

Blackburn Skua Mk.II "Norwegian Campaign"

CZ

V roce 1934 vydalo Air Ministry specifikace O.27/34. Obsahovaly požadavky na víceúčelový letoun pro palubní službu. Stroj měl být použitelný jako stíhačka a jako střemhlavý bombardér. Stíhačka pro letadlové lodě v tehdejší britském pojetí představovala dvoumístný letoun určený dlouhým operačním letům a boji s průzkumnými stroji protivníka. Nepočítalo se s bojem proti nepřátelským bombardérům natož stíhačkám.

Návrhy předložilo pět firem, jako nejlepší byl k realizaci vybrán projekt B.24 šéfkonstruktéra firmy Blackburn ing. G.E. Pettyho. Ten navrhl celokovový dolnoplošník se sklopnými křídly a zatahovacím podvozkem. Pod trupem měl letoun výklopný hák a vybrání na pumu do hmotnosti 226 kg.

První prototyp, pojmenovaný později Skua Mk.I, vzletl 9.2.1937. Stejně jako druhý prototyp byl poháněn motorem Mercury IX. Druhý prototyp byl však upraven, prodloužena byla příď a zvednuty konce křídla, kvůli problémům se stabilitou. Protože Admirality na nový letoun velmi spěchala, vystavila objednávku na základě výkresů. Sériová výroba se po úspěšných zkouškách rozjela okamžitě. Sériové stroje ale dostaly motory Bristol Perseus XII a byly označeny Skua Mk.II. Nové stroje nahradily zastaralé dvouplošníky Nimrod a Osprey. Dostaly je bojové squadrony číslo 800, 801, 803 a 806, dodávány byly i k výcvikovým squadronám a jednotkám vlekačů terčů. Přes veškerý spěch při výrobě byly považovány za zastaralé ve stíhací roli. S vypuknutím války se letouny Skua dostaly rychle do bojů, operovaly jak z letadlových lodí, tak z pozemních základen. Při prvním bombardovacím útoku 14. září na německou ponorku byly ztraceny dva letouny z tříčlenného roje vlastními nekvalitními bombami. 26. září sestřelily dva letouny z 803. sq. Nepřátelský Dornier Do 18. Jde o první potvrzené britské letecké vítězství ve druhé světové válce. Během Norské kampaně 10. dubna 1940 potopilo šestnáct letounů Skua německý křižník Königsberg. Letouny 800. sq. v čele s Capt. R.T. Partridge a 803. sq. vedené Lt. W.P. Lucym startovaly ze základny Hatston na Orknejích. Šlo o první úspěšný letecký útok na bojovou loď za druhé světové války. Letouny Skua se zúčastnily bojů u Dunkerque a na palubě HMS Ark Royal zasáhly do bojů ve Středomoří. Zde Skua dosáhla dalšího prvenství, 3. července 1940 se letoun Skua z Ark Royal utkal se stíhačkami bývalého spojence, Francie. Stal se tak prvním britským letounem, který bojoval proti Francouzům a také prvním ztraceným v této nevyhlášené válce.

Posledním Skuy byly staženy z paluby HMS Ark Royal v dubnu 1941. Pak sloužily již jen u nebojových squadron. Jejich bojová kariéra byla poměrně krátká, ale přes nízké výkony Skuů jako stíhačky na nich vyrostlo několik es s více než pěti sestřely.

Rozpětí: 14,07 m, délka: 10,84 m, max. rychlost u země: 328 km/h, max. rychlost ve výšce 362 km/h, max. rychlost střemhlavého letu s brzdícími klapkami: 407 km/h, operační dostup: 5 820 m, vytrvalost: 4 a ½ hod.

GB

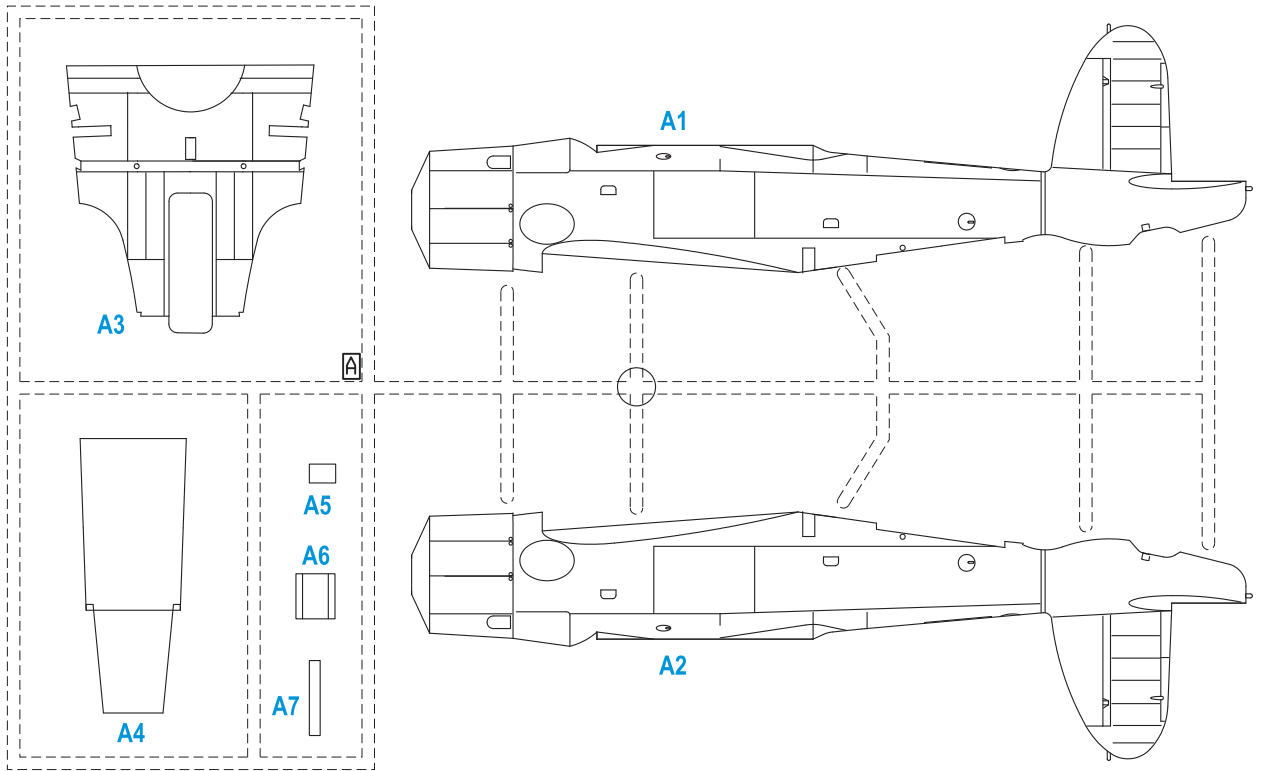
In 1934, the Air Ministry issued Specification O.27/34 calling for a carrier borne multi-purpose aircraft which should be capable of operating in both fighter and dive bomber roles. In those days, the concept of a carrier fighter aircraft as seen by the British military had to have a crew of two facilitating long flights over the sea and suited to fighting enemy's patrol planes. In no way, any kind of fighting against opposing bomber planes or even fighters had ever been considered. As the best of all proposed projects was chosen the B.24 designed by Blackburn's chief designer G.E.Petty. The aircraft was a low-wing type with folding wings and retractable undercarriage. Under the fuselage, it also had an arrestor hook and a recess for one bomb of weight up to 226kg.

The first prototype aircraft, later to be named the Skua Mk.I, was taken aloft for the first time on 9 February 1937, powered by a Mercury IX. The second prototype Skua airframe, although fitted with the same powerplant, incorporated several improvements as were the longer nose section and raised wing tips to tackle the instability issues. As it was rather urgent for the Admiralty to put the new type into the service, it was decided to put a firm order based only on the factory blueprints. Following a successful set of test flights, the mass production was launched instantly. The production machines were powered by a Bristol Perseus XII and were known as the Skua Mk.II. and replaced the obsolete Nimrod and Osprey aircraft. The Skua Mk.IIs saw service with front line squadrons no. 800, 801, 803 and 806 and were also issued to training units or to target tow units. Despite all the rush while being put to production, the machines really lacked abilities to serve as fighter planes and were deemed to be quite obsolete. But when the war broke out, the Skua found very quickly its way to operations both over the land and from the carriers. During their first ever bombing raid against a German sub, which occurred on 14 September, two of the flight of three were lost to their own poor-quality bombs. On 26 September, two machines of No 803 Sqn managed to shoot down a German Dornier Do 18 flying boat, achieving the very first confirmed victory of a British aircrew in the war. The Skua, however, had several more primacies under its belt. On 10 April 1940, during the Norwegian campaign, a group of 16 Skuas sank German cruiser Königsberg. Aircraft of No 800 Sqn led by Capt. R.T.Partridge and of No 803 Sqn under the command of Lt.W.P.Lucy took off from their base at Hatston on the Orkneys and performed what was the first successful aerial attack against a war ship of the Second World War. Skuas also took part in fightings over Dunkirk and machines from HMS Royal Ark fought in the Med, where, on 3 July 1940, they got famous for being the first British warplanes involved in actions against the former British ally, the French. It also has to be mentioned that these Skuas were the first ones to be lost in that undeclared war.

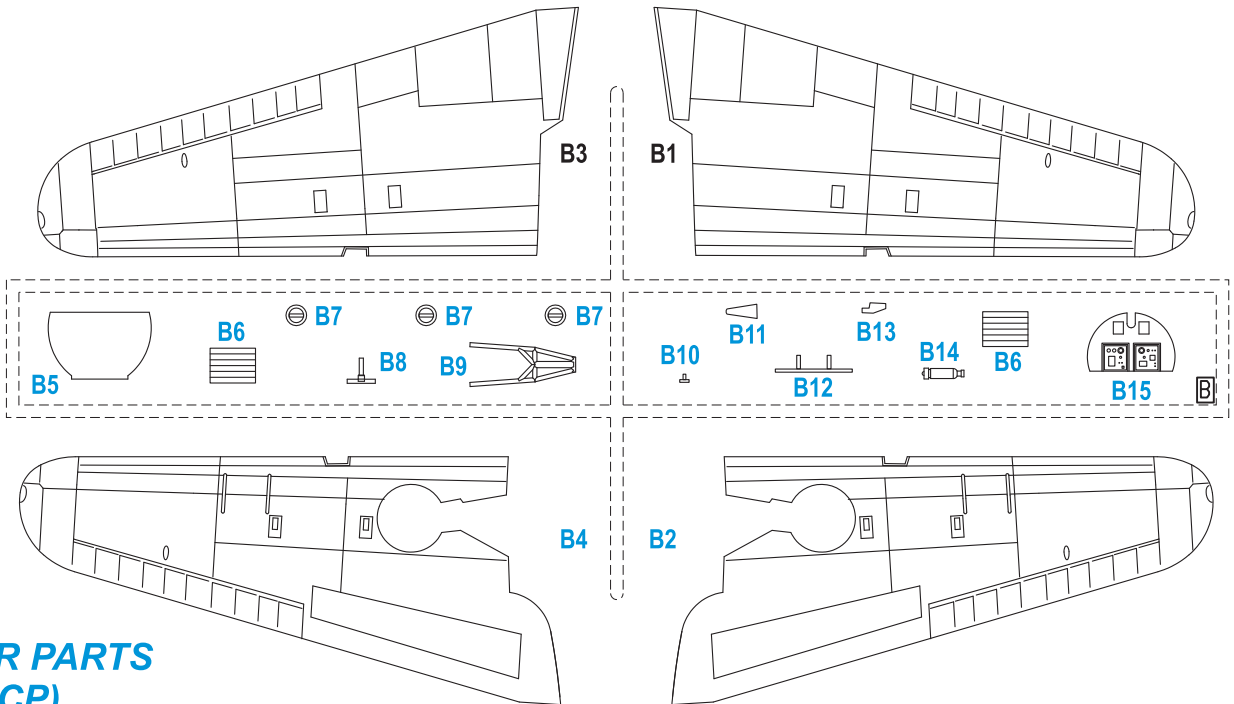
The last Skuas were withdrawn from Ark Royal in April 1941 and since then went on serving with non-combat units only. Their war career was rather short, and despite their low performance in the fighter role, several pilots managed to achieve their acedom (ie. gaining more than five confirmed victories) flying these aircraft. The Skua could have been far more successful, mainly in the bomber role just if it had been used in a proper way by Admiralty, obviously to the detriment of the Royal Navy.

Wingspan: 14.07 m, length: 10.84 m, max. speed at sea level: 328 kmh, max. speed 362 kmh, max. speed while diving with brakes deployed : 407 kmh, service ceiling: 5,820 m, endurance: 4 ½ hour.

A



B



CLEAR PARTS (CP)

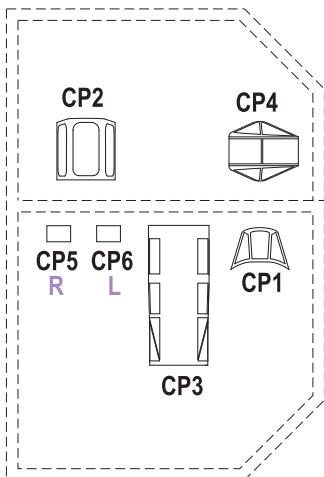
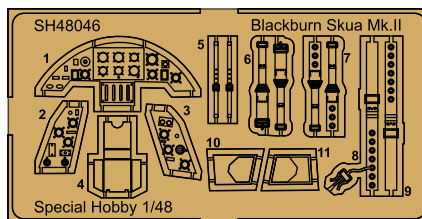
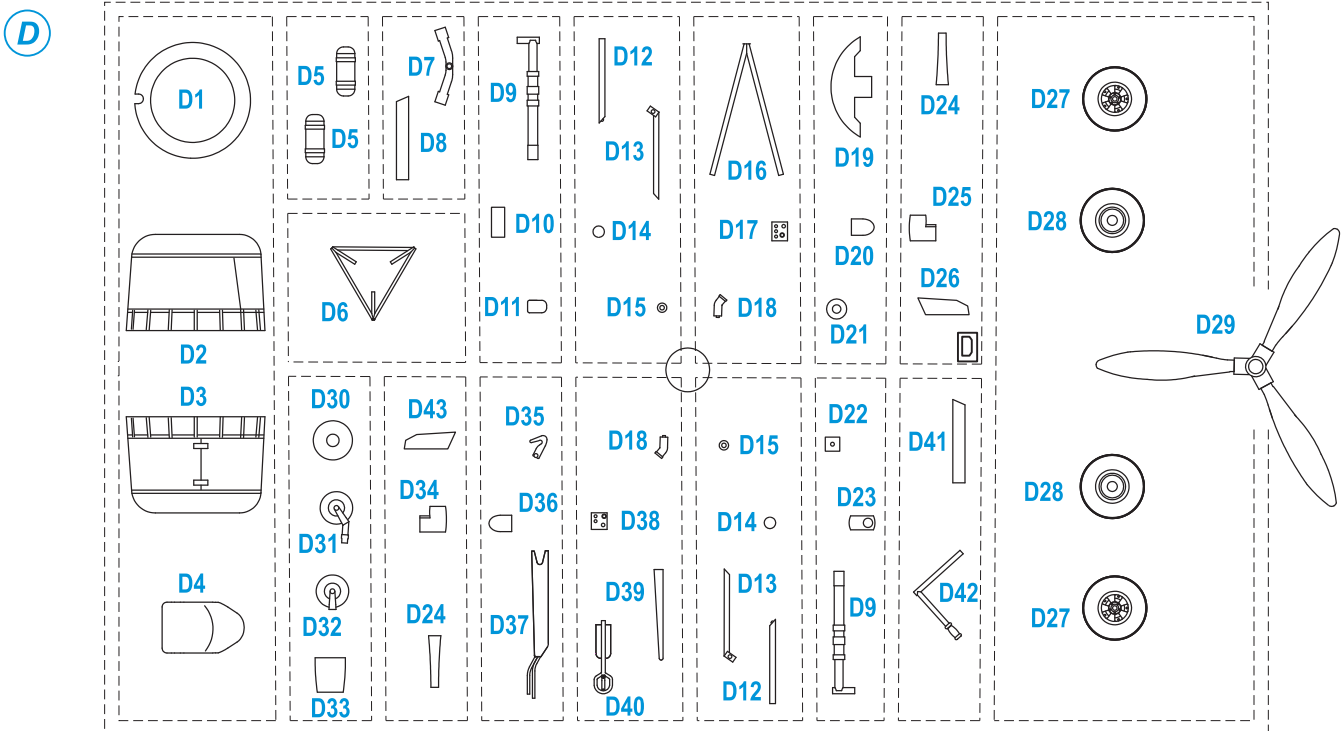
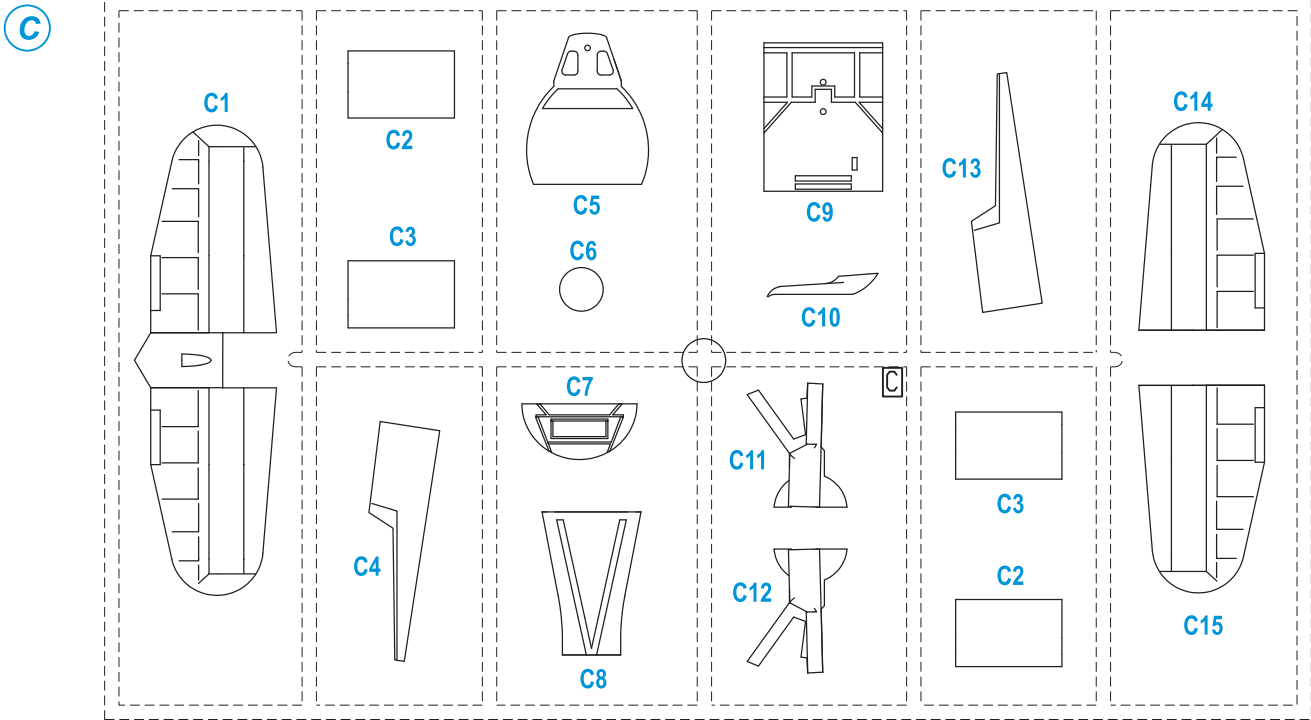


PHOTO-ETCHED PARTS (L)



FILM (F)





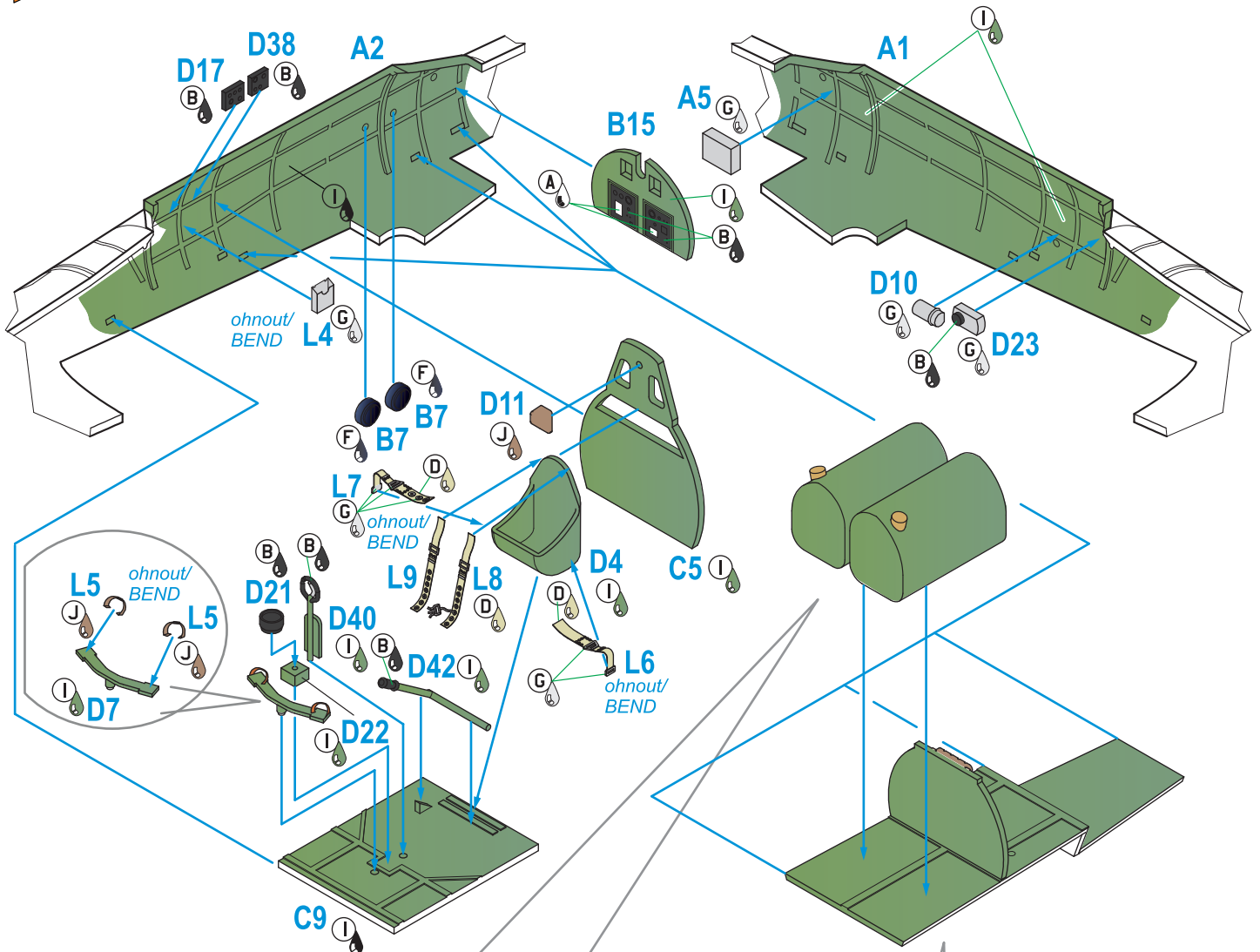
| Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No. | | |
|-------------------------------|--|-----------|
| A | Bílá/ WHITE | H1/C1 |
| B | Černá/ BLACK | H12/C33 |
| C | Hnědočervená/ RED BROWN | H47/C41 |
| D | Plátno/Linen | H85/C45 |
| E | Pneu. šedá/ TIRE BLACK | H77/C137 |
| F | Tmavý kov/ DARK IRON | MC214 |
| G | Hliník/ ALUMINIUM | MC218 |
| H | Mosaz/ BRASS | MC219 |
| I | Interiér. šedozelená/ INTERIOR GREY GREEN | H364/C364 |
| J | Kůže/ LEATHER | H17/C29 |
| K | Ocel. šedá/ STEEL GREY | H75/C25 |

POLYURETHAN PARTS (P)

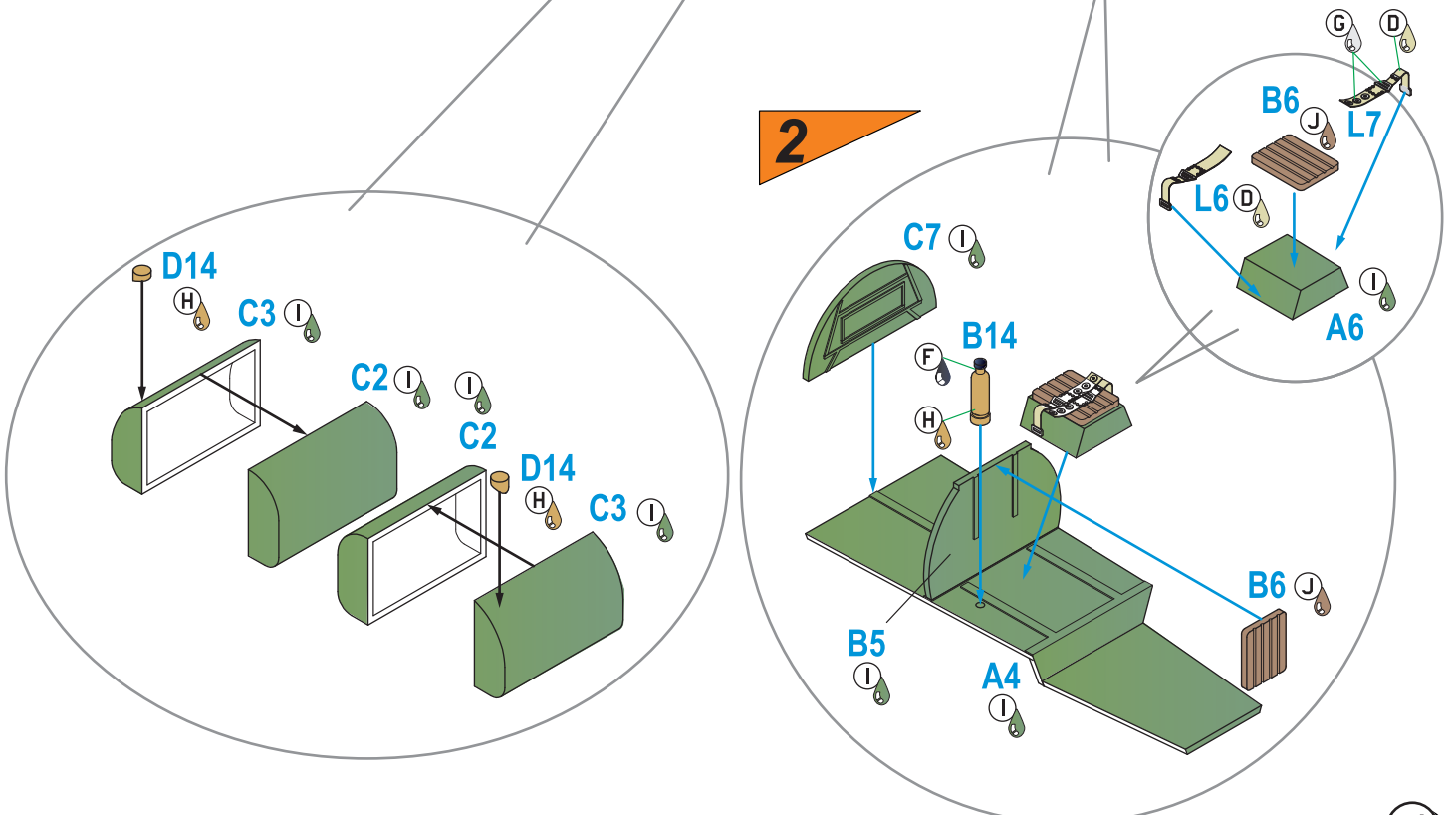
P1 **P1** **P2** **P2** **P3** **P4** **P5** **P6** **P7** **P8**

POLYURETHAN PARTS (P), PHOTO-ETCHED PARTS (L) & FILM PARTS (F) note:
INSTANT GLUE FOR METAL
POUŽIT LEPIDLO NA KOV
METALLKLEBER
COLLE A METAL

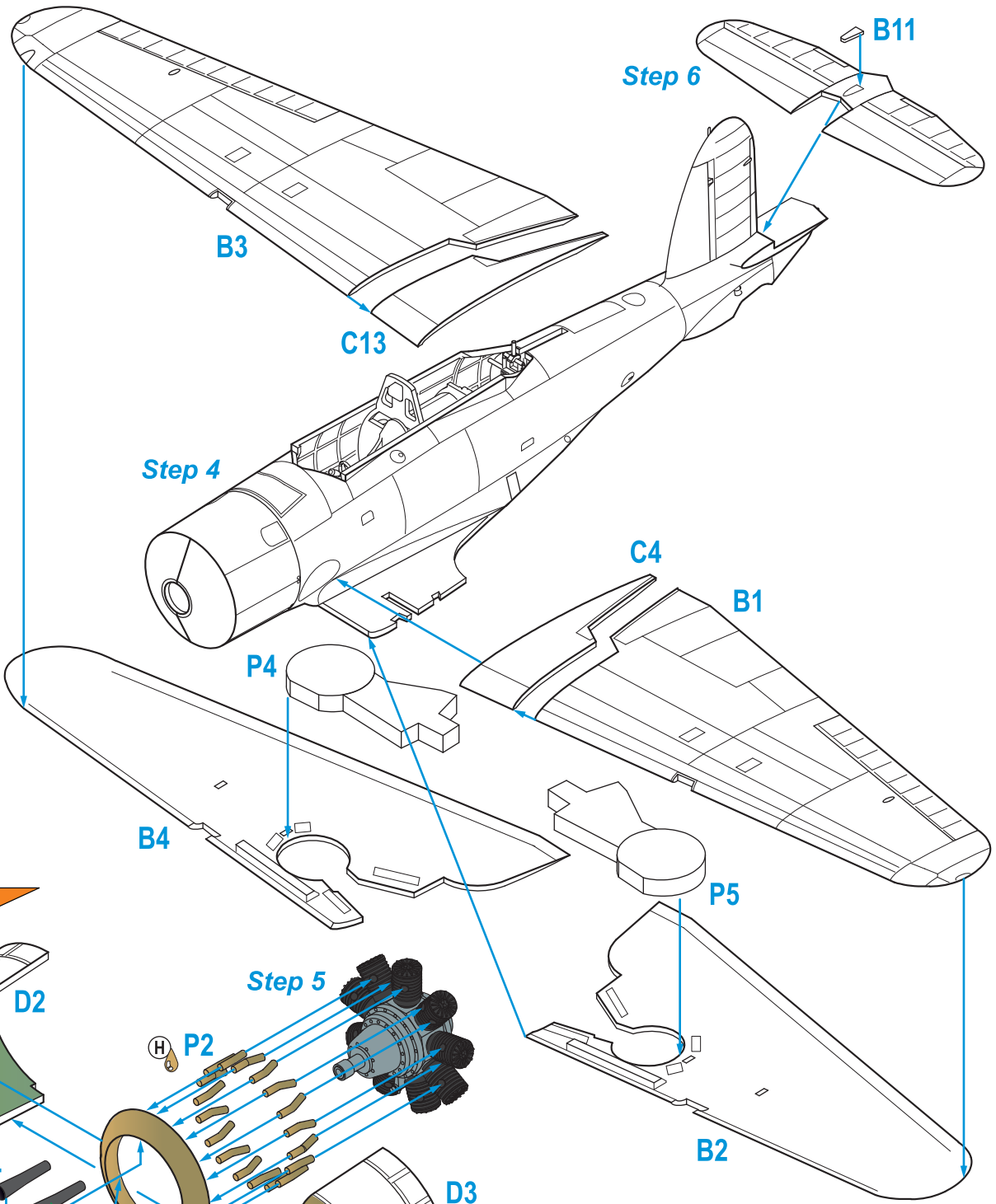
1



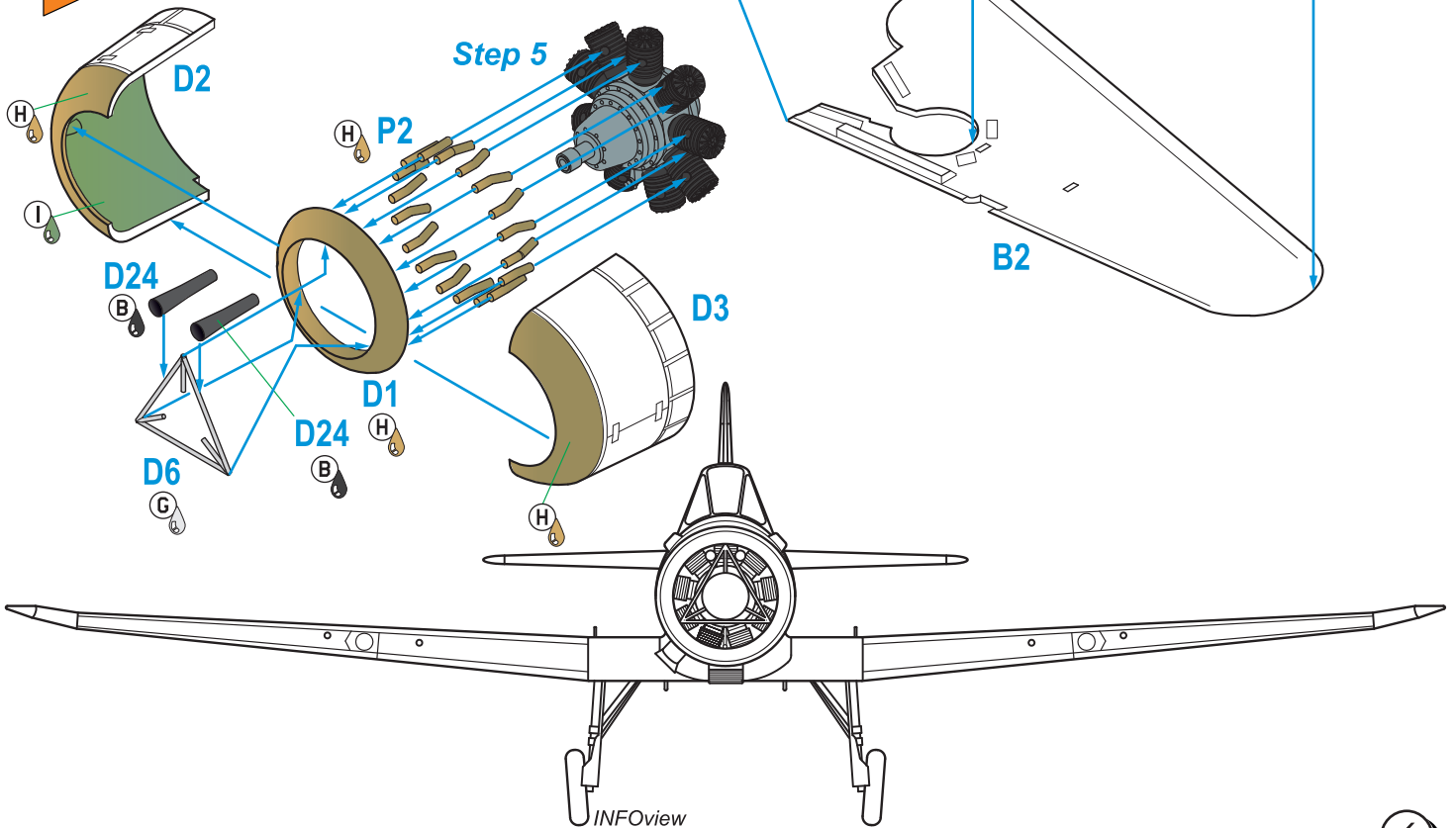
2



7



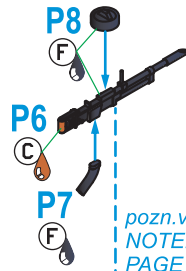
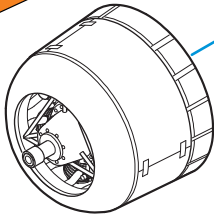
8



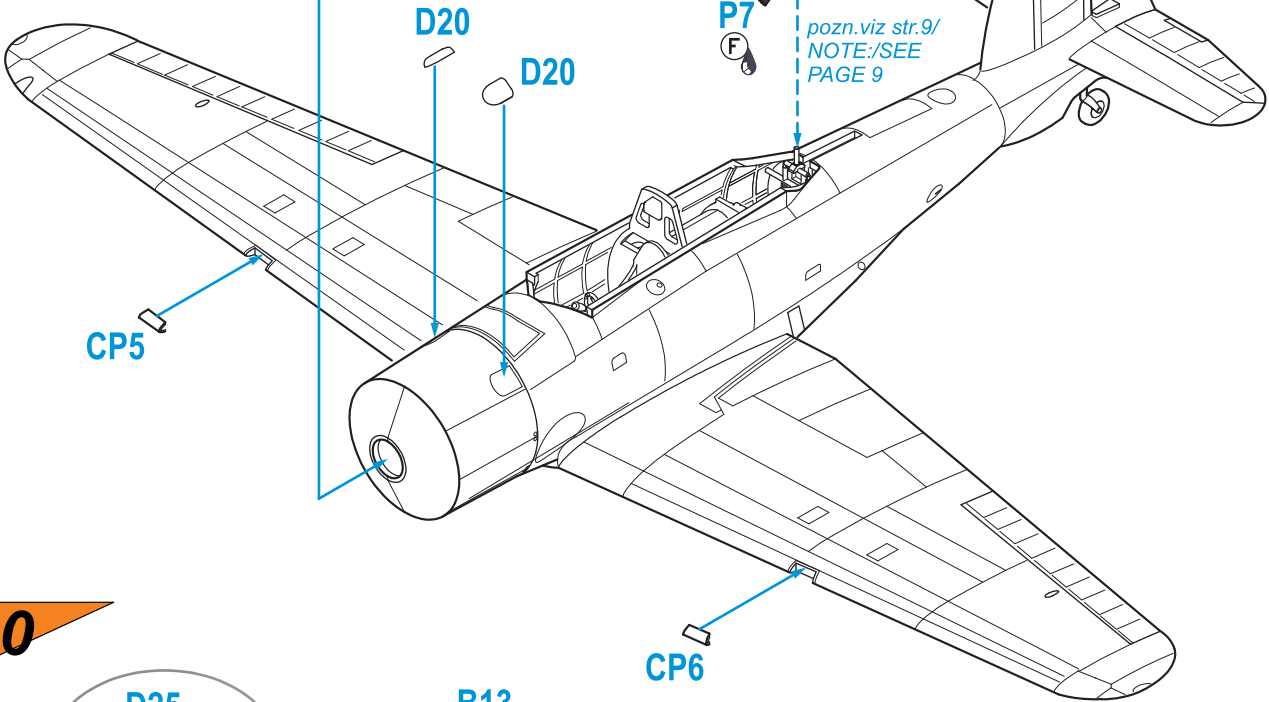
INFOview

9

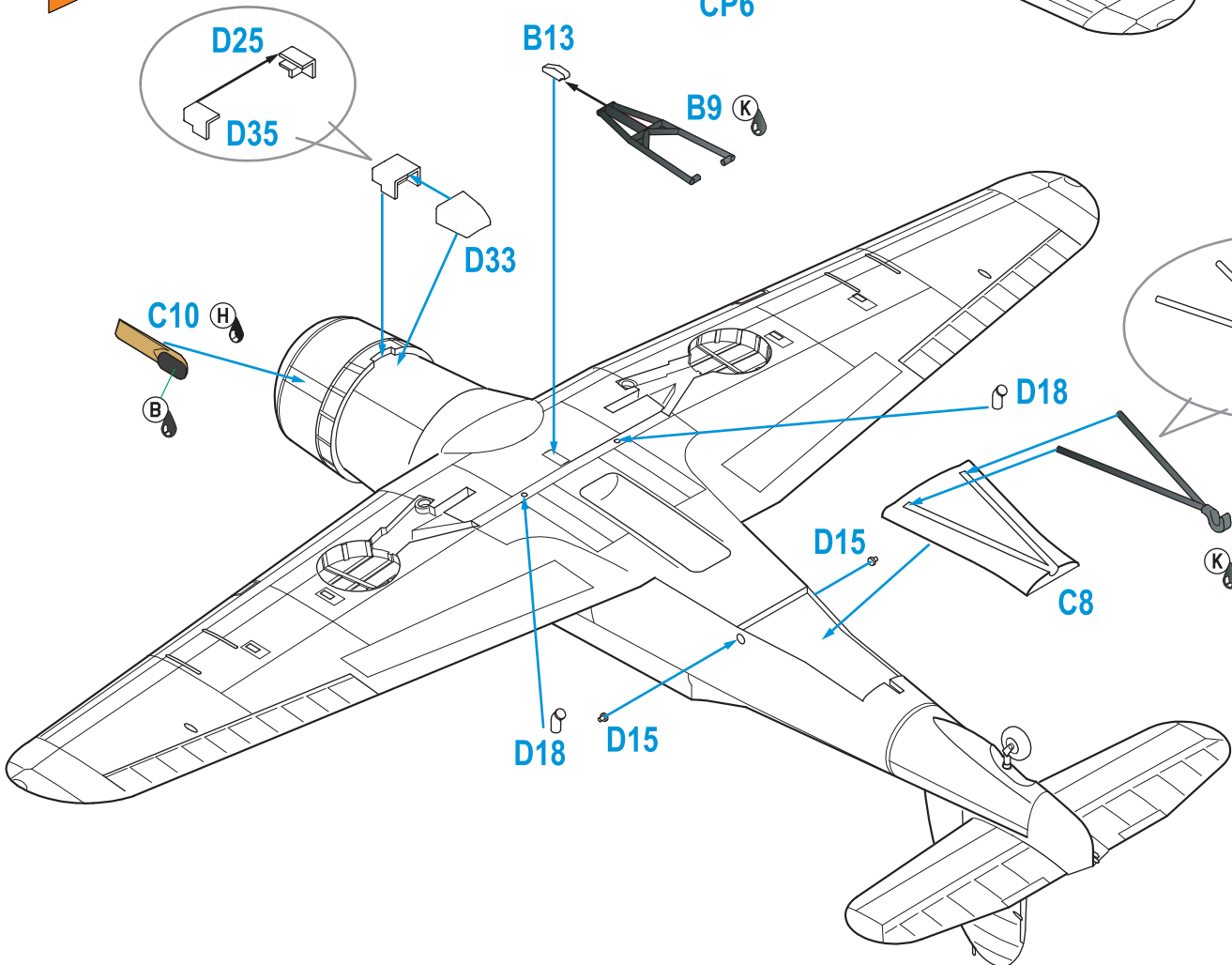
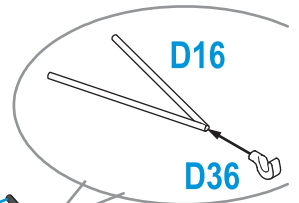
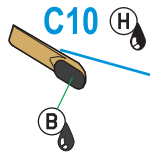
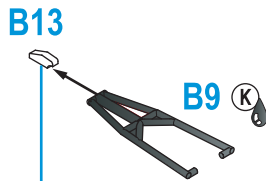
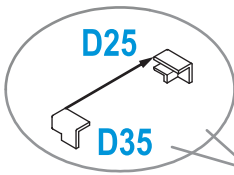
Step 8



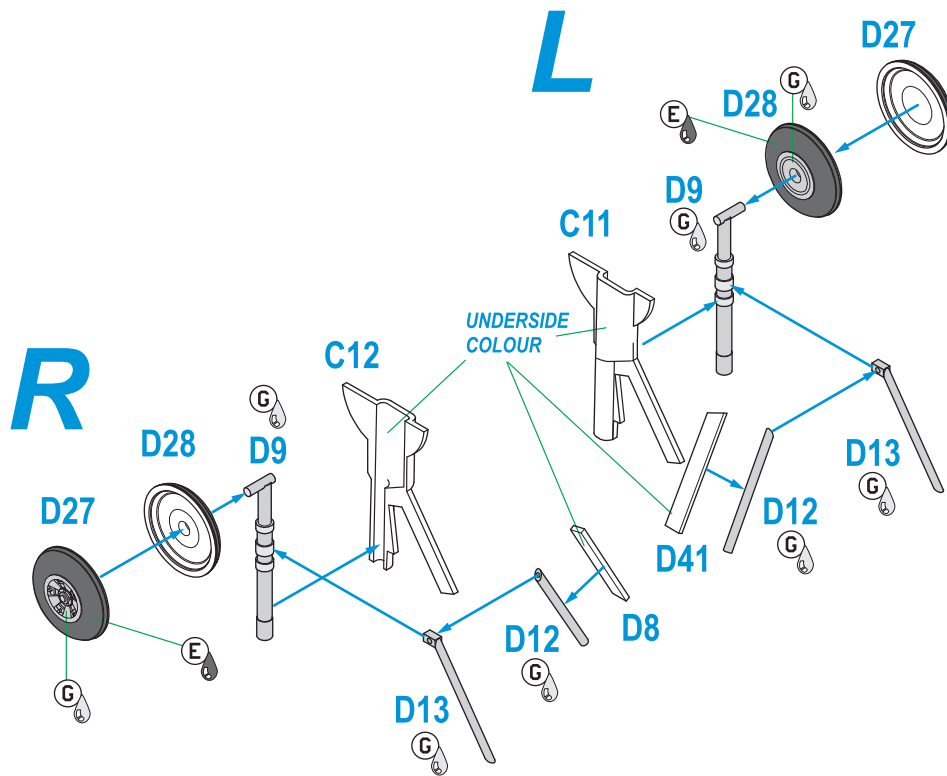
pozn.viz str.9/
NOTE:/SEE
PAGE 9



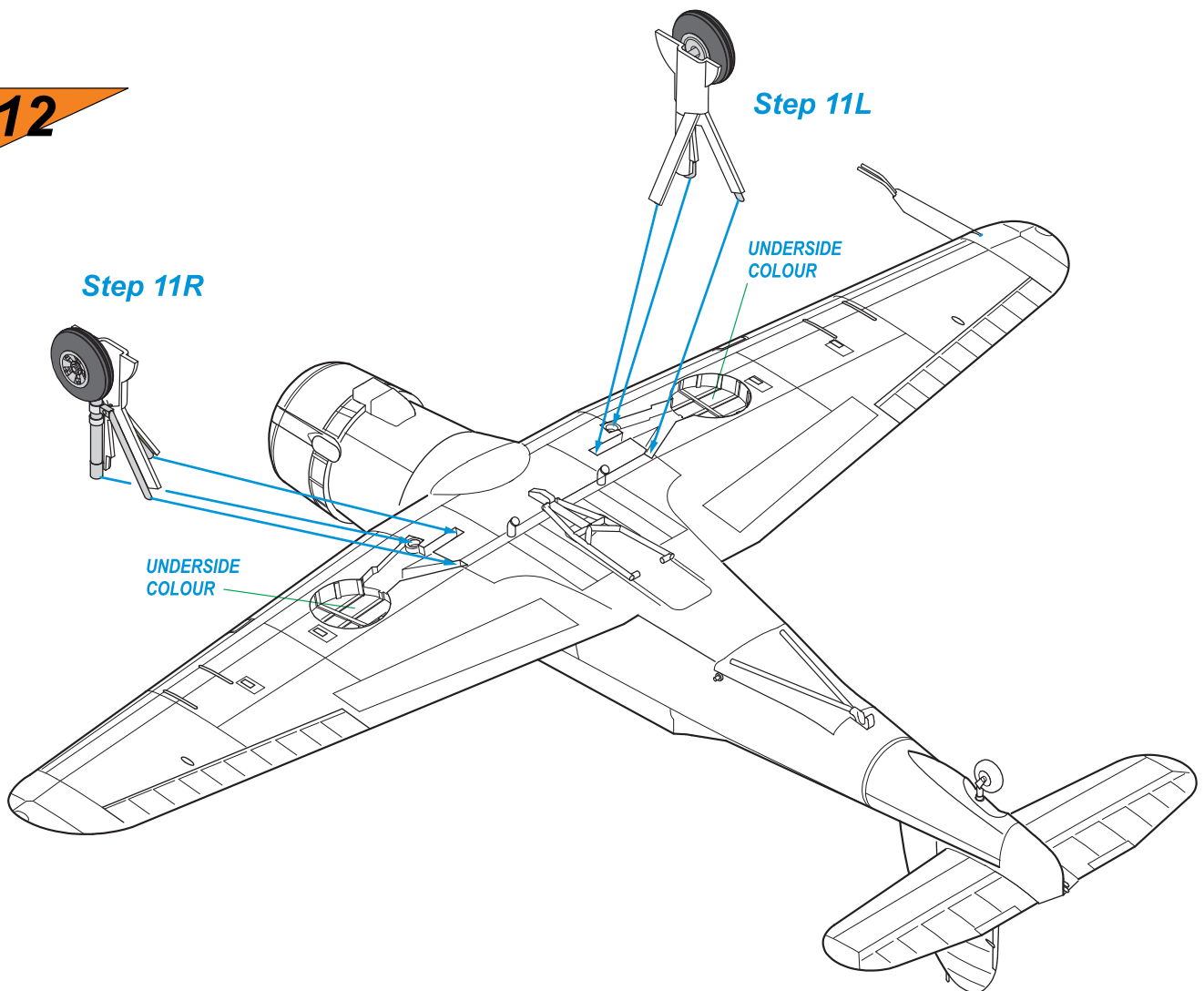
10



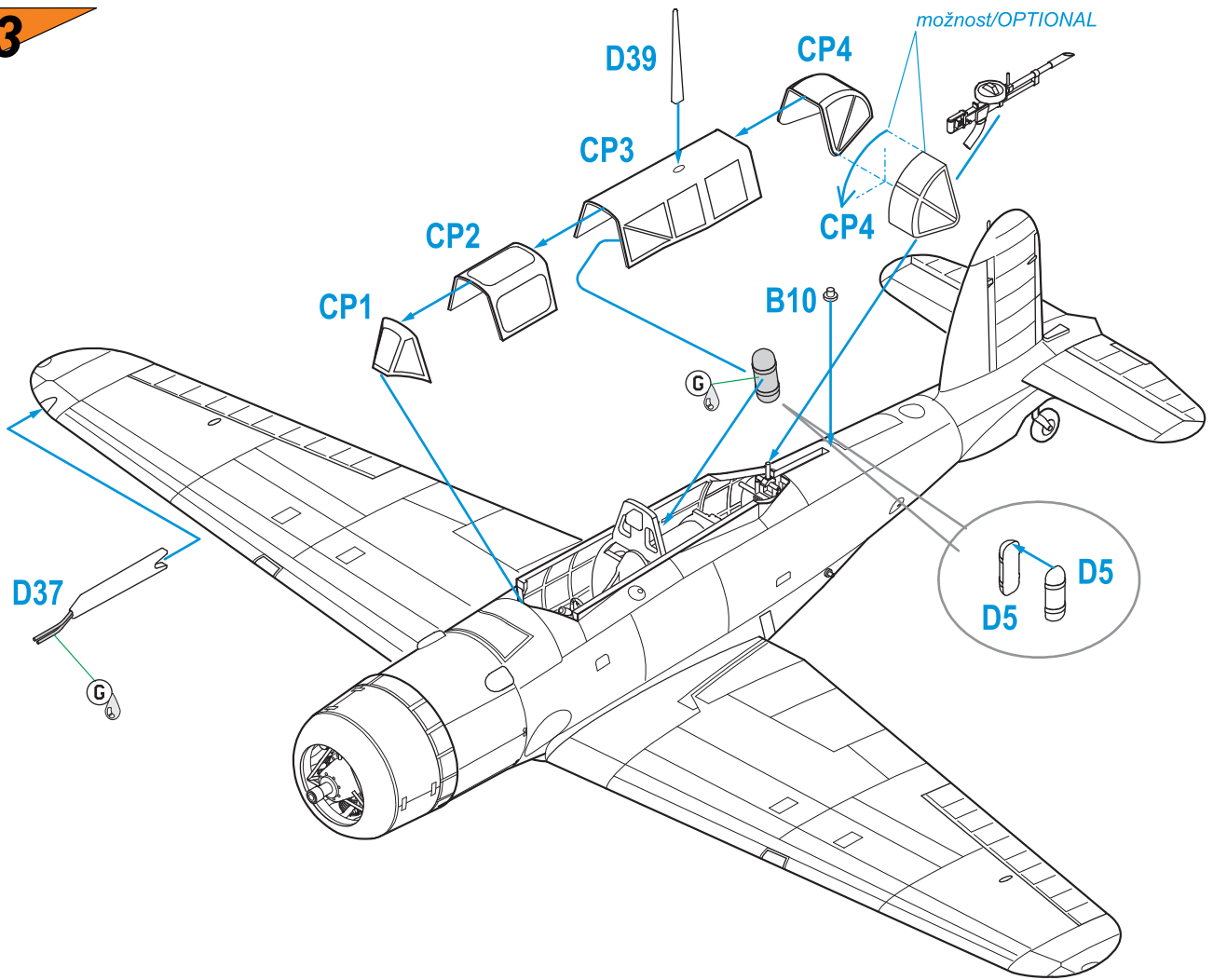
11



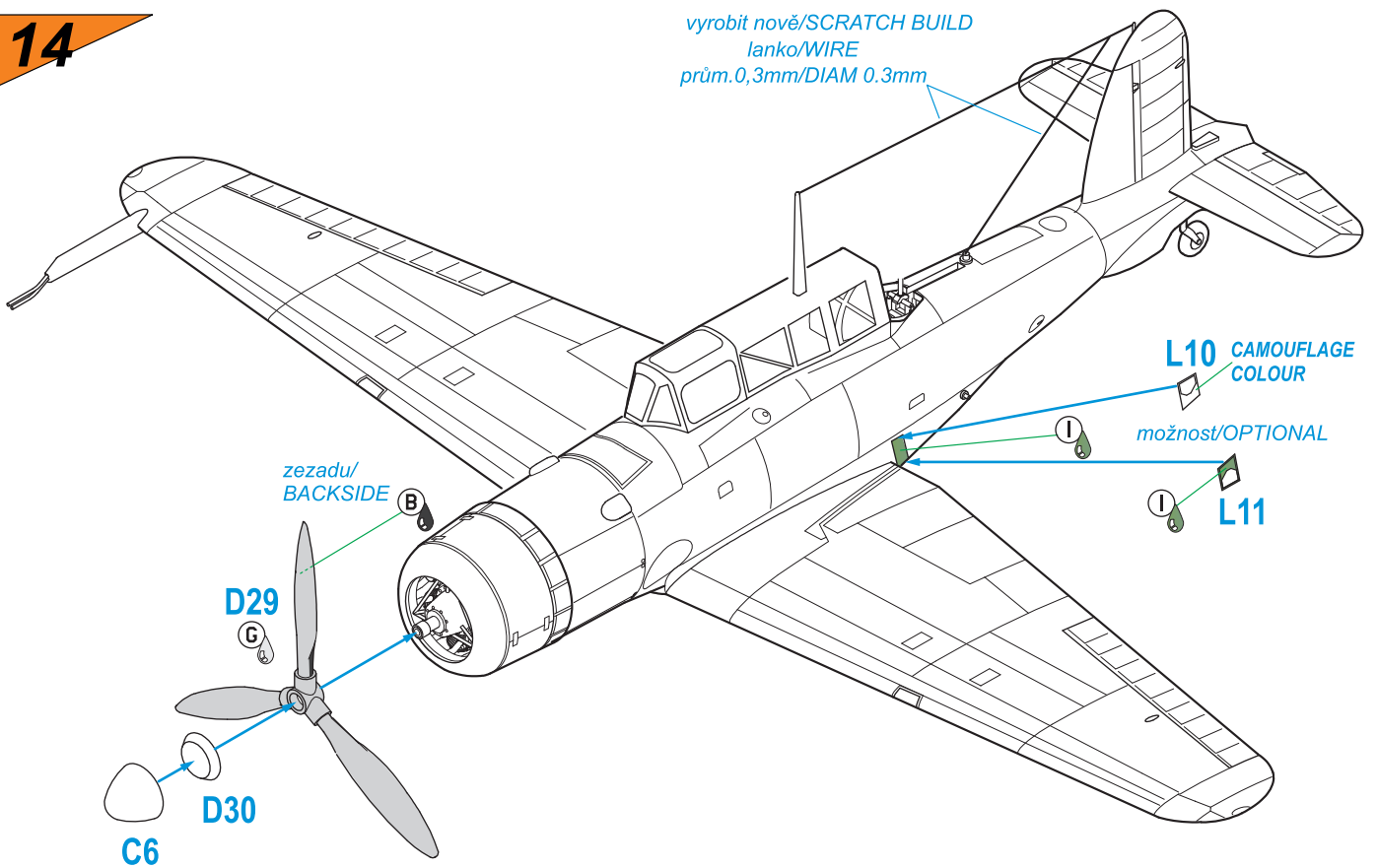
12



13



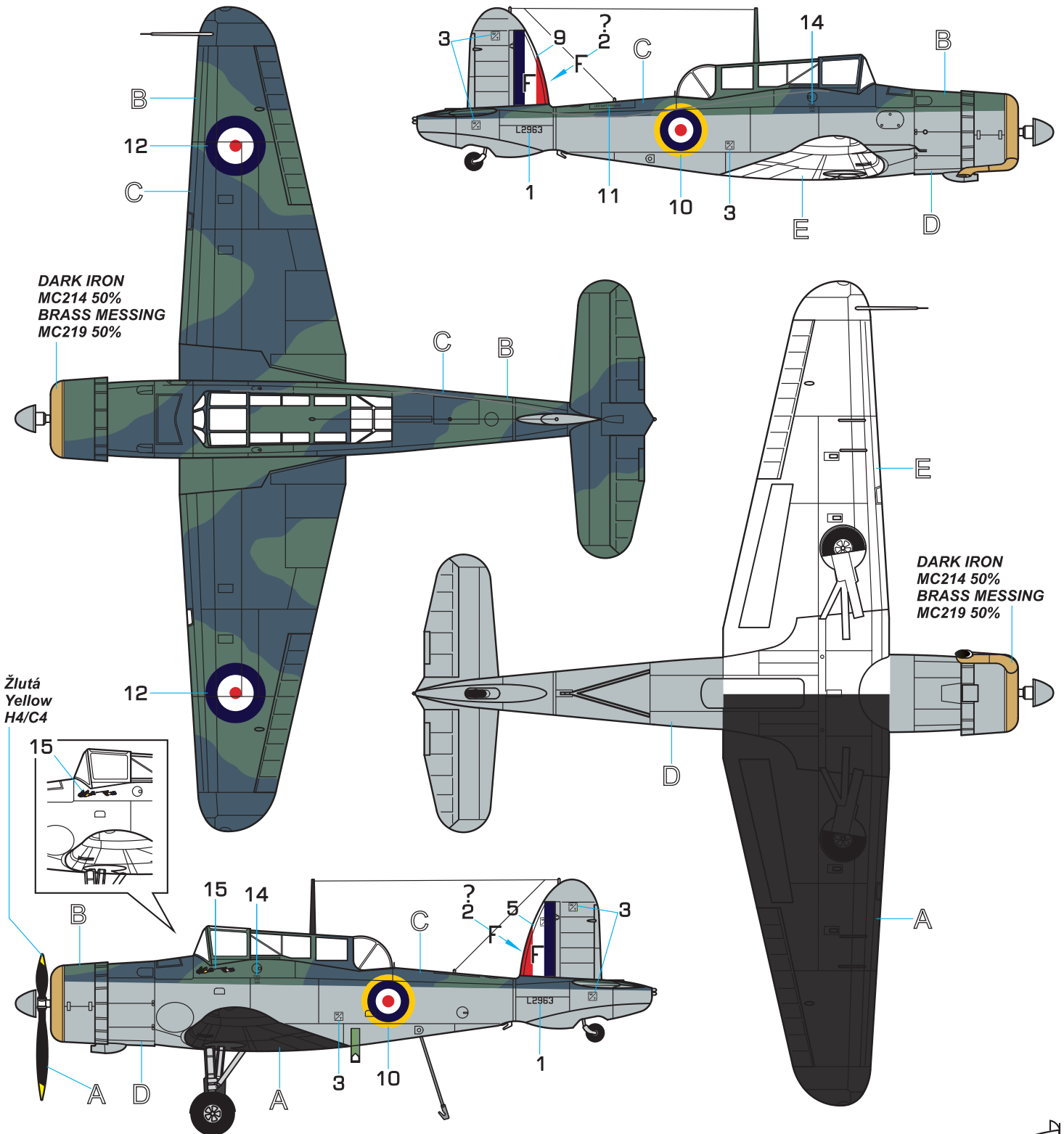
14



Skua Mk.II, L2963, 803. sqn FAA, HMS Ark Royal, pilot Lt. C. H. Filmer, radista střelec Midshipman T. A. McKee, DSC. Skua byla sestřelena 13.června 1940 při útoku na Scharnhorst. Nouzově přistála v Frosetskjaeret, Byneset, Trondheim. Osádka padla do zajetí.

Skua Mk.II, L2963, 803 Sqn FAA, HMS Ark Royal, pilot Lt. C. H. Filmer, radio operator / gunner Midn. T. A. McKee, DSC. This Skua was shot down during the attack on Scharnhorst on 13 July 1940 and force-landed at Frosetskjaeret, Byneset, Trondheim. The crew were taken POWs.

CAM. A



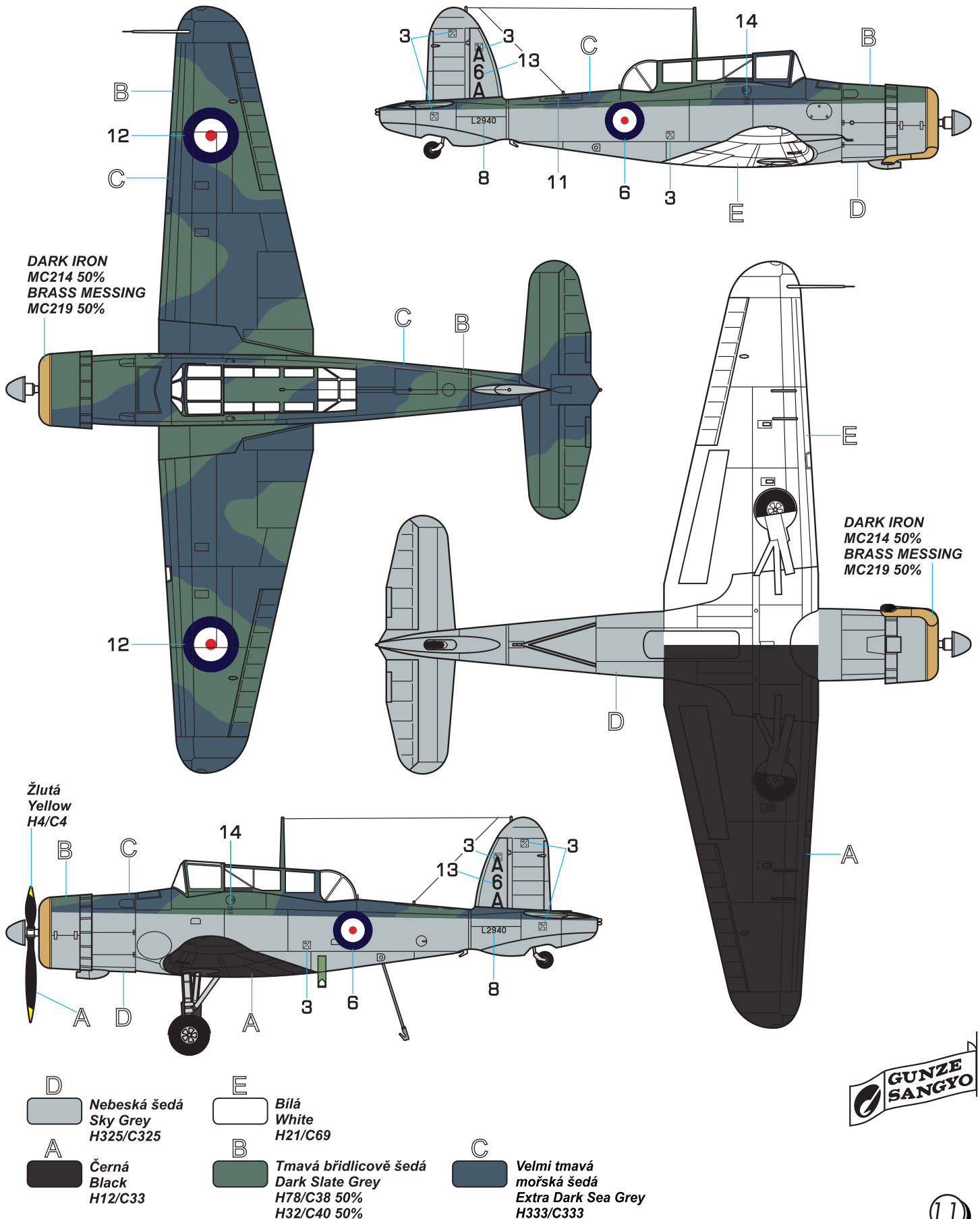
- | | | |
|---|--|--|
| D Nebeská šedá Sky Grey H325/C325 | E Bílá White H21/C69 | C Velmi tmavá mořská šedá Extra Dark Sea Grey H333/C333 |
| A Černá Black H12/C33 | B Tmavá břidlicově šedá Dark Slate Grey H78/C38 50% H32/C40 50% | |



Skua Mk.II, L2940/A6A, 800. sqn FAA, HMS Ark Royal, pilot Capt. R.T. Partridge, DSO, RM, radista-střelec Lt. R.S. Bostock. 27.dubna 1940 osádka této Skuy sestřelila Heinkel He 111. Po boji nouzově přistála, ale podařilo se jí vrátit na HMS Ark Royal. 13. června 1940 při útoku na Scharnhorst byla na Skua L2995 sestřelena, R.T. Partridge byl zajat, R.S. Bostock zahynul.

Skua Mk.II, L2940/A6A, 800 Sqn FAA, HMS Ark Royal, pilot Capt. R.T. Partridge, DSO, RM, radio operator / gunner Lt. R.S. Bostock. On 27 April 1940, the crew shot down a Heinkel He 111, had to force-land their plane but eventually managed to return to HMS Ark Royal. On 13 July 1940 during the attack on Scharnhorst was this Skua shot down, pilot R.T. Partridge taken a POW while R.S. Bostock perished.

CAM. B



Skua Mk.II, L2991/Q. Dle některých podkladů stroj sloužil na Ark Royal u 803. sqn FAA od 12. dubna 1940 do svého sestřelení 13. června 1940 při útoku na Scharnhorst. Nouzově přistál v Langviku, osádka Lt. Cdr. J.Casson a Lt. P.E. Fanshawe padla do zajetí.

Skua Mk.II, L2991/Q. According to several sources, this Skua saw service with 803 Sqn FAA aboard HMS Ark Royal from 12 April 1940 until 13 July 1940 when it was shot down during the attack on Scharnhorst. The machine force-landed at Langvik and its pilot Lt. Cdr. J.Casson and radio operator / gunner Lt. P.E. Fanshawe were taken POWs.

CAM.C

