and Sky with non-standard marking on the side of the fuselage (the roundel lacks the yellow outline). Note the turret from Bristol Blenheim.

▲ *Maryland Mk. I* z nieznanego oddziału w barwach brytyjskich, przeznaczony do lotów nocnych — dlatego kolor błękitny został zamalowany matową czarną farbą. Samolot posiada niestandardowe oznaczenia państwowe — trójkolorowe kokardy na spodzie skrzydeł

► *Maryland I* of an unidentified British unit, used for night flying, hence the blue was overpainted matt black. The aeroplane features non-standard national markings: three-tone roundels on the bottom of the wings.



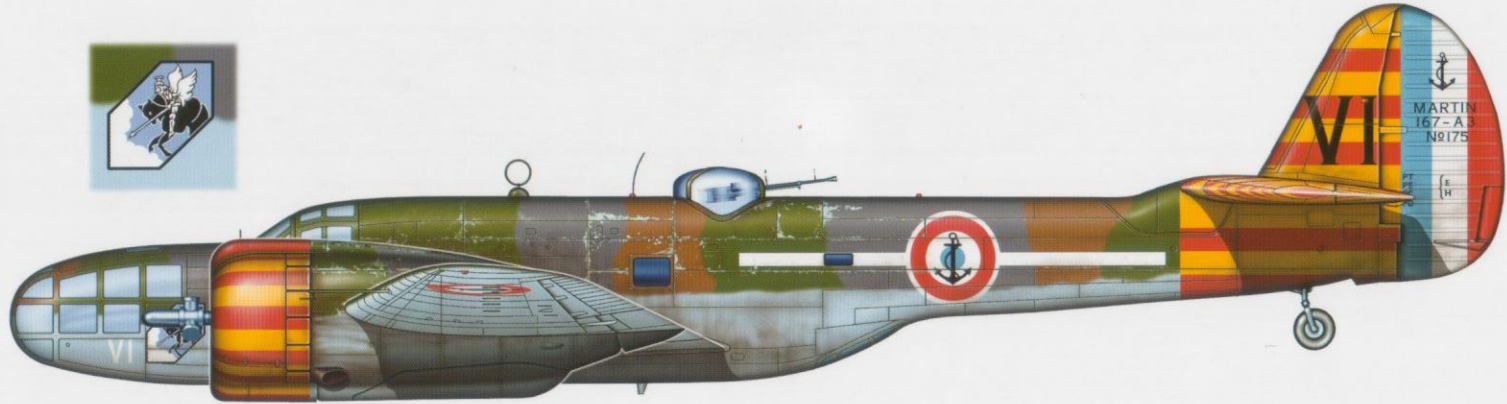
Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale



◀ *Maryland Mk. II* z południowoafrykańskich sił powietrznych walczących w Afryce północnej latem 1941 roku

◀ *Maryland II* of the South African Air Force, fighting in North Africa in the summer of 1941.



Strony 98–99:

Martin 167–A3 N° 175 z Escadrille 1BR, Dakar-Ouakan, Senegal, 1942 rok. Samolot w czterobarwnym malowaniu lotnictwa Vichy z elementami szybkiej identyfikacji w postaci żółto-czerwonych pasów na usterzeniu pionowym oraz poziomym i osłonach silników. W tym przypadku pasy te zachodzą na boki i spód tyłu kadłuba samolotu, a plamy kamuflażu na bokach kadłuba tworzą lekko pofalowaną linię

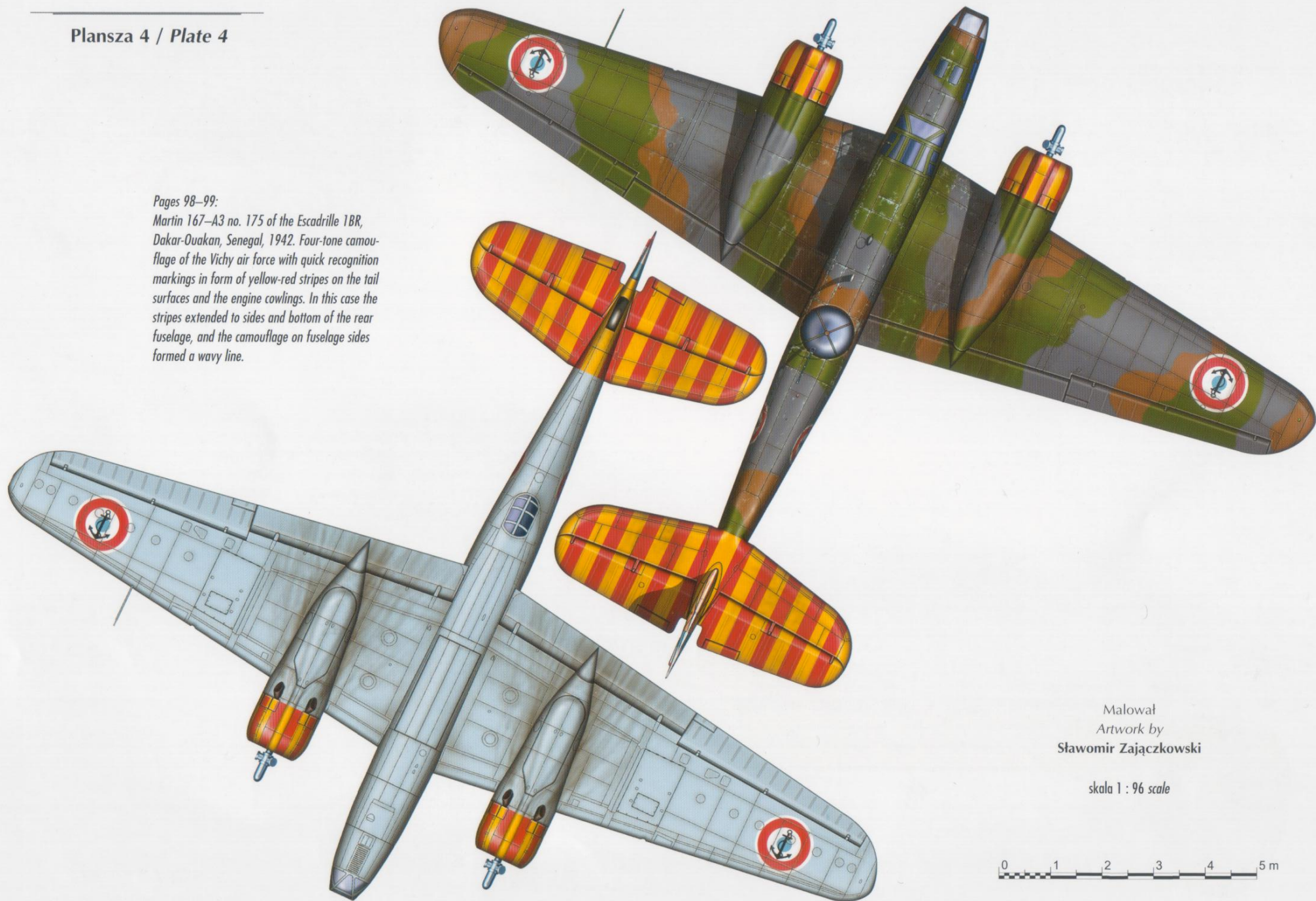


Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale

Pages 98–99:

Martin 167–A3 no. 175 of the Escadrille 1BR, Dakar-Ouakan, Senegal, 1942. Four-tone camouflage of the Vichy air force with quick recognition markings in form of yellow-red stripes on the tail surfaces and the engine cowlings. In this case the stripes extended to sides and bottom of the rear fuselage, and the camouflage on fuselage sides formed a wavy line.

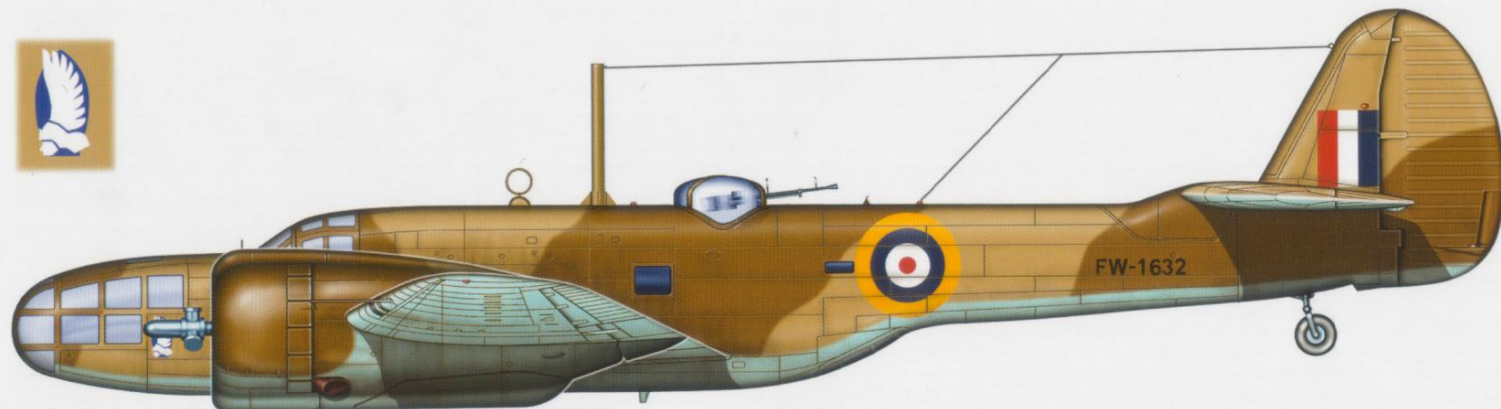


Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 96 scale



Plansza 5 / Plate 5



Strony 100–101:
 Martin *Maryland* Mk. II z 24. dywizjonu SAAF. Malowanie z lata 1941 roku: samolot w trójbarwnym brytyjskim kamuflażu pustynnym, składającym się z plam koloru piaskowego i brązowego na górnych i bocznych powierzchniach; spód w kolorze błękitnym. Pod ostatnim oknem sekcji dziobowej namalowano godło jednostki

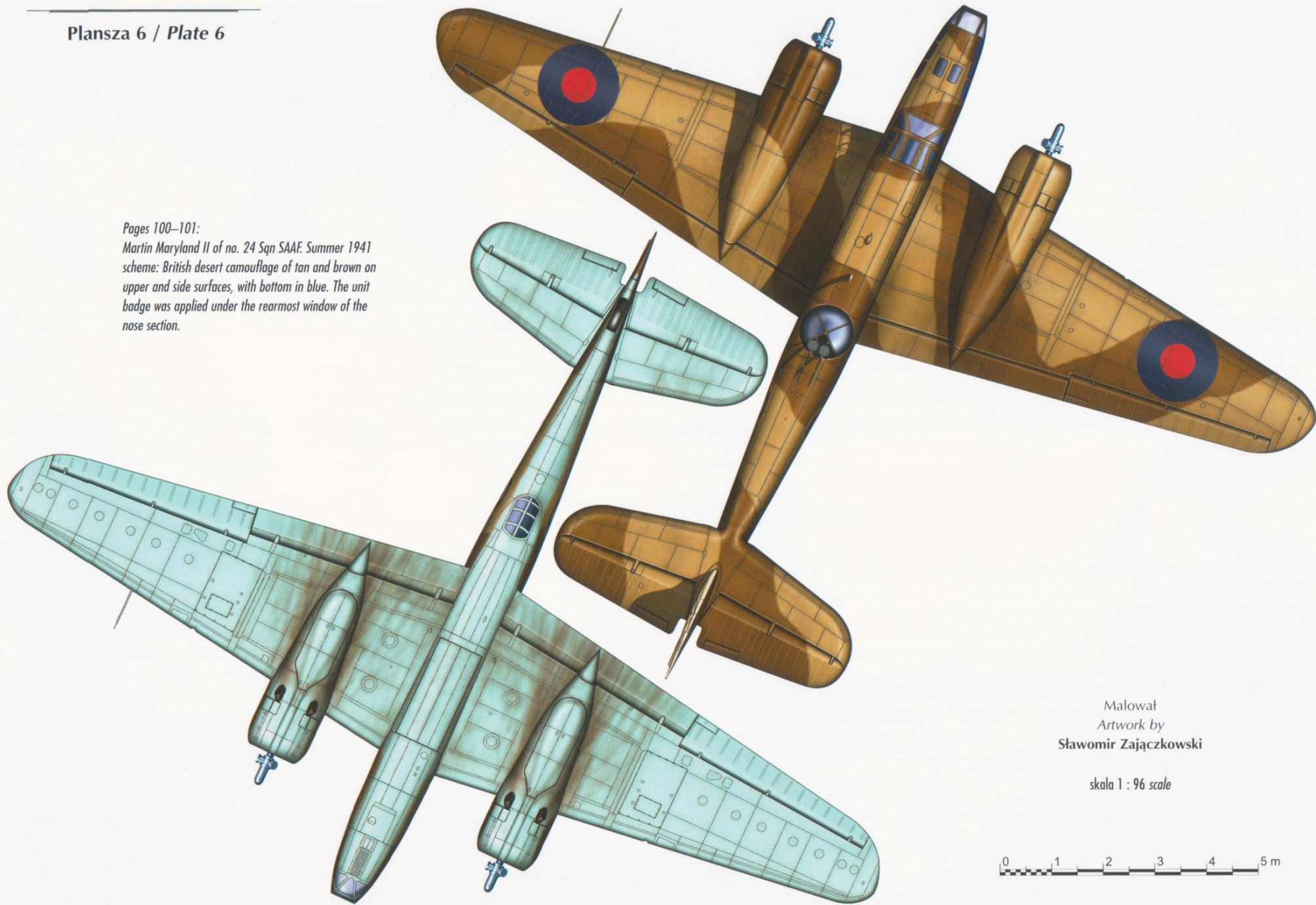


Malował
 Artwork by
 Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale

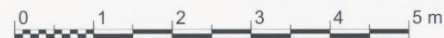
Pages 100–101:

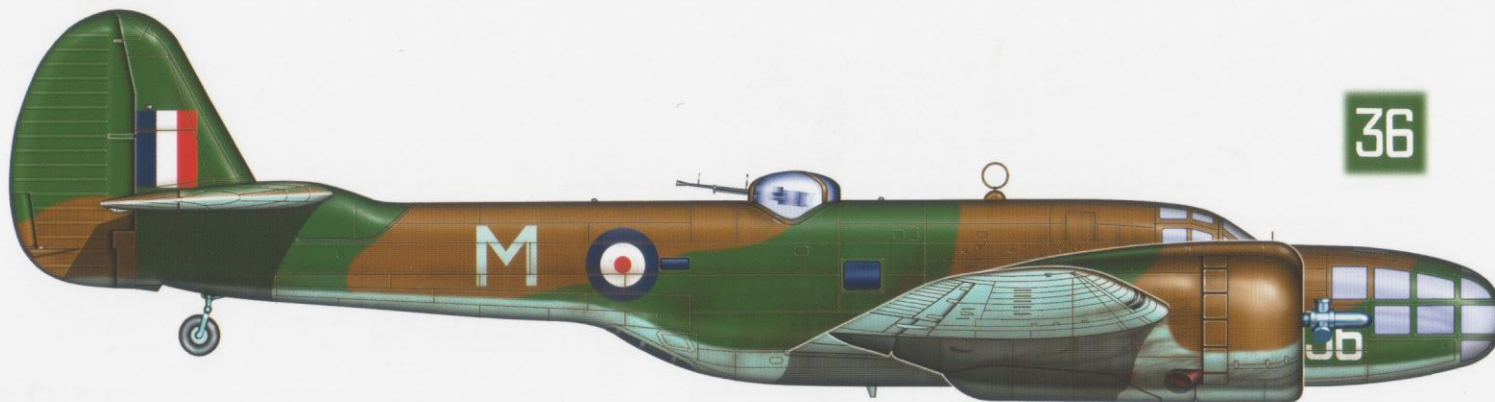
Martin Maryland II of no. 24 Sqn SAAF. Summer 1941 scheme: British desert camouflage of tan and brown on upper and side surfaces, with bottom in blue. The unit badge was applied under the rearmost window of the nose section.



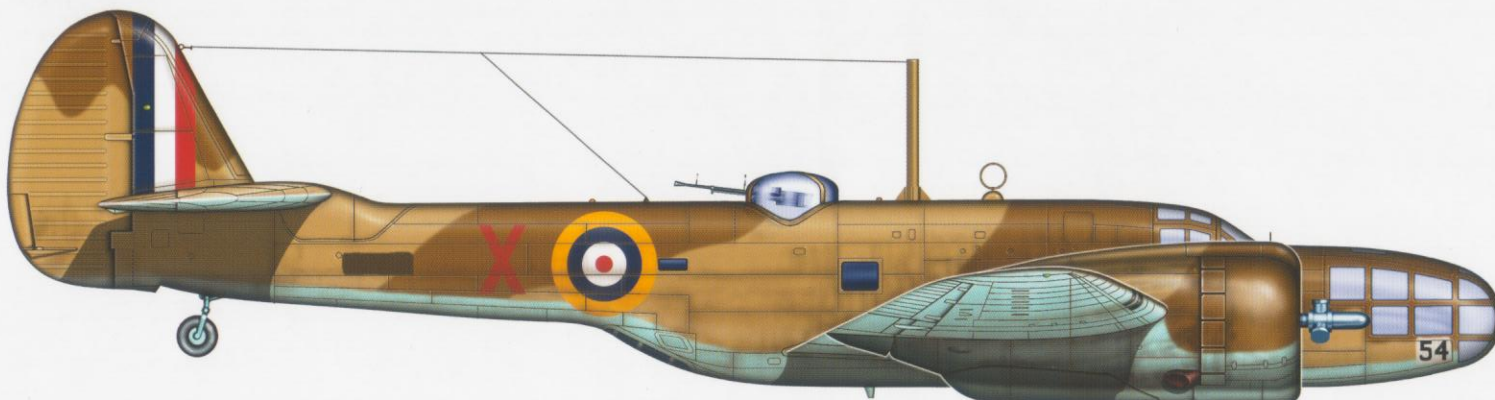
Malował
Artwork by
Sławomir Zajęczkowski

skala 1 : 96 scale



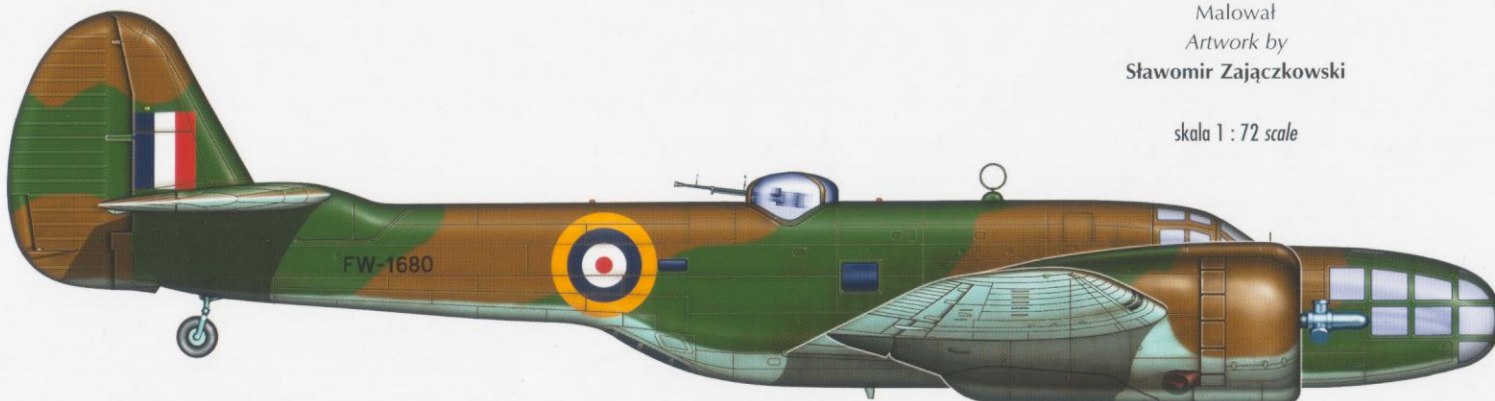


36



Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale



Plansza 7 / Plate 7

► *Maryland Mk. II z jednostki treningowej — 223. dywizjonu RAF, Egipt, wiosna 1941 roku. Samolot w malowaniu brytyjskim: brązowo-zielono-błękitnym; na bokach kadłuba namalowano angielskie kokardy bez zewnętrznej żółtej obwódki. Pod oknem ostatniego rzędu w dziobie samolotu znajduje się indywidualny numer maszyny — biała liczba 36*

▼ *Maryland II of no. 223 Squadron RAF (a training unit), Egypt, spring 1941. The aeroplane features the British brown-green-blue camouflage scheme and roundels without the yellow outlines on sides of the fuselage. The aircraft number „white 36” was applied under the window in the last row on the nose.*

◀ *Maryland Mk. II z 24. dywizjonu SAAF — z okresu walk na Pustyni Zachodniej w drugiej połowie 1941 roku. Samolot przemalowany został w kamuflaż pustynny i nosi indywidualny numer 54 na białym kwadracie z przodu przeszklonego dziobu maszyny*

▼ *Maryland II of no. 24 Squadron SAAF during fighting in the Western Desert in late 1941. The aeroplane was repainted in the desert scheme and has its number „54” applied on a white square forward on the nose.*

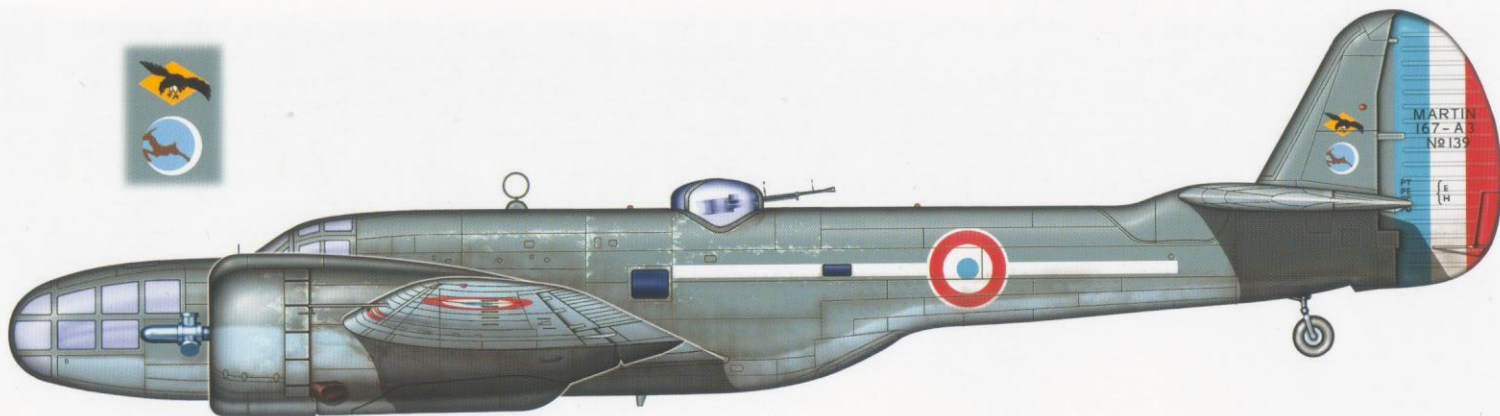
◀ *Maryland Mk. II z 24. dywizjonu SAAF, lato 1941 roku, Egipt. Samolot w malowaniu europejskim — przed przemalowaniem plam ciemnozielonych na piaskowe*

◀ *Maryland II of no. 24 Squadron SAAF, summer 1941, Egypt. The aeroplane still features the European camouflage scheme, before the Dark Green areas were repainted tan.*

Plansza 8 / Plate 8

► Martin 167-A3 № 139 z GR I/61 w malowaniu dwubarwnym: szaro-błękitnym, Blida, Algieria, 1941 rok

► *Martin 167-A3 no. 139 of the GR I/61 in two-tone grey-blue scheme, Blida, Algeria, 1941.*



Malował
Artwork by
Sławomir Zajęczkowski

skala 1 : 72 scale

▲ Martin 167-A3 № 274 z Escadrille 7B, Madjaloun, Liban, czerwiec 1941 roku. Samolot w malowaniu czterobarwnym z białym pasem biegnącym od steru kierunku do kabiny pilota. Na stateczniku pionowym i zewnętrznych stronach osłon silników znajduje się indywidualny numer samolotu — biała 5

► *Martin 167-A3 no. 274 of the Escadrille 7B, Madjaloun, Lebanon, June 1941. The aeroplane features four-tone scheme with a white stripe running from the rudder to the cockpit. The aircraft number „white 5” can be seen on the fin and on outboard surfaces of engine cowlings.*



▲ Martin 167-A3 z Escadrille 3B, Port Lyautey, koniec 1940 roku. Maszyna w trójbarwnym kamuflażu — bez koloru ciemnożółtego, z numerem indywidualnym samolotu: białą 12 namalowaną tylko na stateczniku pionowym

► *Martin 167-A3 of the Escadrille 3B, Port Lyautey, late 1940. Three-tone camouflage, without the dark yellow, with the aircraft number „white 12” applied on the fin only.*



0 1 2 3 4 5 m

Plansza 9 / Plate 9

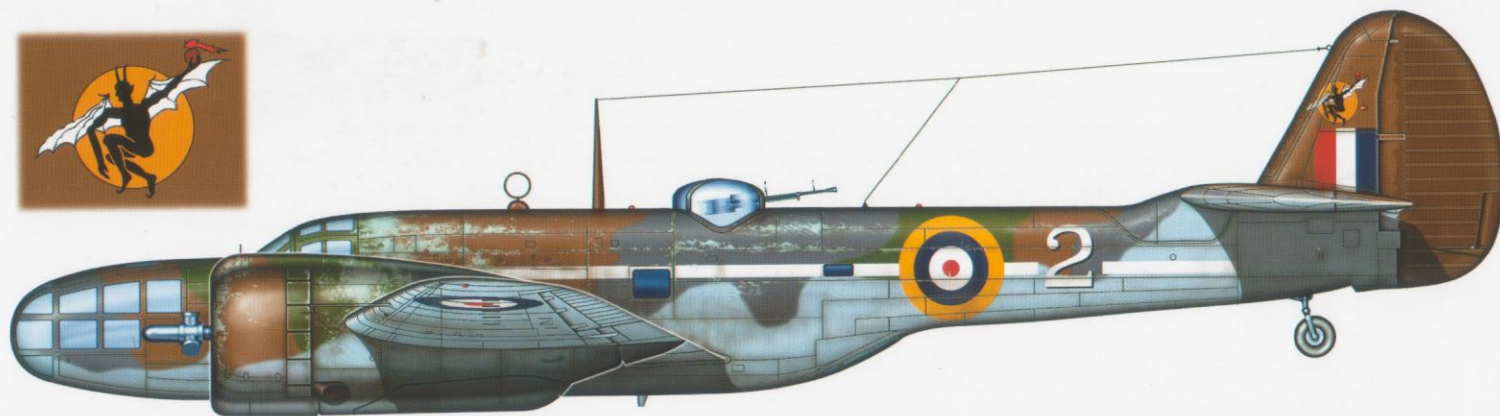
▲ Martin 167F № 114, Gibraltar, czerwiec 1941 roku. Samolot z brytyjskimi znakami rozpoznawczymi naniesionymi w miejsce znaków francuskich na kadłubie i skrzydłach. Na stateczniku francuskie oznakowanie zamalowano, dodając według standardów brytyjskich fin flash RAF-u. Numer samolotu — biała dwójka z czarnym cieniem — znajduje się za znakiem przynależności państwowej, w przerwie w białym pasie biegnącym w tym przypadku od kabiny pilota do wysokości początku statecznika pionowego. Samolot pierwotnie należał do GR 1/22 lotnictwa Vichy. Załoga w składzie: por. Girardou, sierż. Brugère (pilot) i sierż. Varasseur uciekła nim 10 lutego 1941 roku z Rabatu do Gibraltaru. Od maja 1941 roku samolot wykorzystywany był przez 69 Sqn, a jego pilotem był często Adrian Warburton

▲ Martin 167F z 4F Aéronavale bazujący w Lartigues, październik 1941 roku. Maszyna w kamuflażu czterobarwnym, z częściowo namalowanymi oznaczeniami rządu Vichy — w tym przypadku są to plamy żółtego koloru naniesione na statecznik pionowy, górę i spód stateczników poziomych, dół kadłuba pod nimi i osłony silników

► Martin 167F of the 4F Aéronavale based at Lartigues, October 1941. Four-tone scheme, with Vichy markings partly applied in form of yellow areas on the fin, top and bottom of the tailplane, bottom of the rear fuselage, and the engine cowlings.

▲ Martin 167-A3 „biała 6” z Escadrille 2B Aéronavale, Maroko, 1940 rok. Maszyna w malowaniu trójbarwnym: szaro-brązowo-błękitnym z żółto-czerwonymi pasami szybkiej identyfikacji samolotów lotnictwa rządu Vichy — w tym przypadku na stateczniku pionowym i statecznikach poziomych (lecz bez powierzchni kadłuba pod nimi) oraz osłonach silników. Kółpaki śmigieł są czerwone, a kod numeryczny namalowano na bokach kadłuba

► Martin 167-A3 „white 6” of the Escadrille 2B, Aéronavale, Morocco, 1940. Three-tone grey-brown-blue scheme with yellow-red Vichy quick recognition markings, in this case on the fin and tailplane (but not on the bottom fuselage), and on the engine cowlings. Red propeller spinners. Aircraft code applied on the sides of the fuselage.

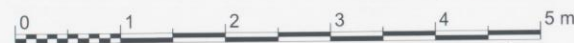


▲ Martin 167F no. 114. Gibraltar, June 1941. The aeroplane has British national markings applied in place of the French one on the fuselage and wings. The French marking on the tail was overpainted, and a standard RAF fin flash applied. The aircraft number: white 2 with black shadow, was located aft of the roundel, in the break in the white stripe which extended between the cockpit and the fin leading edge. The aeroplane had originally belonged to the GR 1/22 of the Vichy Air Force. A crew of Lt. Girardou, Sgt. Brugère (pilot) and Sgt. Varasseur defected in it on 10 February 1941 from Rabat to Gibraltar. From May 1941 the aeroplane was used by no. 69 Sqn, often flown by Adrian Warburton.



Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale



Plansza 10 / Plate 10

▲ Martin 167-A3 N° 264 sił powietrznych rządu Vichy — Escadrille 7B, Tataroui, przed przebazowaniem do Syrii (czerwiec 1941 roku). Samolot ma tylko częściowo namalowane oznaczenia Vichy. Jest to powierzchnia koloru żółtego zaczynająca się na $\frac{1}{3}$ wysokości statecznika pionowego i obejmująca usterzenie poziome i kadłub pod nim; na żółto pomalowane są również kołpaki śmigieł. Na osłonach silników i stateczniku pionowym namalowano numer samolotu — białą 6

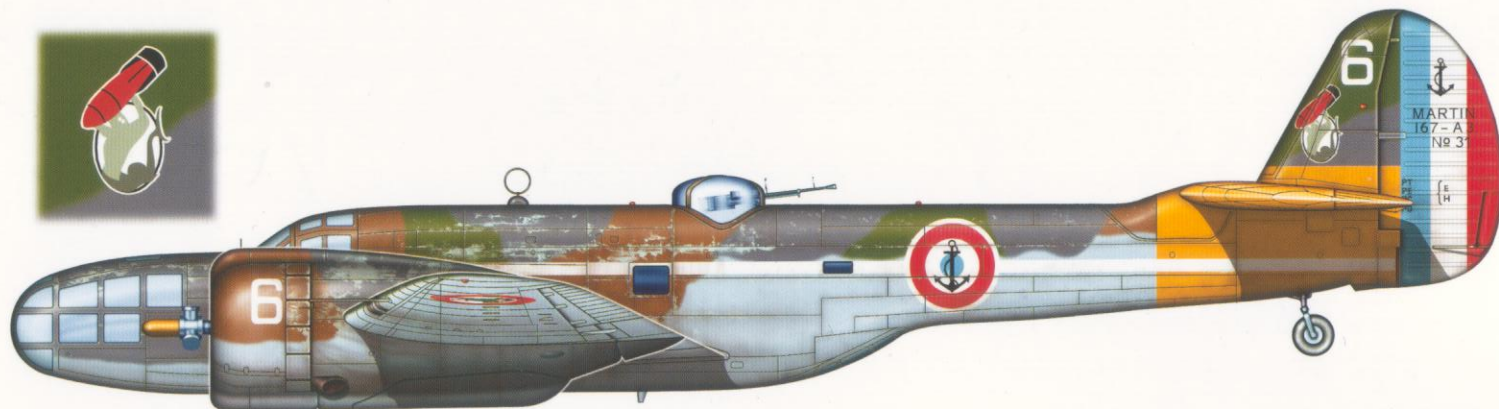
► Martin 167-A3 no. 264 of the Escadrille 7B, Vichy Air Force, Tataroui, before the move to Syria (June 1941). The aeroplane has its Vichy markings only partly applied. These consist of yellow area extending from some $\frac{1}{3}$ up the fin down, and including the tailplane and bottom of the fuselage; also the propeller spinners are yellow. The aircraft number „white 6” is applied on the engine cowlings and the fin.

▲ Martin 167-A3 N° 109 z GB Bretagne w oryginalnym szaro-błękitnym malowaniu z naniesionymi na górne i boczne powierzchnie małymi plamami koloru brązowego i piaskowego. Samolot ma znaki rozpoznawcze Wolnych Francuzów, z tym że na spodkach skrzydeł pozostawiono stare francuskie kokardy

► Martin 167-A3 no. 109 of the GB Bretagne in its original grey-blue scheme with brown and tan areas applied on upper and side surfaces. The aeroplane displays Free French markings, with old French roundels left on lower wing surfaces.

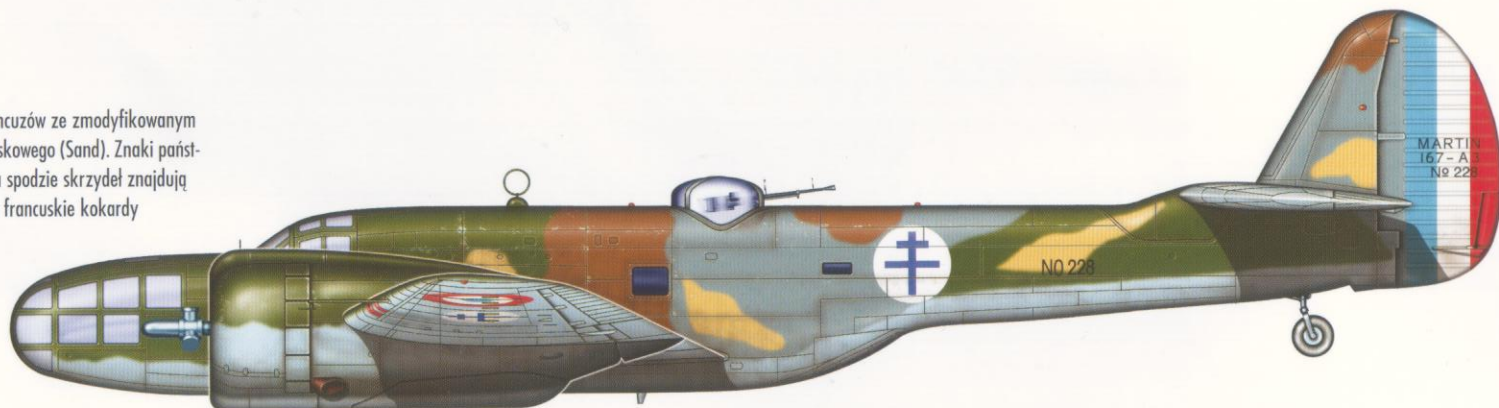
▲ Martin 167-A3 N° 228 z GB Bretagne. Samolot Wolnych Francuzów ze zmodyfikowanym klasycznym kamuflażem francuskim — dodano plamy koloru piaskowego (Sand). Znaki państwowe — uproszczony Krzyż Lotaryński w kolorze błękitnym. Na spodzie skrzydeł znajdują się dwa znaki rozpoznawcze — Wolnych Francuzów i tradycyjne francuskie kokardy

► Martin 167-A3 no. 228 of the GB Bretagne. Free French aeroplane with its original French camouflage modified by adding areas of tan. National markings in form of simplified Cross of Lorraine in blue. Both the Free French and old French markings on the bottom of the wings.



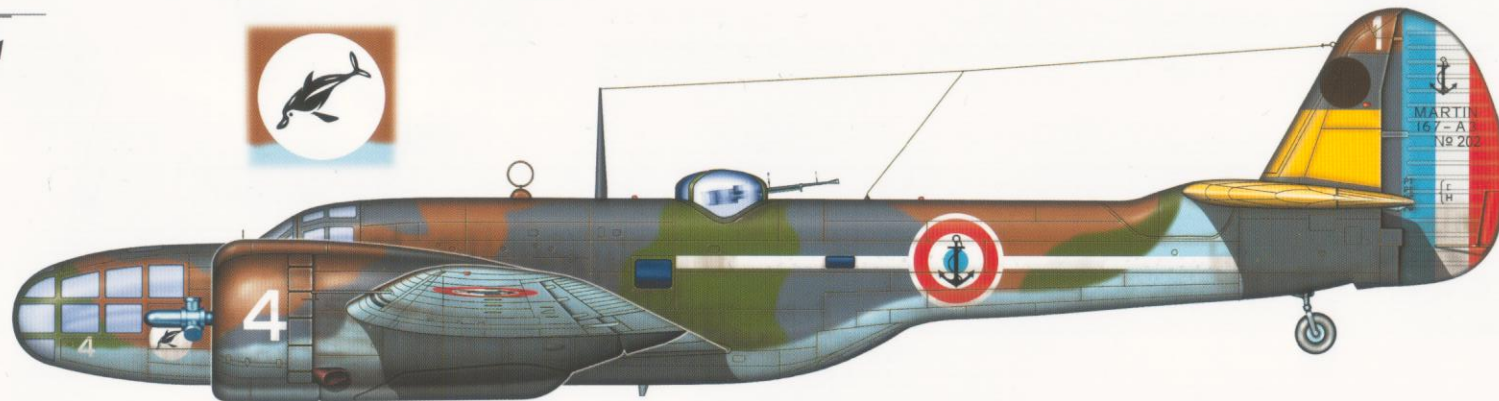
Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale





Plansza 11 / Plate 11



Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski

skala 1 : 72 scale

▲ Martin 167F z GB I/62. Meknes, Algieria, kwiecień–maj 1940 roku. Samolot pozostawiony w kolorze metalu z biegnącą przez całą długość kadłuba czerwoną błyskawicą. Na spodzie skrzydeł obok znaków rozpoznawczych numer samolotu — czarna liczba 34. W dniu 12 czerwca 1940 roku samolot został trafiony przez ogień przeciwlotniczy i rozbił się w okolicach Romilly; strzelec został ranny

► Martin 167F of the GB I/62, Meknes, Algeria, April–May 1940. The aeroplane left in natural metal finish with a red flash along the entire fuselage length. Aircraft number „black 34” was applied on the bottom of the wings. On 12 June 1940 the aeroplane was hit by AA fire and crashed at Romilly; the gunner was wounded.



▲ Martin 167-A3 № 202 z Escadrille 4B, Ateny, 14 czerwca 1941 roku. Samolot w kamuflażu czterobarwnym

▲ Martin 167-A3 no. 202 of Escadrille 4B, Athens, 14 June 1941. The aircraft in four-tone scheme.

▲ Martin 167F № 30 z GB I/34 Béarn został zestrzelony przez niemiecki Flak 7 stycznia 1945 roku w okolicach Verdun (załoga zginęła). Samolot pozostawiony był w naturalnym kolorze metalu. Dodano jedynie wąskie (pomniejszone) pasy inwazyjne na skrzydłach i kadłubie oraz ledwie widoczny Krzyż Lotaryński na przedzie kadłuba.

► Martin 167F no. 30 of the GB I/34 Béarn shot down by Flak on 7 January 1945 at Verdun (the crew was killed). The aeroplane was left in natural metal finish. Narrow invasion markings were applied on wings and fuselage, and a barely visible Cross of Lorraine on forward fuselage.

