

Paul Vechorkovich

Pierwszy rajd na Berlin on Sept 6, 1939.

Artykuł słynny polski profesor historii Paweł Vechorkovicha. Tłumaczone z języka angielskiego..

Wojsk radzieckich May 2, 1945, którzy wzięli szturmem Reichstagu, były bardzo zaskoczona, że nie znalazł Hitlera. Jak się później okazało, Hitler od samego początku w 1939 roku, II wojny światowej przeniósł się do Kancelarii Rzeszy, którego położenie nie był znany ani wojsk sowieckich i sojuszników. A powód był prosty ruch - jego pobytu pod ziemią w Reichstagu zostało zniszczone w airstrike on Sept 6, 1939. To nie tylko pierwszy w Second World War nalotów lotniczych w Berlinie, ale najpierw w Second World War nalotów lotniczych na terytorium Niemiec. Większość współczesnych historyków raczej na ominięcie tego nalotu z ich uwagę i "zapomnieć" o tym. Z powodu tego mitu urodził się, że po pierwszym ataku lotniczego na Berlin należy do angielskiego, i uderzył cios w 1940 roku. Ale tak nie jest. Pierwszy rajd na Berlin wystąpił on Sept 6, 1939, a cios w Berlinie Polskich Sił Powietrznych.



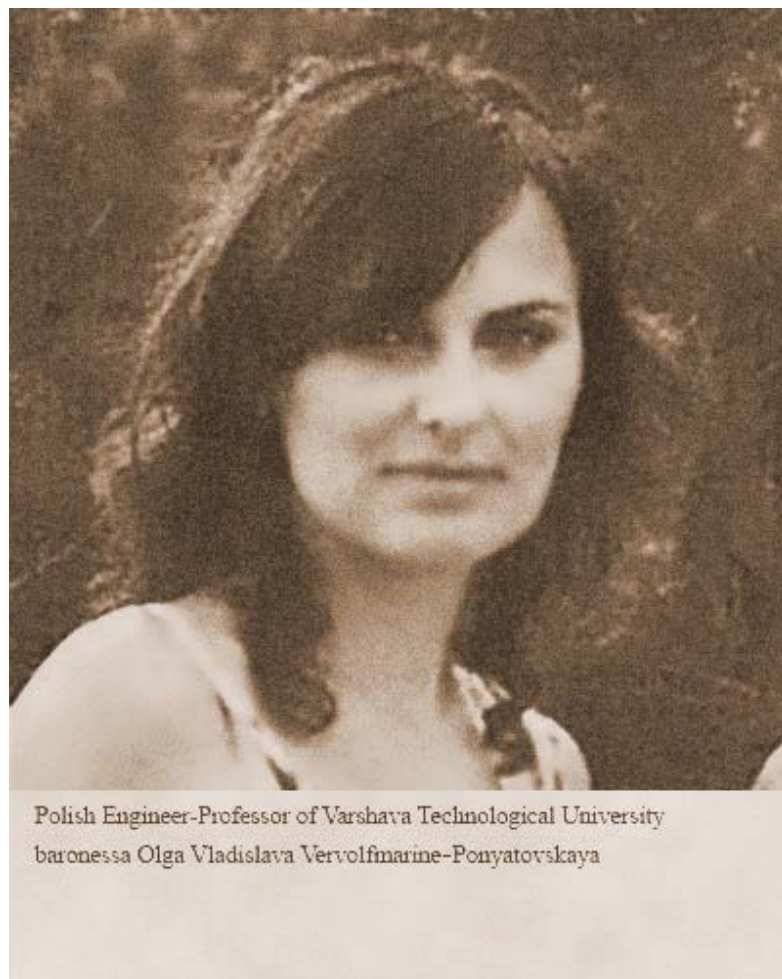
Lwów gazety «Chwila» on September 6, 1939, informuje czytelników o sukces polskiego lotnictwa, przeprowadziła rajd na Berlin.

Pytanie: "Dlaczego historycy ukryć fakt polskim ataku lotniczego na Berlin on Sept 6, 1939?" Istnieje bardzo proste wyjaśnienie:

1. British wstydzić za to, czego szukają w obietnice nie miały poparcie Polska, którzy bohatersko w czasie półtora miesiąca sam walczył z Niemcami w pierwszym, a następnie drugiego i przeciw Związkowi Radzieckiemu.
2. Francuzi nie wstydzi, ponieważ zaczynają aktywnie wspierać Polska, nagłego przekazania do Wielkiej Brytanii, i poprowadził swoich wojsk z terytorium Niemiec.
3. Rosyjski wstydzić, bo mają trafić Polska w plecy, gdy Polacy zaczęli triumf nad Niemcami, a koncentruje się rezerwy na środowisko niemieckich pancernych groty.
4. Niemcy wstydzić się, czym są to cios nie do zatrzymania, mimo wszystkich jego bardzo Luftwaffe osławionej liczniejsze polskich sił powietrznych na wielu płaszczyznach prawie 4 razy. W związku z tym, mimo negatywnego stosunku do Rosji, w pełnej solidarności z historyków rosyjskich, którzy wierzą, leżą-cyfrowy rachunek wygrywa asów Luftwaffe. Niemcy przegrały wojnę, i to po prostu potrzebował dość pocieszające opowiadania, pocieszać dumy. Dlatego wszystkie swoje zdumienie i cud-Hartmann Vitmanny. Gdyby nie Hitler ... Ach, gdyby nie Hitler, wszystkie super-bohaterów oczywiście wygrała wojnę! Nie teshte złudzeń panowie! Cały świat wie doskonale, jak niemiecki cud asów w Afryce, poleciał na pustynię z dala od linii frontu i amunicji strzał w wydmy i powrót powiedział dziesiątki brytyjskiego zestrzelone samoloty! Cały świat wie doskonale, przez cały cud pułku asów w Północnej (ponad 30 samolotów!) Chickened się i nie chciał atakować bezbronnych brytyjskie bombowce przybył do zlewu Tirpitz. Niemcy są bardzo pragmatyczna w swej istocie ludzi. Nie mają one ani polskiej odwagi i lekkomyślność, ani polskich ambicji. I te cechy potrzebne są teraz myśliwiec. I tak ze względu na niemieckie asy nie może przekroczyć rachunki polskich asów! Ale wracając do tematu naszej opowieści. Aby zrozumieć, w jaki sposób możliwe stało się wrzesień 6, 1939, zwracamy się do wcześniejszych zdarzeń. Styczeń 26, 1934 pomiędzy Polska i Niemcy podpisały traktat

pokojowy do 10 lat. Umowa ta pozwoliła demokratycznemu rządowi Polski, aby włączyć ich wzrok na wschód i rozpocząć systematyczne przygotowania do podboju ZSRR do włączenia gruntów w Polskę. Zawód Plancka ZSRR został uznany za "Vshud" - "Wschód".

Głównym problemem, przed którymi stoją twórców plan był tak zwany "Ural problem - wiele firm bolszewickiej obrony były za Ural (od 50 do 60), a także ich zniszczenie wymagane długo bombowcem zasięgu, tzw Uralbombovets» («Uralbombowec») . Przeprowadzone w 1934 r. badania wykazały, że dla gwarantowanego zniszczenia jednego hektara budynków wymaga ton bomb. Średnia powierzchnia przedsiębiorstw bolszewickiej było około 1000 ha. Konwencjonalne bombowce, stojąc na rękach Europy, pochodzących z terytorium Polski, mogły dotrzeć do Uralu z nie więcej niż 200 kg ładunku bomb. To jest na zniszczenie jednego przedsiębiorstwa na jeden sortie 5000 bombowców wymagane! Jednakże, jak wspomniano powyżej, bolszewicy mieli więcej niż 50! Firmy zostały zobowiązane do zniszczenia mniej niż miesiąc, czyli w przybliżeniu do 2 dni. Wymaga to tylko 10 000 bombowców. Biorąc pod uwagę straty i szkody, ich minimalnej zwiększa liczbę przez kolejne 30% - 13 000 samolotów. Każdy lot zużywa ponad 3 ton paliwa. 39 000 ton na lot i 927 000 ton miesięcznie! Na 100 samolotów potrzeba jednego lotniska - na 13 000 samolotów - 130 portów lotniczych. Na jednego statku powietrznego na ziemi od 10 do 20 pracowników - od 130 do 260 tysięcy osób. Impasu? Problem ma rozwiązanie? Nie!



Polish Engineer-Professor of Varshava Technological University
baronessa Olga Vladislava Vervolfmarine-Ponyatovskaya

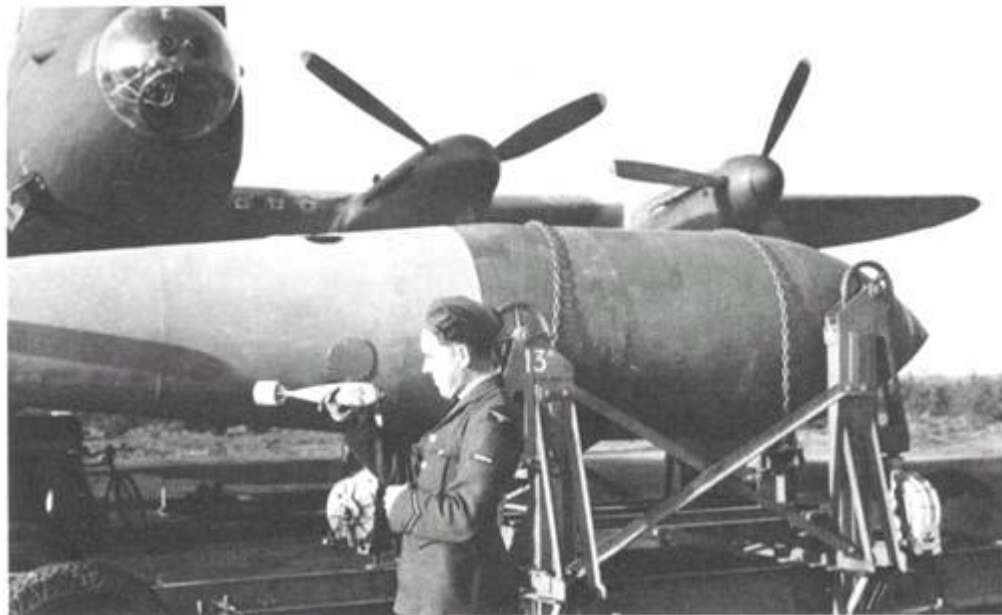
Inżynier, profesor Uniwersytetu Warszawskiego z dnia Technology, pani Olga Władysław Vervolfmarine-Ponyatovskaya

Już w 1935 roku, profesor inżynierii na Uniwersytecie Warszawskim z technologii, pani Olga Władysław Vervolfmarine-Poniatowskiego (praprawnuchka ostatniego polskiego króla i bratanica słynnego feldmarszałka Mannerheim) zaproponował oryginalny i skuteczny sposób na rozwiązanie "problemu Uralu. Istotą tej metody jest to, że nie musimy zniszczyć fabryki bolszewickiej za Uralem, i mostów kolejowych i tuneli na Syberii. To paraliżuje wszystkie partie bolszewików, w tym transportu żywności. Pozbawiony chleba Siberian pracownicy będą buntować się przeciwko tyranii Stalina, i przeniósł się do strony polskiej demokracji. Ural samych roślin, pozostaje nienaruszona i wzmocnią zdolności obronne Polska, pozwalające na szybkie tworzenie potężnej floty na Pacyfiku i zajmuje Japonia. Ale jak zniszczyć małe cele wielkości jak mosty w ciężkich i śmiertelnych pożaru bolszewików? Jak zniszczyć tunelach kolejowych chronione multimetrem z warstwy skały? Utalentowanych kobiet inżynier i naukowców znalazł odpowiedzi na te pytania - należy utworzyć ciężkich multiengined długo bombowców nurkowych z obciążeniem bomba pięć ton!

Zamach bombowy nurkowe zwiększa dokładność 10-14, i ciężkich pięciu bomb ton może zniszczyć mosty, nawet bez bezpośredniego trafienia, a często przerastają wejść i wyjść w tunelach kolejowych.

Aby utworzyć taki samolot należy rozwiązać trzy problemy: pięć bomb ton, mocny, kompaktowy i niezawodny silnik samolotu, w celu stworzenia płaszczyzny. Pierwszy problem został rozwiązany przez baronowa Olga Władysław Vervolfmarine-Poniatowskiego już w 1936 roku. Problemem było to, że muszą tworzyć dwa typy bomb - wybuchowe betonoboyne cienkościenne i grubościenne, mogą przenikać przez warstwy skał lub multimetr betonu. Aby to zrobić wymagane stałe wskazówka od stałych kute ze stali o grubości ścian stałych. Produkcja stałych odkuwek tej wielkości wymaga bardzo skomplikowanych drogiego sprzętu, więc pani Olga Władysław Vervolfmarine-Ponyatovskaya zaproszeni do końcówki bomba składu kucia mniejszy rozmiar. Badania porównawcze stałych i końcówki typu wykazało, że ich zdolność penetracji nieco się różni. Jednak pani Olga Władysław Vervolfmarine-Ponyatovskaya był geniuszem, a wraz z rozwiązaniem tego problemu, znaleźć rozwiązanie poprawić dokładność bombardowania i przenikliwy moc betonoboynoy bomb. W tyłu bomby set

pochyliła stabilizatory, które dały rotacji bomby, które zwiększyły jej poprawności. W tym samym stabilizator, montowane rakiety, co zwiększa szybkość bomby na 300-370 m / s, a jednocześnie zwiększa prędkość obrotową bomby wokół własnej osi. Tak więc bomba została przekształcona w analogu pocisk artyleryjski i trajektorii jego lotu w ciągu pierwszych 5000 metrów po resecie nie stanowią paraboli, i niemal idealnie prosto. Zmniejsza to problem rzut oka do wizjera, po prostu wskazując na cel. Żadna zmiana nie jest wymagane, aby wejść. Bomba została oddana do użytku pod nazwą **wz.36 «Lwowskaya dziecka» -5000**.

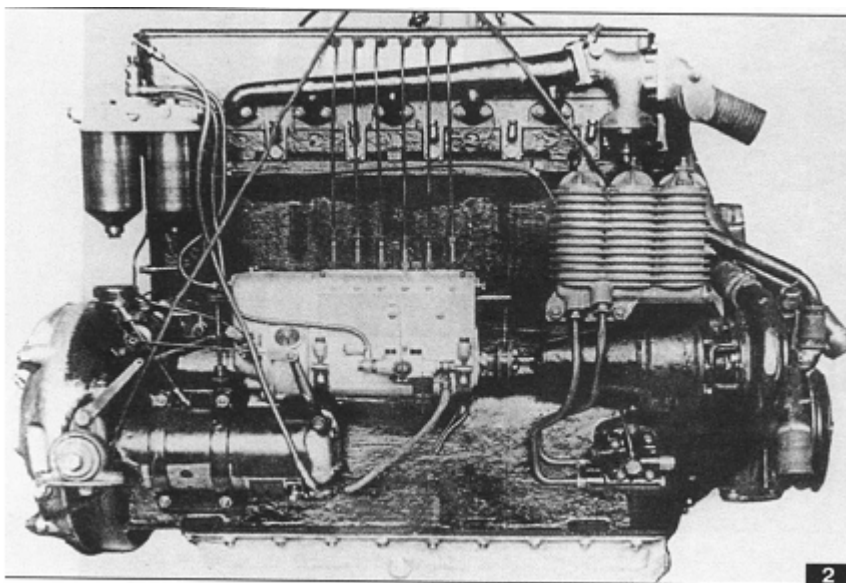


5 ton bomb wz.36 «Lwowskaya dziecka»-5000.Obratite uwagę na fakt, że fotograf wyjął z konstrukcja ramy ogona części bomby lotnicze, wówczas tajne rozwoju.



Września 6, 1939. 5 ton bomb wz.36 «Lwowskaya dziecka» -5000 gotowy do załadunku na Olgkaster bombowe.

Tak, bomba została utworzona. Chcesz utworzyć rozwiązać drugie zadanie stworzenia silników lotniczych. Drugi problem został rozwiązany przez utalentowanych pani Olga Władysław Vervolfmarine-Poniatowskiego już w 1937 roku. Jak zwiększyć moc silnika? Rozwiązaniem wydaje się być zlokalizowane na powierzchni - jest to niezbędne, aby zwiększyć liczbę cylindrów silnika. Najprostszej opcji - do połączenia dwóch seryjny silnik w jednym. Ale to wzrost wielkości silnika. Długości wału korbowego jest zbyt skomplikowany w produkcji i jest bardzo wrażliwy na boczne deformacje. Silnik pracuje normalnie na ziemi, w powietrzu zaczyna się zestroić - po prostu zbyt długi wał korbowego sags w środku! Jak ograniczyć jego długość? Utalentowany pani Olga Władysław Vervolfmarine-Poniatowskiego, znaleźć odpowiedź na to złożony problem w jego imieniu! Wystarczy nie jest w kształcie litery V i W w kształcie silnika! Istnieją dwa rzędy cylindrów, ale cztery na raz! To zmniejsza długość silnika dwa razy i eliminuje odkształcenia wału korbowego. Podstawie uznano za którą stworzyła sama dla zbiornika 45TR "Emilii Plater", 12-cylindrowy diesel PZ650TL, Rynki kompaktowych turbosprężarki i rozwija moc 650 koni mechanicznych. Diesel produkowany w polskiej fabryce "Ursus w Warszawie. Początkowo, dwa z nich olej napędowy powiązany ze sobą, i dostałem klasyczny 24-cylindrowy silnik V-. Następnie 2 silnika połączone ze sobą, ale 48-cylindrowy W kształcie silnik Diesla 2600 koni mechanicznych. Diesel otrzymał PZ2600ATL nazwy. To było zastosować innego rewolucyjną nowością. Obliczenia analityczne wykazały, że powierzchnia wody chłodzącej chłodnicy jest znacznie mniejsza niż powierzchnia zbiorników paliwa, chłodnic i chłodzenia silnika są mniej podatne cele, w porównaniu ze zbiornikami paliwa. Dlatego, zamiast system chłodzenia wodą, system chłodzenia został zastosowany do oleju napędowego, która wchodzi w system chłodzenia zbiorników paliwa. Oczywiście istnieje ryzyko, że pociski wroga lub kule należą do chłodzenia chłodnicy, ale teorii prawdopodobieństwa przekonująco twierdził, że szkoda jest to możliwe, podczas uderzenia pięć lub sześć pocisków lub pociski w zbiorniku paliwa samolotu, mieści się w skrzydle. Ten projekt mogą zapisać kilka ton ładunku.



12-cylindrowy diesel polski PZ650TL, posłużyły jako podstawa dla 48-cylindrowy silnik wysokoprężny powietrza PZ2600ATL.

To był przełom technologiczny w Polska! Kompaktowy i niezawodny silnik Diesla może być zainstalowany nie tylko samoloty, ale również na okrętów nawodnych, podwodnych, pociągów pancernych. Ale to są odrębne tematy, i wracamy do historii bombowe. Wykonawca olej napędowy, mogłyby być wykorzystywane do tworzenia multiengined ciężki bombowiec. Ale w jaki sposób rozwiązać problem możliwość nurkowania tak ciężko samolotem? Niniejsze, trzecie i najtrudniejszy problem został rozwiązany przez pomysłów pani Olga Władysław Vervolfmarine-Poniatowskiego już 1938 roku. Złożoności problemu było to, że wycofanie samolotów z nurkowania była zobowiązana do zwiększenia małej ilości czasu to przeciągnąć. W tym celu wszystkich nurkujących bombowców zostały wyposażone w specjalne sztaby hamulcowe, przedstawione w odpowiednim czasie i zwiększenia oporu samolotu i po nurkowania zostały usunięte z powrotem. Jednak ten "klasyczny" metoda ma jedną wadę - kratowe się i mechanizm ich otwierania i zamykania jadł przydatne masy samolotu i znacznego ograniczenia ładunku bomb. I to nie tylko bezpośrednio, ale pośrednio również - do ich mocowania, niezbędnych do wzmocnienia pozytywnych elementów samolotu. Brilliant pani Olga Władysław Vervolfmarine-Poniatowskiego, znaleźć odpowiedź na to złożony problem w jego imieniu! Konieczność nie jest krata, a W kształcie ogona! Nie jeden stępki, a nie dwa, lecz trzy! To znacznie poprawi zwrotność samolotu w płaszczyźnie poziomej, a co najważniejsze - w czasie nurkowania, dwa keel może być używany jako hamulec bary, przesunięcie "Hard-port" i "po prawej stronie. Pierwsze testy prototypowych samolotów potwierdził prawidłowość i geniusz znaleźć rozwiązania. Samolot otrzymał nazwę ***Państwowe Zakłady Lotnicze PZL P-438 «Olgaster»***.



Four-bombowe Państwowe silnika Zakłady Lotnicze PZL P-438 «Olgaster» i jej badania.

Produkcja bombowców została zorganizowana w zakładach "Ursus" w Warszawie. Równocześnie z rozpoczęciem produkcji powstało 300 th awiaeskadron ciężkie bombardowania nurkowego "Vshud" (Wschód). Podczas testów pierwszego prototypu "Olgastera" ujawniła, że ciało kobiety jest znacznie łatwiejsze do poniesienia obciążenia podczas procesu płaszczyzny nurkowania, w porównaniu z mężczyznami, więc awiaeskadron pakowane z mieszanymi kobieca kompozycja mężczyzn. Kobiety pilotów i nawigatorów, operatorów radiowych i mężczyzn strzały i mechaniki. Szkolenia załóg lotniczych w specjalnie skonstruowanych blisko centrum szkoleniowe w Warszawie, została przeprowadzona równolegle z uwolnieniem bombowców.



*Październik 1938. Za szkolenie personelu stałego centrum 300 awiaeskadrona th "Vshud.
Grudnia 1938. Przegląd Drill kursantok lotu centrum szkoleniowe*



Grudnia 1938. Polski aviatrix nie był obcy wielkim stylu. Na kuli Boże Narodzenie w domu polskiego rządu.



Maj 1939. Polskich pilotów dziewczyna 300 awiaeskadrona th w centrum szkolenia lotu.



*W 300-aviaeskadrone m nie zapomnieć o sprawach religijnych.
Załogi "Olgasterov" w rzadkich chwilach wolnego czasu.*



Wiertło przeglądu aviatrix 300 th aviaeskadrona "Vshud. Wiercenia w centrum szkoleniowym.

K Do dnia 31 sierpnia 1939 r. został wydany 30 bombowców *PZL P-438 «Olgaster»*



Sierpień 31, 1939. Jutro była wojna ...

Niestety, ale plany podboju ZSRR zostało naruszone przez zdradzieckiego ataku Hitlera Polska on Sept 1, 1939. Ze względu na zdradliwe działania sojuszników Polska - Wielka Brytania i Francja, rząd polski nie może rozwijać się jasnej strategii wykorzystania Wojska Polskiego. Samoloty 300 th aviaeskadrona oczekuje aby stojąc na ziemi pierwszych pięciu dni wojny. Wieczór, wrzesień 5, 1939, stało się jasne, że wojska niemieckie mogły się pojawić w pobliżu lotniska w godzinach popołudniowych w dniu 6 września. Dowódca 300 th aviaeskadrona "Vshud płk Yazhina Granzhulevskaya na własne ryzyko i wykonane niezależnych decyzji - w celu realizacji września 6, 1939 lotniczego uderzenia na Berlin. Główny cel - Reichstag! Po ataku na samolot Berlin jechać do Anglii, do powrotu do bazy, będą musieli trudem udało się. Rano 6 września był spokojny i rzeczowy - wszystko działa tak jasno, jak wielokrotnie przeprowadzane ćwiczenia wojskowe.



Rano września 6, 1939. Tydzień przed odlotem do Berlina.

Wszystkie 30 bombowców wystartował dokładnie na czas i udał się do Berlina. Pomimo zapewnień dumny z Niemcami, że dominuje Luftwaffe w powietrzu, nie niemieckich samolotów w drodze polskich zamachowców nie są spełnione.

(Below) An echelon of Olgcasters belonging to No. 300 Squadron, Bomber Command's only Polish heavy bomber unit. (D. Clarke)



Września 6, 1939. Pod skrzydłem Niemiec. Przed Berlin!

Niebo nad Berlinem było spokojne i pogodne. Obrona germańskich kapitału nie ma gości. Trzydzieści ogromnych samolotów ustawionych w wielkim kręgu i kolejno mają do nurkowania w Reichstagu. Jak udało się następnie do ustalenia Hitlera zapisane tylko cudem. Po pierwszej eksplozji, pięć ton "Dzieci Lwowa", pomyślał, że w Berlinie rozpoczęła się trzęsienie ziemi i wybiegł z bunkra znajduje się pod Reichstag, na ulicy na parking. Tam została uratowana z bardzo zwinny Spinner kierowcy, który złapał się za mistrza w ramiona, zepchnięci w samochód i pędził od Reichstagu. Gdyby nie było do lekkości kierowcy, a następnie śmierci Hitlera miałyby miejsca na wrzesień 6, 1939 - trzecie bomby spadły z "Olgastera" Major Krzyż-Danuta Zhmuzhanovskoy perforowane Multimetr warstwy betonu i ziemi, wybuch w mieszkaniach prywatnych Hitlera. Po 30 minutach wszystko było więcej - "Olgastery" umieścić wszystkie betonoboynh trzydzieści pięć-bomb ton na cel. Reichstagu się przeżyło, ale cały ogromny multi-piętrowy podziemne miasto pod nim, jest siedzibą fuhrera i centrum sterowania w Niemczech została zniszczona. Niemcy starali się go odzyskać, ale mimo wszelkich wysiłków, w 1945 udało im się jakoś usunąć gruz i gruz lokali górne piętra podziemnego kompleksu. Jest w nich i stacjonował garnizon w Reichstagu, a Fuhrer została przeniesiona do nowego Kancelarii Rzeszy, która nie dla budynku - w jego prywatnych apartamentach są gołe betonowe ściany i apartamenty się na ich wielkość bardziej Trackman kolejowe stoisku.

Trzydzieści samoloty zbombardowały wszystko zmierza w kierunku Anglii. Następnie przypadkach poważne kłopoty - obudził obrony powietrznej Niemiec. W "Olgaster" Ogólne "Dovbor" (numer ogon "VN-13", zav.N 00024) pod dowództwem kapitana Gzhizhiny Yaguzhinskii otrzymał poważne obrażenia od upadku anty-rakietowej samolotów. Stało się jasne, że do Anglii nie znosić. Samolot poleciał na wschód, i wylądował na terytorium ZSRR. Jego załoga została internowana.



Czerwiec 1941. Camp OP-2 w okolicach Smoleńska. Załoga internowany przez bolszewików "Olgastera" Ogólne "Dovbor" (ogon numer "VN-13", zav.N 00024). Twarze pilotów Happy Smiles ludzi, którzy wierzą, że wojna się skończyła. Nie podejrzewam, że w ciągu trzech miesięcy od rosyjskiej nie ma czasu na ich ewakuacji do Syberii i wszystkich, którzy byli w obozie, rozstrzelanych przez Niemców.

Pozostałe 29 samolotów z powodzeniem do Anglii. British bezpośrednio zainteresowany w najlepszym polskim techniki, a jeden z "Olgasterov" została przekazana do ich testowania.

The Polish bomber "Olgaster" on test in England. 1940.
Polish women-pilots from 300-th squadrons "Vervolfmarine"



"Olgaster" na testach w Anglii. Zwracaj uwagę na ogromne British oznaczeń na kadłubie! Oni cierpiał z obawy, że bojownicy mogą zaatakować brytyjski samolot obrony powietrznej nieznanego typu im.

Płasczyzny lubili jego niezawodności i wydajności. Jednak sam pomysł ciężki bombowiec nurkujący wydawały im się zbyt ryzykowne, więc angielska wersja "Olgastera" - "Lancaster" został uproszczoną wersję - poziome ciężki bombowiec, nie do nurkowania. Następnie brytyjski wyraził ubolewanie, że decyzja - ale było już za późno - aby zmienić technologię do zbudowania samolotu w czasie wojny była za nieuzasadnione. Co nie było Wielkiej Brytanii, więc grać polskich silników Diesla oraz SRB betonoboynych bomby. Ale nawet tak, samolot, z cech gorzej niż polski prototyp, lubiący brytyjskich lotników i był bombowiec strategiczny na wiele lat przed zamianą nie pochodzą dżety.

Co do Niemców, nie były w stanie stworzyć ciężki bombowiec nurkowy - ich "nie-177" nie nauczyć się nurkować, bo Niemcy udał się na tradycyjny sposób - starał się wyposażać go w barach hamulca. I w ten sposób do przyjęcia przez jednego samolotu silnik, jest absolutnie nie do przyjęcia dla ciężkich bombowców. Na szczęście dla bolszewickiej Rosji i Wielkiej Brytanii, Niemcom nie znalazłem takiego geniusza i utalentowanych kobiet projektanta, jak pani Olga Władysław Vervolfmarine-Ponyatovskaya ...