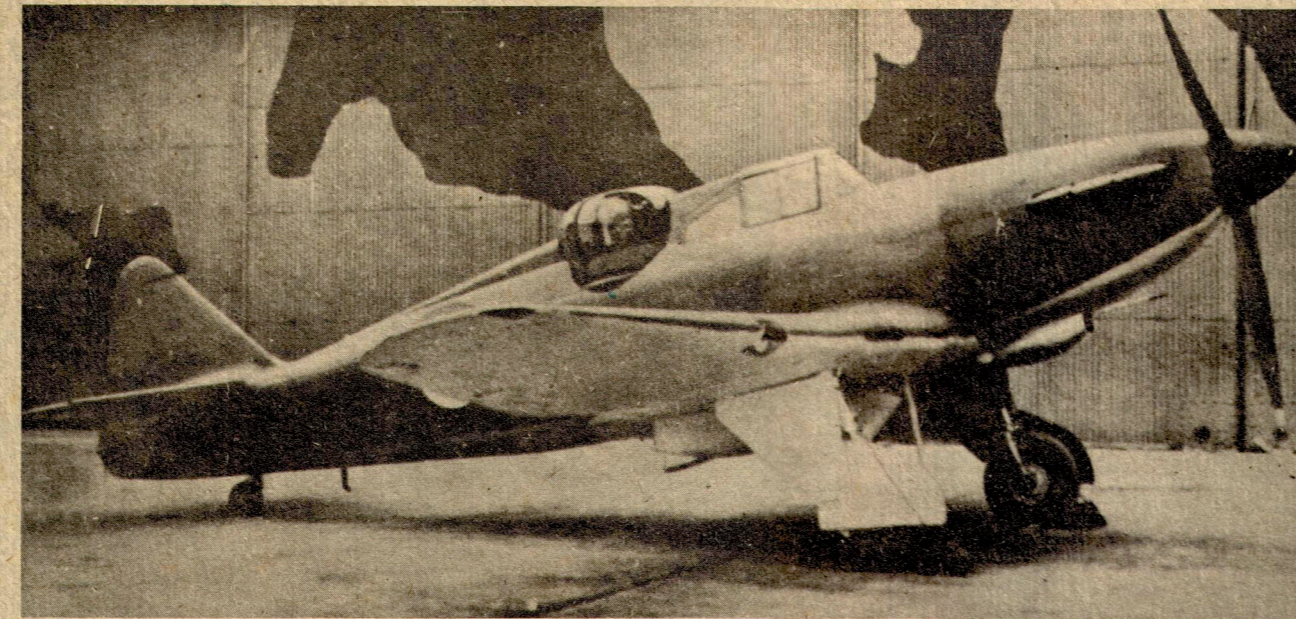


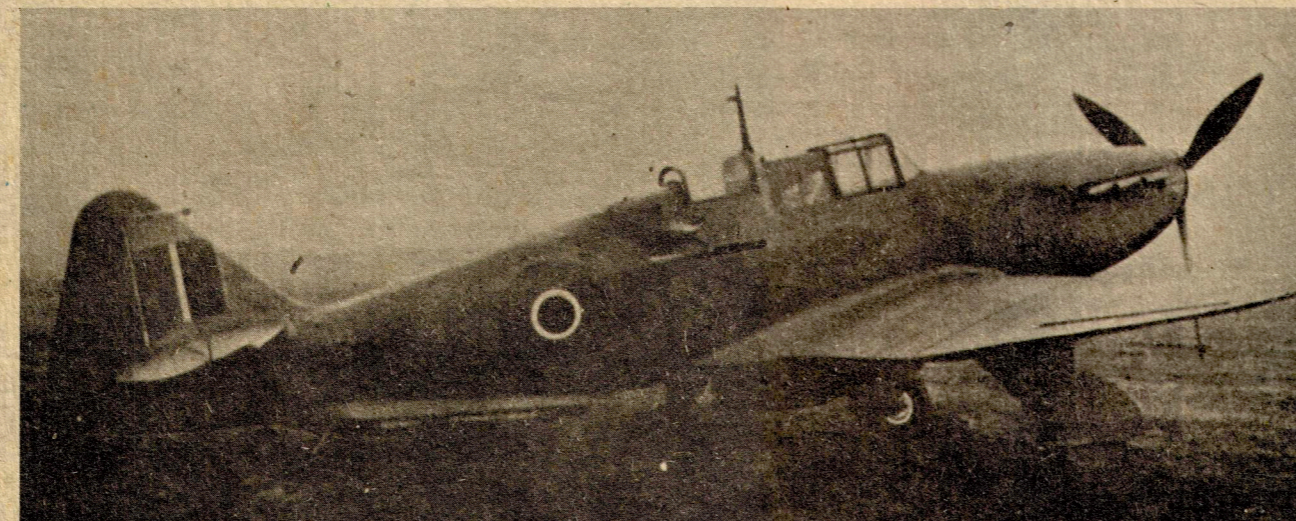
Poszukują „Planów Modelarskich”

Jacek Józwiak — ul. Szczęśliwicka 35 m. 47, 02-353 Warszawa — poszukuje „Planów Modelarskich”: „Alrobra”, F-38 Lichina, „Hawker Tempest”, „Haitich” oraz balony — kłoci i deszczok 2 mm — 4 mm. Roman Jaskot — Pereby Dębnie 135, 39-460 Nowa Dęba woj. tarnobrzeskie — poszukuje „Planów Modelarskich”: nr 1, 39, 58, 65, 83, 87, 93, 98 oraz książek W. Schiera: „Pionierzy lotnictwa i ich maszyny”, „Popularne mikrosilniki spalinowe”. W zamian oferuje luźne numery „Kalejdoskopu techniki”, „Modelarza”, „Skrzydlatej Polki” lub zapłaci gotówką. **Jerzy Białas** — Rychnowo 7, 14-106 Szydłak — poszukuje „Planów Modelarskich” starych lodzi i żaglowców oraz literatury na temat tm. wszelkiego rodzaju planów, książek, szkiców i czasopism. W zamian oferuje „Plany Modelarskie” plastikowe modele samolotów w skali 1:72, książki techniczne, lub zapłaci gotówką. **Ryszard Bartkowiak** — ul. Cieszkowskiego 9, 51-604 Wrocław — poszukuje „Planów Modelarskich” okrętów (pancerniki i krążowniki) z okresu II wojny światowej. Do wymiany posiada: książki z serii TBU Nr 2, Nr 6, 59 i 62, książki biblioteki „Merza” — ORP Grom, ORP „Błakawica” i Dzieje PRO „Orzeł” (J. Pertka), modele plastikowe samolotów czeskich (do sklejenia). **Robert Makowski** — ul. Malczewskiego 21/17, 58-309 Wałbrzych — poszukuje „Planów Modelarskich”: 1/57, 3, 6, 11/58, 6, 10/59, 4/60, 2, 3, 4, 6, 8, 10/61, 1, 2, 4/62, 1-2, 5, 9, 10/63, 3, 7, 10/64, 1, 3, 4, 5, 12/65, 2, 3/66 jak również numery wymienione w „Planach Modelarskich”: 11-12/80, 3, 5, 7/72, 5, 23, 24, 26, 38, 42, 48, 49, 51, 54, 58, 66, 68, 70, 85, 89-90, 96, za które zapłaci gotówką. **Sławomir Krzysztofowicz** — ul. Iwackiewicza 4, m. 71 Częstochowa — poszukuje „Planów Modelarskich”, w których są zamieszczone plany statków wojennych m.in. krążownika „Long Beach” oraz wszyst-

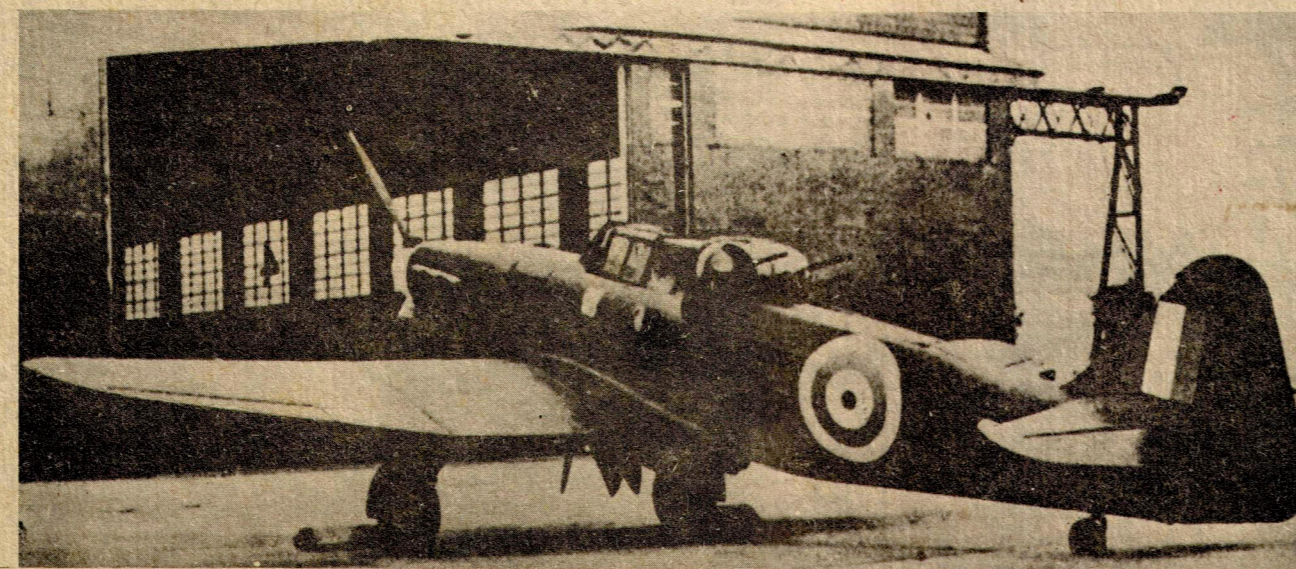
kich numerów „Małego Modelarza”, „Modelarza” nr 5/80, do wymiany posiada zeszyty z serii „Złoty Tygrys”, książki „Modele halowe z napędem gumowym”, „ABC modelarstwa okrętowego” lub zapłaci gotówką. **Grzegorz Przytył** — 98-345 Mokraje nr 125, woj. sieradzkie — poszukuje „Planów Modelarskich” nr: 14, 15, 26, 34, 35, 37, 39, 47, 54, 58, 62, 70, 73, 75, 85, 89-90, 93. W zamian oferuje „Plany Modelarskie” nr 68, 63-98, 86, 72, 64, aparaty fotograficzne „Ami” i „Smiena 8M”, komiks z serii „Kpt. Zbik”, kilka numerów „Młodego Technika”. Poszukuje także numerów „Małego Modelarza” i schematów aparatury zdalnego sterowania oraz książek o modelarstwie. **Andrzej Siemko** — ul. Elsnera 3/35, 43-100 Tychy — poszukuje „Planów Modelarskich” z planami samolotu bombowego VICKERS „WIL-LINGTON”, samolotu bombowego Amerykan B-25 „Mitchell”, samolotu szturmowego IL-2. W zamian oferuje plany modelarskie nr 68 — „Dozorowiec „Pietia”, „Patrolowiec „Hamilton”, okręt podwodny S7, jacht „Polonez”, motorówka „Krysią”, 58 okrętów podwodnych: „Sokół”, „Orzeł”, „Sęp”, „LA CREOLE”, „Nautins” lub zapłaci gotówką. **Sergiusz Brożek** — ul. Bracka 25/2, 40-858 Katowice — poszukuje „Planów Modelarskich”: nr 53, „Małego Modelarza” nr 9/75, numerów „Modelarza” zawierających plany modeli kolejowych oraz książki M. Pisarskiego „Koleje Polski 1842-1972” za co oferuje luźne numery „Modelarza” z lat 1978-81 lub zapłaci gotówką. **Juszcak Mieczysław** — ul. Dąbrowszczaków 35/4, 73-206 Choczczno — poszukuje „Planów Modelarskich”: samolot PZL 37 „Łoś”, samolot Jak-9P z napędem gumowym, krążownik DE GRASSE oraz czołgi polskie i radzieckie, statki kołowe, modele kolowe, samolot DOUGLAS-LI-2, samolot myśliwski JAK-9P, eskortowiec TOBRUK, krążownik HMS PENELOPE, samolot HAWKER,



Exemplarz seryjny Mk. I nr L7012 w kamuflażu bojowym



Prototyp „Defianta” Mk. TT III



„Defiant” Mk. I nr N1671 w polskich barwach z muzeum Hendon

Plany MODELARSKIE

104

DWUMIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU • ROK XVIII • NR 4 • 1981 R. • CENA 25 ZŁ

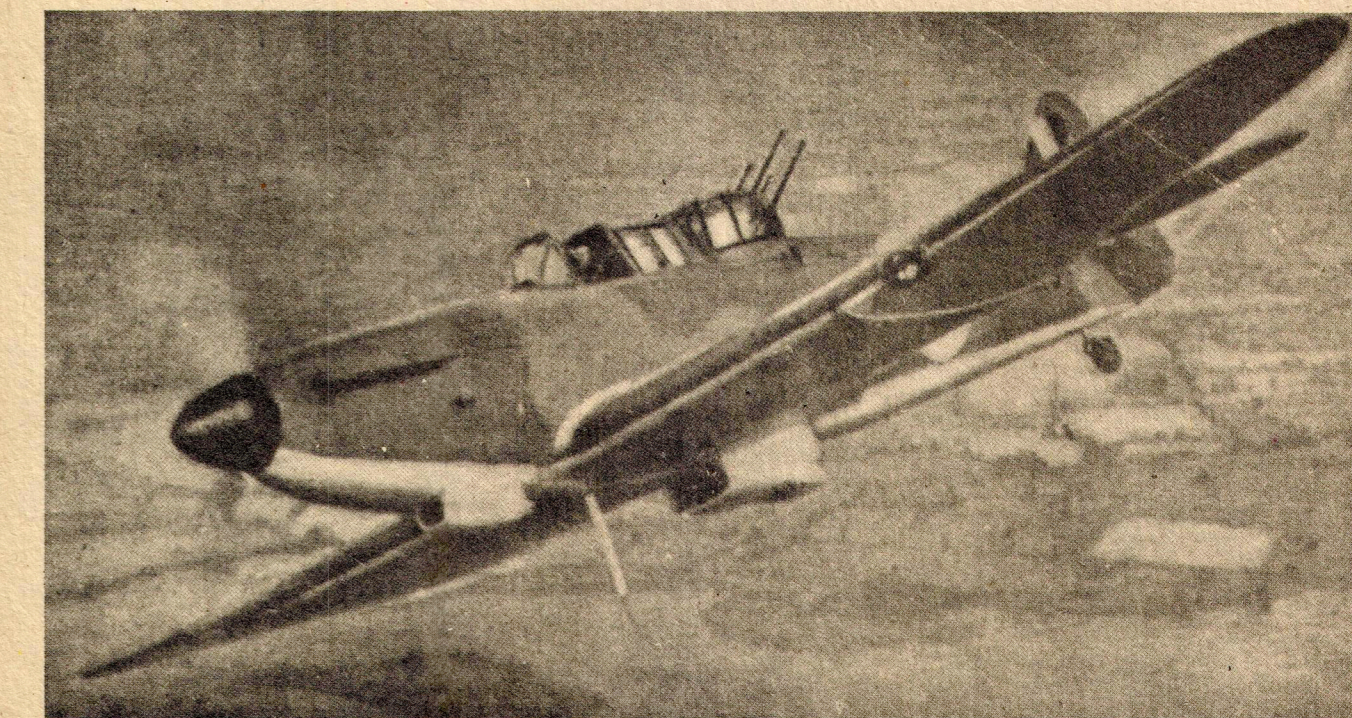
SAMOLOT MYŚLIWSKI „DEFIANT”

Opracowanie rysunków i tekstu
WIESŁAW BĄCZKOWSKI — WARSZAWA

Koncepcja dwumiejscowych jedno- lub dwusilnikowych samolotów myśliwskich, gdzie strzelec pokładowy posiadałby integralne stanowisko strzeleckie, datuje się już od ostatnich lat pierwszej wojny światowej. Celowali w tym zwłaszcza Brytyjczycy, których samoloty tego typu Sopwith 1 1/2 „Strutter” i Bristol F2B były jednymi z najlepszych w swojej klasie. W latach międzywojennych w rozwoju takich samodzielnich stanowisk strzeleckich na samolotach zaczęli specjalizować się Francuzi. Jednym z najbardziej udanych rozwiązań stanowiska strzeleckiego w wieży poruszanej mechanicznie była konstrukcja francuskiego inżyniera J. B. A. de Boysson pracującego w firmie Societe — d'Applications des Machines Motries (S.A.M.M.). Była ona wyposażona w działko kal. 20 mm lub karabin maszynowy Darnie, kal. 7,5 mm. Napęd obrotu wieżyczki — pneumatyczny, ruch kaemów — ręczny, wyważenie brem i siodełko strzelca — hydrauliczne. Wieżyczkę tego typu adaptowała w 1935 r. brytyjska firma lotnicza Boulton Paul Aircraft Limited w Wolverhampton. Stosowano ją do uzbrojenia samolotów bombowych tej firmy P.29 „Sidstrand” i P.75 „Overstrand”. W firmie Boulton Paul wieżyczkę wyposażono w cztery sprężone kaemy Browning kal. 7,69 mm.

W latach trzydziestych w dowództwie RAF powrócono do koncepcji dwuosobowego myśliwca z samodzielnym, mocno uzbrojonym stanowiskiem strzeleckim, który nadawałby się do atakowania samolotów przeciwnika w niekonwencjonalny i zaskakujący sposób, na przykład z boku lub z dołu. Było to możliwe w przypadku uzbrojenia samolotu w bardzo operatywną wieżyczkę strzelecką. Samolotów tego typu zbudowano w Wielkiej Brytanii w latach trzydziestych kilkadziesiąt. Z bardziej znanych i używanych operacyjnie w niewielkich ilościach to: „Roc” firmy Blackburn i „Hotspur” firmy Hawker. Jednak najbardziej udanym był zbudowany w firmie Boulton Paul w roku 1935 samolot oznaczony numerem typu P.82. Konstrukcję tę opracował zespół pod kierownictwem inżyniera J. D. Northa, długoletniego naczelnego inżyniera firmy. Konstruktorzy wyszli z założenia, że uzbrojenie samolotu o walorach klasycznego myśliwca z obracającą się 360° wieżyczką strzelecką, obejmującą swym zasięgiem właściwie całą górną półsferę i potężnie uzbrojona, będzie wystarczająca i nie wyposażyli samolotu w żadną łufę strzelającą do przodu i obsługiwaną przez pilota. Rozwiązanie takie miało swoje bardzo poważne mankamenty, jak choćby taki, że w przypadku zabicia lub

zranienia strzelca w wieży, samolot stawał się zupełnie bezbronny, gdyż pilot nie dysponował żadnym uzbrojeniem. Poza tym możliwość pokrycia ogniem całej górnej półsfery okazała się iluzją. Strzelec mógł prowadzić ogień do przodu wyłączonej do 40° powyżej osi samolotu, ponad kabiną pilota. Praktycznie więc samolot od przodu i z dołu był zupełnie bezbronny. Zakładano jednak, że to nie jego, lecz on będzie atakować, a tym samym wybierać najkorzystniejszą pozycję w walce. Przeważały także inne przewidywane zalety takiego rozwiązania duża siła i koncentracja ognia, operatywność wieży, możliwość otwarcia ognia do przeciwnika praktycznie z każdej pozycji i projekt zatwierdzono do realizacji. Prototyp był gotów w 1936 roku, ale pierwszy lot prototypu odbył się 11 sierpnia 1937 roku na lotnisku Pendeford w Wolverhampton. Pilotem maszynowy o numerze fabrycznym K8310 był wojskowy oblatywacz porucznik Cecil Feather. Trzeba powiedzieć, że maszyna ta w locie dzwinięciem (i wielu jeszcze innych) nie posiadała jeszcze wieżyczki strzeleckiej, a tylko odpowiedni balast w jej miejscu. Dopiero drugi egzemplarz samolotu (nr K8620) wykonana seria prób w locie, wyposażony już w typową wieżyczkę strzelecką, w lutym 1938 roku. Samolot otrzymał nazwę „Defiant” (zaczepny, prow-



W NUMERZE 106

„PLANÓW MODELARSKICH”

zamieścimy
plany radzieckich
samolotów

Ła-5 i Ła-7

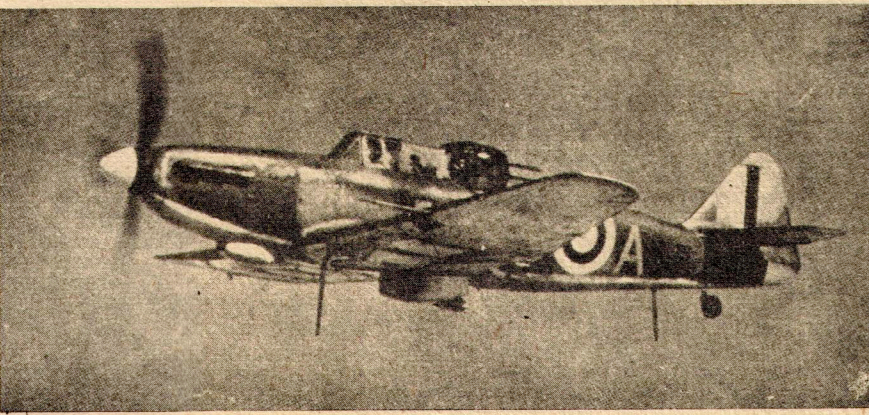
Adres redakcji: ul. Chościńska 14, 00-791 Warszawa, pokój 403, telefon 49-34-51 wewnętrzny 30. Warunki prenumeraty: Cena prenumeraty krajowej: półrocznie — 54 zł, rocznie 108 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach do dnia 25 listopada na styczeń, i półrocznie i cały rok następnym, do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch”. Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratę indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zniżką wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa — Książka — Ruch”, ul. Wronia 23, 00-958 Warszawa. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa, Zam. 3186. Nakład 8000 egz. L-110.

kujący). Pierwszy egzemplarz seryjny został oblatany 30 lipca 1938 roku. Kilka egzemplarzy pierwszej serii przekazano do ośrodków szkoleniowych RAF w Martlesham Heath i Boscombe Down celem przeprowadzenia dalszych prób eksploatacyjnych.

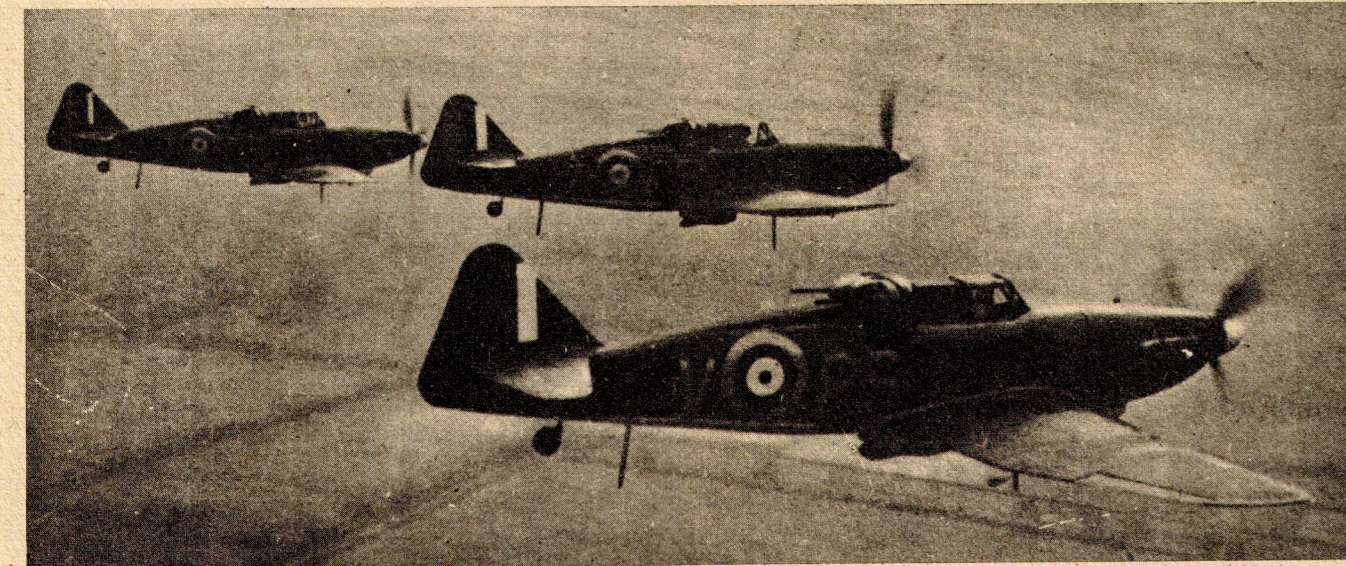
W październiku 1938 roku w bazie lotniczej w Northolt przeprowadzono szereg testów porównawczych pomiędzy „Defiantem” a myśliwcem „Hurricane”. W rezultacie ich wyszły na jaw różne mankamenty myśliwca dwumiejscowego. Okazało się on o wiele mniej zwrotny i wolniejszy od klasycznego myśliwca, jakim był „Hurricane”, a poza tym operator wieżyczki zmieniającej się pozycję samolotu w walce. Tak więc okazało się, że „Defiant” nie jest pełnowartościowym myśliwcem i brakuje mu w tym względzie nie równowagi niekonwencjonalne uzbrojenie strzeleckie. Pomimo to produkcję seryjną kontynuowano.

Pierwszym dywizjonem myśliwskim RAF wyposażonym w samoloty „Defiant” Mk.I (i najdłużej je posiadającym — XII 1939 do V. 1942) był dywizjon 264 na lotnisku Martlesham. Od marca 1940 roku „Defianty” rozpoczęły służbę operacyjną, patrolując rejon kanału La Manche. Pierwsze zwycięstwo powietrzne odniosły samo-

W toku nasilających się gwałtownie walk powietrznych nad francuskim wybrzeżem, w okresie ewakuacji Dunkierki, „Defianty” zanotowały największy sukces w swojej karierze myśliwca. Mianowicie jednego tylko dnia — 29 maja 1940 roku — dywizjon 264 zestrzelił 37 samolotów niemieckich: 19 „Ju-87”, 15 „Me-110”, 2 „Me-109” i 1 „Ju-88”. Był to szczyt sukcesów tych samolotów. Odłąd krzywa zwycięstw zaczęła gwałtownie opadać.



Samoloty „Defiant” Mk. I z 264 dywizjonu RAF w locie bojowym



loty 264 dywizjonu w dniu 12 maja 1940 roku, kiedy to patrolując wspólnie z 66 dywizjonem „Spitfire’ów” nad holenderskim wybrzeżem zestrzelił Ju-88 i He-111. Od tej pory załogi „Defiantów” walczyły ze zmiennym szczęściem, odnosząc jednak więcej sukcesów niż strat, a to głównie dzięki zaskoczeniu przeciwnika. Otóż „Defianty” były bardzo podobne sylwetką do „Hurricane’a”. Niemieccy piloci myśliwscy wykonywali klasyczny atak myśliwski „od tyłu” na brytyjskiego „Hurricane’a” zapewne nie dziwił się, że tak łatwo im to przychodzi, gdyż atakowany nie za bardzo się uchyla. Ale gdy już byli blisko otrzymywali nagłe prosto w twarz potężną salwę w czterech sprężonych Browningów. Efekt takiej niespodzianki był na ogół jednoznaczny. Następnym dywizjonem myśliwskim RAF, wyposażonym w „Defianty”, był dywizjon 141 (w kwietniu 1940 roku), stacja-

Niemcy już zorientowali się w czym rzecz i oddał napotkawszy „Defianta” atakowali go od czoła, gdzie samolot był zupełnie bezbrony. Na skutek raptownego wzrastających strat wśród „Defiantów” dowództwo RAF zorientowało się, że maszyny nie mogą być równorzędnym przeciwnikiem dla myśliwca niemieckiego i wysłanie ich na pierwszą linię walki jest skazywaniem ich na niepotrzebną śmierć. W sierpniu 1940 roku wycofano więc „Defianty” z operacji dziennych, przeznaczając je do działań w nocy. Początkowo przysposobienie tych samolotów do roli myśliwców nocnych polegało nie tylko na przemalowaniu ich na matowo czarny kolor, ale wkrótce zaczęto je wyposażać w aparaturę radiolokacyjną, czyli radar typu A.I.Mk.IV (Air Interception) — powietrzne przechwytywanie, typ IV). Trzeba było oczywiście szkolić załogi do działania w specjalnych warunkach noc-

ratownictwa morskiego w służbie ASR (Air Sea Rescue). W samoloty te w liczbie 38 wyposażone były całkowicie lub częściowo następujące dywizjony RAF: 275 (PV), 276 (AQ), 277 (BA), 278 (MY), 281 (FA). Przystosowanie „Defiantów” do służby przolegalo na wyposażeniu ich w pojemnik z gumową łodzią ratunkową (dinghy) mocowaną pod lewym skrzydłem i automatycznie zrzucającą w razie potrzeby. A także w silny reflektor pod kadłubem i wyposażenie nawigacyjne. Dywizjony ASR operowały wokół Wysp Brytyjskich, głównie nad kanałem La Manche.

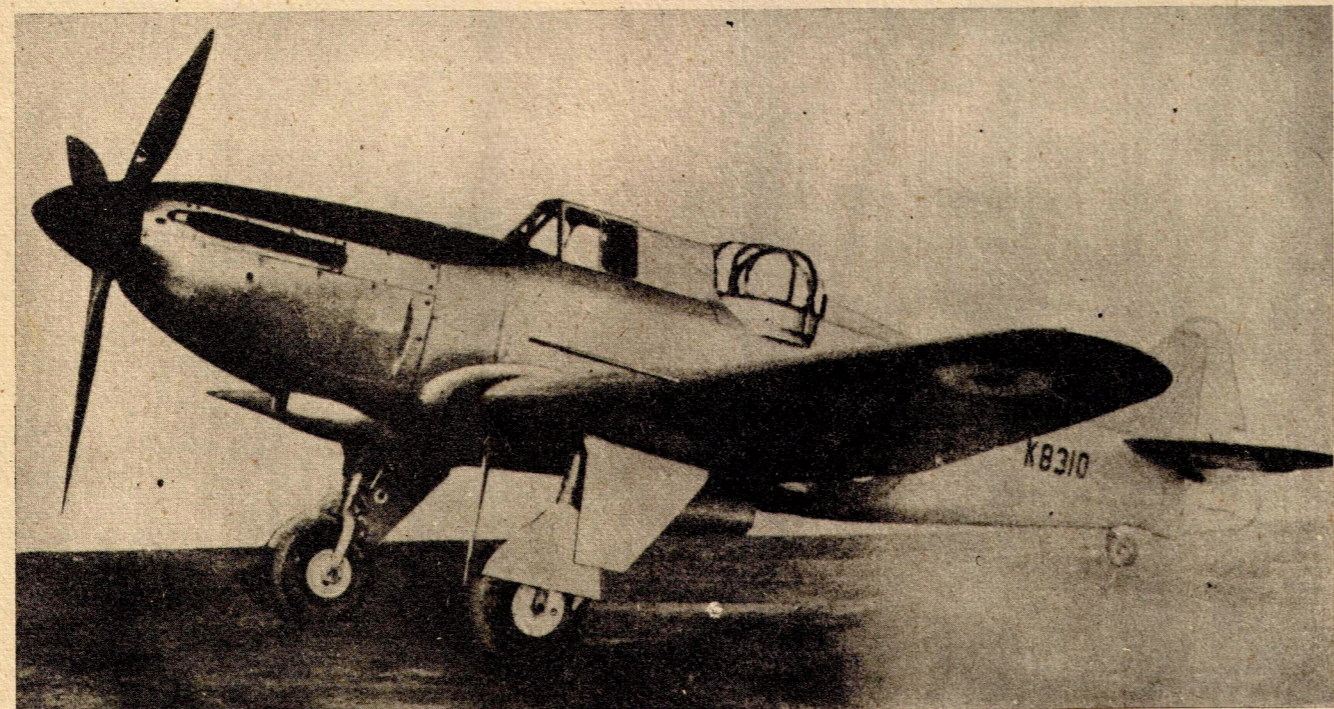
Wobec braku zapotrzebowania na „Defianty” wersji myśliwskich około 150 egzemplarzy wersji Mk. I przerobiono na holownicze celów. Otrzymały one oznaczenie Mk. TT III. 29 egzemplarzy sa-

nostkach brytyjskich i po skończeniu służby została odstawiona na cementarzystwo. Na szczęście nie została złomowana i dzięki staraniom miłośników historii lotnictwa została orestaurowana i przekazana do muzeum Hendon. I co ciekawe, przywrócono jej malowanie i oznakowanie takie, jakie nosiła podczas służby w polskim dywizjone. Brytyjczycy w ten sposób uczcili pamięć i zasługi polskich lotników walczących podczas wojny w obronie brytyjskiego nieba, wystawiając im taki pomnik w swoim muzeum.

OPIS KONSTRUKCYJNY

Jednosilnikowy, dwumiejscowy dolnopłat myśliwski z chowanym podwoziem. Konstrukcja półskorupowa, całkowicie metalowa, pokrycie blachą Dural i Alclad. Napęd: silnik rzędowy dwunastocylindrowy w układzie V, chłodzony cieczą

typu posiadał antenę pod kadłubem rozciągniętą między dwoma masztami; przednim stałym i tylnym chowanym (podczas lądowania). Celem poprawienia aerodynamiki lotu i uniknięcia bardzo silnych zawrotów kadłuba, ka kabina czy wieżyczka — wmontowano pomiędzy kabinę a wieżyczkę oraz między wieżyczkę i usterzenie — ruchome nadbudówki wyrównujące niejako bryłę kadłuba. Nadbudówki te wykonane po prostu z dykty były opuszczane i podnoszone za pomocą silników hydraulicznych sterowanych z kabiny. Nadbudówki te w pozycji „bojowej” były opuszczane umożliwiając obrót wieżyczki o 360°. Model wersji Mk. I osiągał 402 km/h na poziomie morza przy masie maksymalnej w locie 3789 kg.



Prototyp z wieżą nieuzbrojona

molotów „Defiant” różnych wersji pełniło w latach 1942—1945 służbę w jednostkach lotniczych Royal Navy, spełniając rolę rozpoznawczą, ratowniczą i szkolną, a także jako holownicze celów powietrznych. Ogółem w latach 1939—1943 wyprodukowano 1064 egzemplarze samolotów „Defiant” wszystkich wersji, w tym: 714 Mk. I, 210 Mk. II i 140 Mk. I TT. Wszystkie dywizjony RAF uzbrojone poprzednio w „Defianty” otrzymały nowy sprzęt, dwusilnikowe, ciężkie myśliwce Bristol „Beaufighter” i De Havilland „Mosquito”.

Jedynym zachowanym egzemplarzem samolotu Boulton Paul „Defiant” Mk. I o numerze fabrycznym N1671 znajduje się w muzeum lotnictwa w Hendon w Wielkiej Brytanii. Samolot ten nosi oznakowanie polskiego dywizjonu. Ma na kadłubie namalowane szachownicę biało-czerwona i gołdo dywizjonu 307. Maszyna ta w okresie od września 1940 do czerwca 1941 służyła w dywizjonie 307, następnie w jed-

WERSJA Mk. II F i NF (FIGHTER I NIGHT FIGHTER)

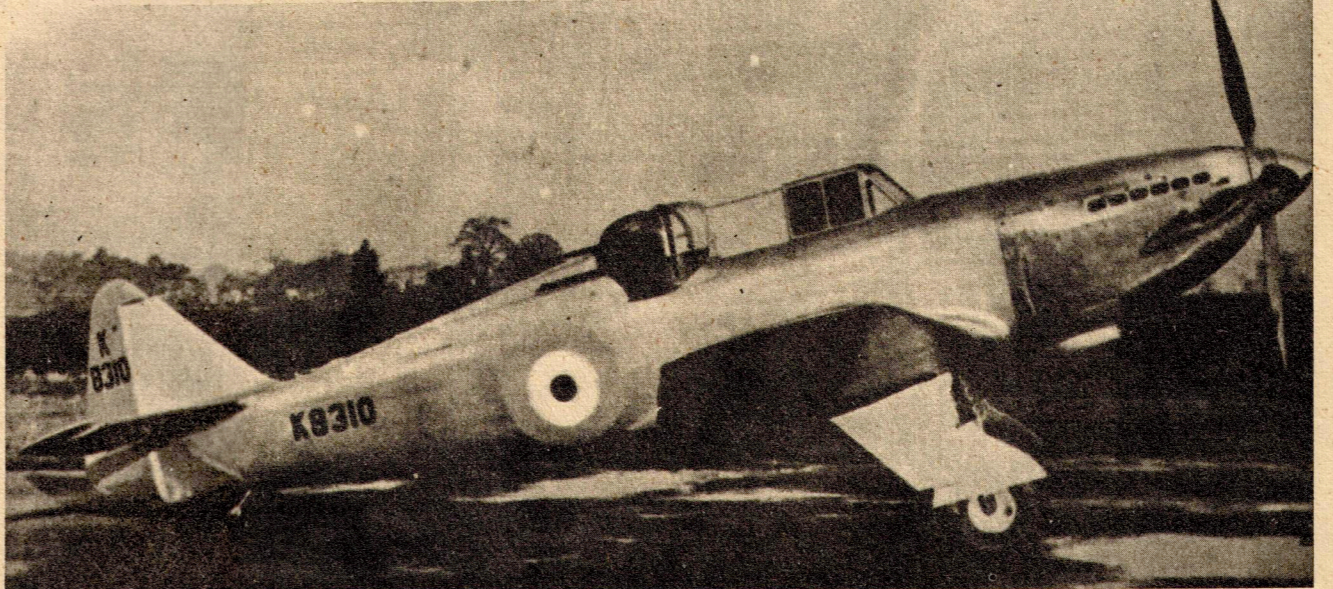
Wyposażony w silnik Rolls Royce Merlin XX lub 24 o mocy 954 kW. Śmigło metalowe trzypłatowe o zmiennym skoku 3403 kg. Samolot osiągnął prędkość maksymalną 486 km/h. Nie był uzbrojony (w miejsce wieżyczki strzeleckiej zamontowano balast). Śmigło metalowe, trzypłatowe przestawialne marki Rotol. Wersja Mk. I — wyposażony w silnik Rolls Royce Merlin III o mocy 768 kW. Śmigło metalowe trzypłatowe o zmiennym skoku, marki de Havilland. Wyposażony w obrotową wieżyczkę strzelecką typu Boulton Paul A Mk. II D z czterema sprężonymi kaemami Browning kal. 7,69 mm z zapasem naboju po 600 sztuk na lufę. Zawartość paliwa 473 l. w dwóch zbiornikach skrzydłowych. W odróżnieniu od proto-

WERSJA Mk. I TT (TARGET TUG — HOLOWNIK CELÓW)

Te samoloty specjalnie przystosowano do holowania celów powietrznych. Nie były uzbrojone. W miejsce wieżyczki strzeleckiej posiadały dobrze osłoniętą kabinę obserwatora-operatora celu. Samoloty wyposażone były w windę do zwijania wieżyczki typu Boulton Paul A Mk. II D na grzbiecie kadłuba. W niektórych egzem-

plach montowano pod skrzydłami po cztery zaczepy na lekkie bomby.

„Defianty” w wersji nocnego myśliwca początkowo (nie miały nocnego radaru) były naprowadzane w rejon wykrytego przez radar nazimny nocnego bombowca niemieckiego przez radio, przez kontrolę nazimną. Kontroler taki podawał pilotowi przez radio szereg kursów i wysokości, naprowadzał go jak najbliższej celu tak,



Prototyp nr K8310 uzbrojony w kompletną wieżę strzelecką

aby pilot mógł zobaczyć cel już gołym okiem i tak do niego podejść, aby strzelec w wieżyczce mógł otworzyć ogień ze swoich Browningów. Było to bardzo skomplikowane i nie tak łatwo było odnaleźć wroga bombowca w ciemnym nocnym niebie. Po wyposażeniu samolotów w aparaty radarowe sprawa się znacznie uprościła. Kontrola nazimna naprowadzała „Defianta” w rejon przebywania nieprzyjacielskich samolotów i gdy odległość była odpowiednia cel „sam” ukazywał się na ekranie radaru. Teraz pilot kierując się wskazaniem aparatury tak zbliżał się do celu, aby umożliwić strzelcowi otwarcie ognia.

„DEFIANT” W LOTNICTWIE POLSKIM

Jedynym dywizjonem lotniczym w Wielkiej Brytanii wyposażonym w samoloty „Defiant” był sformowany we wrześniu 1940 roku 307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowski Puchacz”. W tym samym miesiącu dywizjon otrzymał pierwsze maszyny Mk. I i rozpoczął szkolenie. Dywizjon 307 był pierwszym dywizjonem myśliwskim nocnym w RAF wyposażonym w samoloty „Defiant”. Szkolenie

KONSTRUKCJA SAMOLOTU

Kadłub — konstrukcja metalowa, wręgi duralowe wykrzywione cęgniami stalowymi. Pokrycie blachą Dural lub Alclad. Kadłub mieścił w sobie, w przedniej części silnik, w środkowej kabinę pilota, wieżyczkę strzelecką z podstawą, aparaturę radiową, zespoły instalacji pomocniczych. Pokrycie kadłuba nitowane.

Skrzydła — dwudźwigarowe, dzielone, konstrukcji metalowej i pokryciu z blachy duralowej. W częściach środkowych między dźwigarami mieściły się (dwa w każdym skrzydle) zbiorniki paliwa, jeden 236 l. i drugi 123 l. Zbiorniki połączone ze sobą systemem rurociągów pozwoliły na dowolny układ ich wykorzystania. Zabezpieczenie masą samoszczelniającą. Lotki i klapy konstrukcji duralowej i pokryciu alcladowym napędzane mechanicznie. Na lewym skrzydle reflektor i nadajnik prędkościomierza, tzw. rurka Pitota. Na prawym

plazach montowano pod skrzydłami po cztery zaczepy na lekkie bomby.

Opis wnętrza kabiny (na rys. nr 3)

1. Kolumna sterownicy
2. Busola
3. Dźwignia ustawienia masztu anteny
4. Dźwignia regulacji fotela
5. Regulator aparatury denowej
6. Włącznik i sygnalizatory oświetlenia
7. Włącznik urządzenia identyfikacyjnego IFF
8. Przyrządy kontroli pracy silnika
9. Oświetlenie tablicy przyrządów
10. Przyrządy nawigacyjne
11. Tablica włączników elektrycznych
12. Wskaźniki położenia trymerów i klap
13. Dźwignia regulacji skoku śmigła
14. Wskaźniki położenia i włączniki mechanizmu podwozia
15. Regulator wentylacji kabiny
16. Zamek osłony kabiny
17. Dźwignia regulacji obrotów silnika
18. Zespół włączników i strojenia radiostacji TR.113A
19. Strojenie anteny
20. Pokrętko ustawienia klap
21. Włącznik dźwigniów hydraulicznych ruchomych elementów kadłuba
22. Pedaly orczyka
23. Fotel pilota
24. Dźwignia hamulców

Opis przeobrażenia perspektywicznego samolotu Defiant Mk. II

1. Zbiornik glikolu
2. Silnik Rolls Royce Merlin XX
3. Antena nadawcza radaru M.I.Mk.IV
4. Zielone światło pozycyjne
5. Zbiornik płynu instalacji hydraulicznej
6. Zbiornik oleju poj. 45 l.
7. Odsuwana osłona kabiny pilota
8. Włącznik hydrauliczny
9. Opuszczany przedni element kadłuba
10. Obrotowa wieżyczka strzelecka A Mk. II D

Dane techniczne	Tabela danych technicznych samolotu „Defiant”					
	Jednostka	Prototyp	Mk. I	Mk. II	TT. I	TT. III
Rozpiętość	m	11,90	11,99	11,99	11,99	11,99
Długość	m	10,59	10,69	10,70	10,70	10,70
Wysokość	m	3,30	3,45	3,40	3,40	3,40
Powierzchnia nośna	m ²	23,20	23,26	23,29	23,29	23,29
Rozstaw kół podwozia	m	3,41	3,41	3,41	3,41	3,41
Masa własna	kg	2698	2759	2850		
Masa maksymalna	kg	3403	3789	3937	3742	3733
Prędkość maksymalna na poz. morza	km/h		402			
Prędkość maksymalna na wys. 3657 m	km/h		479			
Prędkość maksymalna na wys. 5181 m	km/h		469	504	402	402
Prędkość przelotowa na wys. 4575 m	km/h		417	422		
Prędkość wznoszenia	m/sek		9,66	10,16		
Čzas wznoszenia na 4800 m	min.		8,5			
Czas praktyczny	m		9250			
Zasięg	km	748	748	885		

o średnicy 30 cali (1 cal × 25,4 mm). Układ płam kamuflażowych używany był w dwóch wariantach, gdzie wariant A był luźniejszym odbiciem układu B, to znaczy taki sam układ płam na lewym skrzydle wariant A, jak na prawym skrzydle wariantu B. Kolpaki smigieł początkowo przeważnie czarne, potem najczęściej w kolorze sky.

Sądząc z czasokresu użytkowania samolotów „Defiant” w polskim dywizjonie 307, to „polskie” Defianty przychodziły do dywizjonu i były początkowo eksploatowane w kolorach brązowo-zielonego kamuflażu, a dopiero później przemalowywano je zgodnie — z wymogami służby nocnej — na czarno. Na samolotach nie malowano godła dywizjonu, wolno je było tylko nosić lotnikom w formie metalowej miniaturki na klapie munduru.

OCENA SAMOLOTU

Choć tabelarycznie osiągi miał „Defiant” nie najgorsze, to jednak nie był samolotem dobrym. Nie mógł spełniać roli klasycznego myśliwca pościgowego — bo był zbyt ciężki i mało zwrotny. Na myśliwca-niszczyciela nie nadawał się, gdyż miał zbyt słabe uzbrojenie. Chociaż konstruktorzy bardzo chcieli, aby „Defiant” spełniał te dwa zadania jednocześnie. W rezultacie powstał samolot, który nie sprawdził się w warunkach nowoczesnej wojny powietrznej. Początkowo krótkotrwały sukcesy wynikały wyłącznie z zaskoczenia przeciwnika niekonwencjonalnym sposobem uzbrojenia i taktyki walki. Trzeba powiedzieć, że już po rozpoczęciu produkcji „Defianty” konstruktorzy zaczęli zdawać sobie sprawę z jego niedostatków i nie rozwijając dalej modelu podstawowego chcieli na bazie prototypu stworzyć zupełnie nowy model samolotu myśliwskiego. Chodzi tu o model P.94, który miał być jednosobowym myśliwcem obrotowym w 12 kaemów Browning w skrzydłach. Prototyp tej wersji osiągnął nawet 586 km/h na wys. 7162 m przy masie całkowitej 3244 kg. Eksperymentowano ze źródłami napędu, wyposażając niektóre egzemplarze próbne w silniki Napier Sabre, Bristol Centaurus, podwojenie śmigła — i już wszystkie te modele otrzymywały uzbrojenie strzeleckie do przodu (kaemy w skrzydłach). Wszystkie te warianty nie wyszły jednak poza stadium prób lub prototypów. Ogólne założenia konstrukcji „Defianta” były nieudane i nie było sensu dalej go rozwijać. Byłoby to bowiem już zupełnie inny samolot.