

B-29 Superfortress: śmierć z przestworzy

11 października 2013

Liberatory, latające Fortece czy Lancastery robią wrażenie, ale żeby naprawdę narobić zniszczeń, potrzebny był B-29 Superfortress.

14 grudnia 1903 roku na wietrznej plaży w Kitty Hawk miało miejsce niezwykle widowisko. Pilotowany przez Wilbura, starszego z braci Wright, niewielki, niezgrabny dwupłat o nieco przesadzonej nazwie Flyer wykonał skok na odległość 36 metrów, zakończony niezbyt udanym lądowaniem. Już trzy dni później Orville Wright wsiadł do tej samej naprawionej maszyny i wykonał lot trwający minutę i zakończony, tym razem udanym, lądowaniem po przeleceniu 279 metrów. Gdyby ktokolwiek obserwując tę klekoczącą maszynę z deseczek, listew i płótna, napędzaną silnikiem zbudowanym na bazie motocyklowego, snuł wizje wielotonowych, czterosilnikowych maszyn pokonujących tysiące mil, zostałby uznany za będącego pod wpływem różnych bardzo nielegalnych substancji. A jednak jeszcze za życia Orville'a Wrighta, po upływie trzydziestu lat, wizja ta stała się rzeczywistością. Wojna, ten odwieczny katalizator postępu technologicznego, sprawił, że w błyskawicznym czasie człowiek mógł nie tylko oderwać się od ziemi, ale także zabrać ze sobą ładunek, po czym dostarczyć go na duże odległości. Czasem bez uprzedniego wylądowania.



Kiedy oddziały Wehrmachtu zamoczyły gąsienice w kanale La Manche, Goering składał szumne deklaracje o „wybombardowaniu” Albionu z wojny. Stwierdzenie dumne, biorąc pod uwagę fakt, że brakowało mu do tego narzędzia: ciężkich, strategicznych bombowców dalekiego zasięgu. Luftwaffe dysponowała w tej klasie tylko ciężkim bombowcem Heinkel He-177 Greif, maszyną tak uwielbianą przez swoich pilotów, że aż nazwali go „latającą zapalniczką” z powodu tendencji do tragicznych w skutkach awarii. Natomiast u Aliantów do wyboru, do koloru: Avro Lancaster, Handley Page Halifax, Vickers Wellington, Consolidated B-24 Liberator, Boeing B-17 Flying Fortress... Spotkać można je było na wszelkich frontach II wojny światowej, gdy sytuacja wymagała dostarczenia na duże odległości równie dużej ilości materiałów wybuchowych. Stopniowo wprowadzano do służby coraz większe maszyny, aż dotarto do Boeinga B-29 Superfortress – największego bombowca z silnikiem tłokowym, jaki walczył podczas największego konfliktu XX wieku.

Prace nad nim rozpoczęto w odpowiedzi na zapotrzebowanie Korpusu Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych, rozesłane w formie zapytania do czołowych wytwórni samolotów w Stanach dnia 29 stycznia 1940. Wstępna specyfikacja mówiła o zasięgu 4290 km i udźwigu 9 ton bomb. Były to wartości astronomiczne, biorąc pod uwagę, że najcięższy dotychczasowy bombowiec

amerykański, B-17, był w stanie dostarczyć 2 700 kg ładunku na dystans 3 200 km. Podobnym udźwigiem i zasięgiem co powstający B-29 odznaczał się tylko brytyjski Avro Lancaster.

W szranki stanęły cztery potęgi amerykańskiego przemysłu lotniczego: Boeing, Lockheed, Douglas i Consolidated. Lockheed i Douglas szybko odpadły, 6 września 1940 kontrakty przyznano pozostałym dwóm firmom. Boeing zaproponował swoją B-29 Superfortress, Consolidated zaś konstrukcję o skromnej i subtelnej nazwie B-32 Dominator. Wybrano pierwszą, choć Consolidated miał dalej rozwijać swój projekt jako rezerwę na wypadek porażki konkurenta. Udało mu się nawet jako pierwszemu ukończyć prototyp i oblatywać go, jednak, z powodu wysokich kosztów produkcji zdecydowano się „zamrozić” projekt.

Za Boeingiem przemawiało jego wizjonerstwo: już w 1938 roku proponował on dowództwu USAAC modernizację B-17 poprzez wyposażenie go w kabiny ciśnieniowe. Nie potrzebowano wtedy tak zaawansowanego samolotu, Boeinga jednak zachęcono do kontynuowania prac, by w razie potrzeby mieć punkt wyjścia. Teraz to wykorzystano.

Budowa B-29 była przedsięwzięciem niezwykle szeroko zakrojonym. Prócz blisko tysiąca drobnych podwykonawców do pracy zaprzęgnięto cztery potężne zakłady produkcyjne: Boeinga w Renton i Wichita, Bella w Mariettcie i Martina w Omaha. W konstruowanej maszynie zastosowano wiele unowocześnień, często pionierskich. Tak było na przykład z kabiną ciśnieniową, która umożliwiała lot na większych wysokościach i zapewniała wysoki komfort załogi, okazała się jednak być także źródłem pewnej niedogodności – stanowisko tylnego strzelca umieszczono, z konieczności, w osobnej kabinie hermetycznej, bez kontaktu z resztą załogi. Strzelec, który nie miał dokąd uciekać i był pierwszym celem każdego atakującego myśliwca, stawał się przez to najbardziej osamotnionym człowiekiem na świecie. Komunikacja w reszcie samolotu odbywała się wygodniejszym tunelem, niż w dotychczasowych maszynach, zastosowano również klapy aerodynamiczne Fowlera, wysklepiające profil płatu i

powiększając jego powierzchnię, co znacznie zwiększało siłę nośną. Zsynchronizowano też zrzut bomb – w dotychczasowych maszynach można to było pominąć, tym razem jednak bombowiec pozbywał się na raz prawie jednej piątej swojej masy, co przy niesynchronicznym zrzucie mogło doprowadzić do utraty stateczności. Wśród innych nowinek można wymienić też siatki rozpięte przed wszystkimi szybami, które w wypadku rozhermetyzowania miały zapobiegać wyssaniu członków załogi. Po raz pierwszy w bombowcu zastosowano trzypunktowe podwozie z przednim kołem, nowością niespotykaną dotychczas były też elektrycznie sterowane karabiny maszynowe, których układ celowniczy wspomagany był przez pięć komputerów analogowych, przeliczających także, na przykład, siłę wiatru czy prędkość samolotu.

Nie wszystko jednak wyglądało różowo. Problematiczne okazały się silniki: potężne, osiemnastocylindrowe Wright R-3350 Duplex-Cyclone. Te jedne z najmocniejszych silników lotniczych z czasu II wojny światowej okazały się być za słabe i w efekcie B-29 cierpiał na pewien niedobór mocy. Rozwiązano to dopiero w wersji B-29D poprzez zainstalowanie jeszcze potężniejszych, czterorzędowych i dwudziestoośmiocylindrowych silników Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major, ich konstrukcję opracowano jednak już po wojnie. Kłopotliwy okazał się także system naprowadzający bombowiec nad cel, przez który trzeba było znacznie obniżyć wysokość bombardowania, by mieć w ogóle szanse na trafienie w cel.

Produkcja liniowa B-29 ruszyła jesienią 1943 roku. Z pierwszych maszyn uformowano 58th Very Heavy Bombardment Wing, które od razu zaczęło się szkolić na nowych bombowcach. Pojawił się jednak zasadniczy problem: gdzie ich użyć?

Choć dążono do jak najszybszego zakończenia wojny w Europie, zdecydowano się wysłać Superfortece na Pacyfik. Ześrodkowano je w wybudowanej wielkim kosztem, w dużej mierze gołymi rękoma, bazie lotniczej w Kwanghan w chińskim Syczuanie. Uformowano tam XX Bomber Command, które wzięło się do

szykowania pierwszej militarnej akcji nowych samolotów. 15 czerwca 1944 roku 77 maszyn zbombardowało Cesarskie Zakłady Metalurgiczne w Yawata na wyspie Kyushu. Nalot okazał się nie być zbyt udany, była to jednak głównie kwestia chorób wieku dziecięcego, przez jakie przechodziły maszyny i ich załogi. To do B-29 należy dość ponury rekord najbardziej niszczycielskiego nalotu w historii, kiedy to bombowce XXI Bomber Command dokonały w noc z 9 na 10 marca 1945 nalotu na Tokio. W jego wyniku zginęło prawie 84 000 ludzi, 41 tysięcy zostało rannych, zaś ponad milion Japończyków straciło dach nad głową.

Dwa najśłynniejsze B-29 Superfortress nosiły numery seryjne 44-86292 oraz 44-27297 oraz nazwy własne odpowiednio Enola Gay oraz Bockscar. Oba wchodziły w skład 393rd Bombardment Squadron i wraz z 13 innymi tworzyły 50th Combined Group. Oba rzuciły jedyne w historii bojowo użyte ładunki jądrowe, zapewniając B-29 sławę jedyne, miejmy nadzieję, użytego w warunkach bojowych nosiciela broni jądrowej.

Kariera B-29 nie zakończyła się wraz z II wojną światową. Używano go także w Korei, choć już raczej jako transportowca i samolotu obserwacyjnego, został też skopiowany przez ZSRR i używany pod oznaczeniem Tu-4. Kopiowanie okazało się być, nawiasem mówiąc, procesem szalenie problematycznym z powodu dwóch systemów miar: imperialnego w Stanach i metrycznego w ZSRR. Wszystkie narzędzia były więc inaczej cechowane, w związku z czym wymagało to stosowania liczb z kilkoma cyframi po przecinku, by wiernie trzymać się oryginału.

B-29 doczekał się wielu wersji i modyfikacji, w sumie jednak nie cieszy się taką legendą, jak B-17 czy Lancaster. Wyjątkiem są wspomniane Enola Gay i Bockscar i chyba tylko te dwie maszyny zostaną zapamiętane jako przedstawicielki potężnego i niezwykle nowoczesnego modelu bombowca.

Autor: Przemysław Mrówka

Zdjęcie: domena publiczna

Źródło: Histmag.org

Licencja: [CC BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

BIBLIOGRAFIA

1. B-29 Superfortress, boeing.com, dostęp: 25 września 2013;
2. Donald David, Amerykańskie samoloty wojskowe w II wojnie światowej, Amber, Warszawa 1999;
3. Nowicki Jacek, B-29 Superfortress, „Monografie Lotnicze”, t. 13, AJ-Press, Gdańsk 1994;
4. Mondey David, The Concise Guide to American Aircraft of World War II, The Hamlyn Publishing Group Limited, b.m.w. 1982.