

Spitfire

- en særdeles velflyvende maskine.

Af pens. major Aage Dolleris
(DOL)

Beretningen herunder er udarbejdet på grundlag af manuskriptet til et foredrag, som major Dolleris holdt i december 1996 i KZ & Veteranfly Klubben.



Hvornår jeg så Spitfiren første gang, er jeg ikke helt sikker på, men det var nok i sommeren 1944, hvor jeg var blevet færdig med Præliminæreksamen i Glamsbjerg på Vestfyn. En eftermiddag, hvor jeg stod uden for mine forældres hus i Ebberup, hørte jeg flystøj fra nord, og da jeg kiggede op mod Øksnebjerg Mølle, så jeg to fly komme farende i meget lav højde. Forrest var et tysk jagerfly, muligvis en Messerschmitt, forfulgt af et engelsk fly. Højden var så ringe, at tyskeren måtte op på højkant for at undgå at skulle løfte sit fly op over skoven i nærheden og derved give englænderen mulighed for at skyde på sig. Nu fortsatte de ud af syne, uden at der blev løsnat et skud. At det forfølgende fly var en Spitfire, blev jeg dog først senere klar over, men vingernes ellipseform var helt tydelig i drejet efter tyskeren, så da jeg efter krigen læste om luftkrigens forskellige flytyper, var jeg ikke i tvivl.



Næste gang var umiddelbart efter nytår 1945, hvor jeg havde været hjemme på juleferie fra Statsskolen i Birkerød og nu stod på banegården i Odense og ventede på toget mod København. Vi var et par kammerater, der i klart frostvejr stod og kiggede mod vest, om dog ikke toget snart kom. Vi kunne se røgen fra damplokomotivet, og selv om vi var forberedte på at skulle stå op i gangen de næste 6-7 timer, da toget altid var propfyldt og holdt ved alle stationer (jeg tror kun, der gik et par

passagertog om dagen), så glædede vi os til at komme ind i varmen. Pludselig hørtes flystøj og kanonild, og vi så flere maskiner dykke og affyre kanoner ude vestpå. Da toget var slæbt ind, så vi med gru det gennemhullede lokomotiv og de nærmeste vogne, og det var helt klart, at der ikke blev nogen rejse videre den dag.

Jeg har senere hørt, at det var fly fra en polsk eskadrille, der var sendt på jagt efter transportmidler over Nordvesttyskland og Holland/Belgien som led i bestræbelserne på at afskære de tyske forsyningsmuligheder.

Næste dag på skolen fik vi klarhed over, at en af vore lærere og en af vore skolekammerater var blandt de dræbte.

Alt det fik vi naturligvis intet at vide om dengang, men det gjorde et uudsletteligt indtryk på os 17-årige knægte at se virkningerne af maskinkanoner. Da vi noget senere på dagen så det lille tog fra Nordvestfynske Jernbaner, som også blev slæbt ind på stationen i Odense, så var vi dybt rystede over synet.

Atter røbede ellipseformen, hvilken flytype der havde været på spil.

Da jeg i 1947 var færdig med studentereksamen, måtte jeg konstatere, at ønsket om at læse til skibsbygningsingeniør lå helt uden for mine økonomiske muligheder, hvorfor jeg tog drengedrømmen om at blive flyver op igen. Derfor meldte jeg mig på session for at blive indkaldt snarest muligt og blive befalingsmand, da man kun - så vidt jeg havde fået at vide - tog sådanne til uddannelsen dengang.

Jeg blev indkaldt til Luftværnsartilleriet i november 1947 og kom på Kornetskole i 1948. Under tjenesten bagefter i Esbjerg kunne man søge ind til flyveruddannelsen i efteråret 1948. En uges prøver afholdtes på Værløse og i København, og jeg var så heldig at bestå og fik ordre til at møde på Forskole til Hærens og Søværnets Fælles Flyveskole på det, der benævntes 49-1, idet selve skolen skulle starte på Luftmarinestation Avnø i januar 1949, hvor vi mødte omkring 60 mand.

Vi gennemgik Elementærkursus (KZ II og KZ VII), Overgangskursus, populært kaldet Harvardskolen på Karup og afsluttede grunduddannelsen på Fortsættelseskursus (officerskursus samt flyvning med Oxford) på Værløse, hvor vi i slutningen af marts 1950 udnævntes til løjtnanter i Hærens Flyvertropper (vi, som kom fra Hæren), mens personel fra Søværnet og civile blev løjtnanter i Søværnet, og vi fik flyveringen - - vel nok den største dag for os 25, der var tilbage af det oprindelige elevhold 49-I. Holdet fordeltes til henholdsvis Jyske og Sjællandske Flyverafdeling af Hærens Flyvertropper til den videregående uddannelse på Spitfire.

Selv kom jeg i april til 4. Eskadrille på Værløse med kaptajn G. Bouet som chef og premierløjtnant P.O.H.M. Stilling som næstkommanderende.

Her blev vi sat til at læse Betjeningsforskrift for Flyvere, Spitfire IX (og XI), ligesom vi fik omkring 20 bagsædelandinger i Harvard med

KZ II og i baggrunden en Harvard.





erfarne Spitfirepiloter som instruktører i forsædet. Formålet var at give os et indtryk af, hvorledes det ville være at skulle lande med Spitfire. Der fandtes ikke tosædede fly af typen, eller rettere: Vi havde dem ikke i Danmark.

Som det er de fleste bekendt i denne forsamling, har Spitten en enormt stor motor ragende voldsomt op foran piloten, når man kører på jorden eller lægger an til landing, mens der er fremragende udsyn under vandret flyvning. Dette nødvendigvis gør en helt speciel landingsrunde,

Spitfire havde en enormt stor motor, der ragede voldsomt op foran piloten.

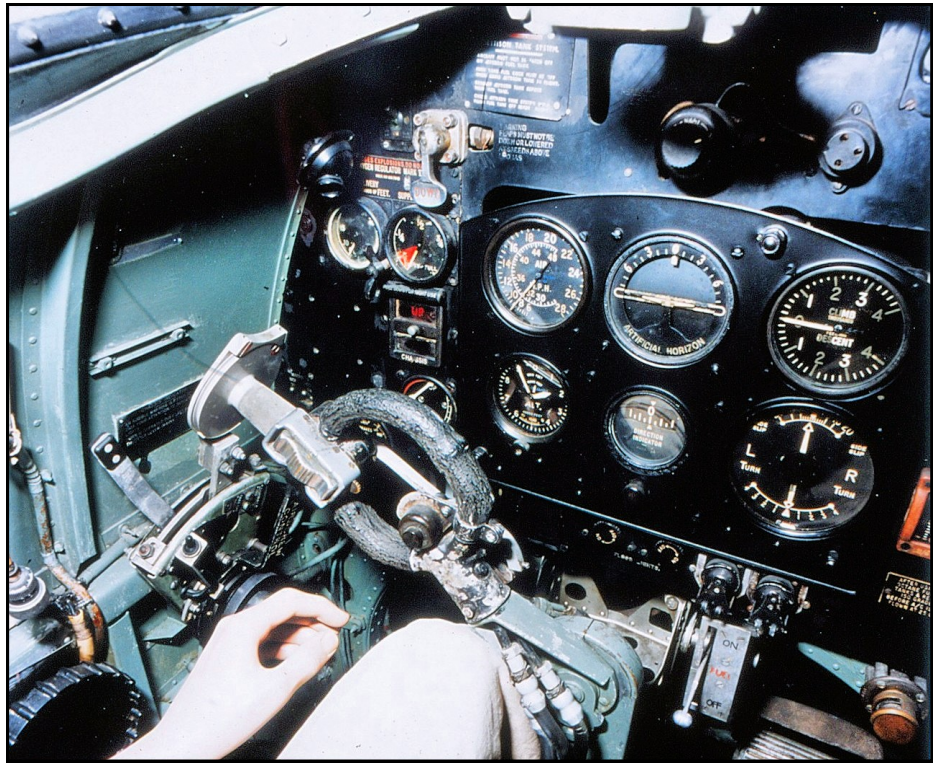
hvor man flyver fra medvindsstrækket i en halvcirkel ned til punktet, hvor man passerer begrænsningen og retter ud til afsvævningen og landingen. Fra det øjeblik, man retter ud, har man kun udsyn skråt fremad, hvorfor det er væsentligt, at der ingen hindringer er. På Værløse var der dengang vej direkte fra hovedbygningen til den sydlige del af pladsen, og selv om der var advarselsskilte og lyskurv, dirigeret fra tårnet, så kunne det trods alt ske, at der kom trafik på vejen, netop som et fly kom ind til landing. Som følge af det store antal hestekræfter, der var til rådighed, havde flyet en særdeles kraftig tendens til at ville vride kroppen til venstre om længdeaksen, hvis gashåndtaget førtes for hurtigt frem - en farlig situation, hvis man pludselig opdagede et køretøj lige foran eller rettere skråt til venstre, når man skulle rette ud for at lande. Der skulle store armkræfter til for at forhindre et flik til venstre i den situation, hvad afdøde Flemming Kofoed kunne berette om.

Da vore instruktører anså os for tilstrækkeligt vænnede til den særlige landingsrunde, og overhøringerne i betjeningsforskriften viste, at vi var klar, blev vi den 22. april 1950 meget tidligt om morgenen kørt til Kastrup, hvortil vore instruktører havde fløjet flyene forinden.



Nu må man så forestille sig, at vi for første gang skulle prøve at føre gashåndtaget frem, så de 1650 heste blev sluppet løs. Jeg tror nok, at alle, der har overværet piloters første start med Spitten, har observeret, hvad jeg nu vil forsøge at beskrive:

Efter opstart og udkørsel med afprøvning af propelindstilling, flaps og ror samt magneter, holdt man så med bremsehåndtaget helt trukket an og hooden åben. Når startsignalet blev givet, førtes gashåndtaget frem med venstre hånd, til tryk-



ket var 0 lbs. Med sideroret holdtes retningen ligefrem, venstre hånd førtes over på pinden, så højre hånd kunne finde understelshåndtaget nederst i højre side. Når flyet havde sluppet jorden, kunne understellet tages op ved at føre håndtaget fra nederste stilling op i øverste. Derefter skiftedes håndstillingen, så gashåndtaget kunne føres frem til + 18 lbs tryk. Hvis man ikke havde fastspændt skruen til gashåndtaget tilstrækkeligt, ville motorvibrationerne medføre, at gashåndtaget vandrede tilbage med tab af motorkraft til følge. Enhver kan vist forestille sig den bølge op og ned, dette kunne medføre. Hooden skulle jo også lukkes, inden farten blev for høj, og så kunne man endelig begynde at stabilisere stigningen med 2850 o/m og +12 lbs boost, som gjaldt for vedvarende stigning med 180 mph fart.

Efter overgang til vandret flyvning indstilledes til lavere o/m og tryk, og man kunne mellem 0 og 20.000 fod opnå en max fart på 650 km/t (ca. 400 mph).

Vi skulle nu blive i luften knap en time for at vænne os til flyets opførsel, herunder afprøve diverse flyvestillinger, farter m.v., således at vi vidste, hvordan det føltes, når understel og flaps blev sat ud o.s.v., inden vi kom tilbage for landing.



Min første flyvning foregik med 401, og det var en pragtfuld oplevelse, selv om turen endte mindre flatterende for mig. Landingen foregik på bane 04. Jeg var ikke opmærksom nok, så en ganske svag sidevind fra venstre drev flyet ud over højre bane-kant, hvor det ramte et af landingslysene, der var ret høje dengang. Venstre hjulkasse og flaps blev beskadiget.

Næstkommanderende fløj senere flyet tilbage til Værløse (10 min), så skaderne må have været begrænsede. Selvsagt var jeg ret så nedtrykt, men udover skrivning af en indberetning hørte jeg ikke mere til sagen.

Mange år senere spurgte kaptajn Bisholt, der var med som tekniker og sad bag i lastvognen, om jeg kunne huske dengang, hvor jeg havde sagt flere gange: "Jeg lærer det aldrig". Det havde jeg naturligvis lykkeligt glemt i mellemtiden!

401 blev repareret på hovedværkstedet og fløj i øvrigt sin sidste tur den 27/12 1950 med flyverløjtnant K.S. Petersen (PET).

Flyet overførtes i 1957 til Tøjhusmuseet og var fra 1989 udstillet på Danmarks Flyvemuseum i Billund. (I dag kan flyet ses på Flyvevåbenmuseet i Stauning – *webmasters tilføjelse*).

Jeg må lige huske at nævne, at mens jeg var på Avnø som elev i første halvdel af 1949, havde Flyveskolen besøg af en Spitfire med kaptajn Holstein-Ratlou som pilot. Han holdt foredrag for os om militæridræt. Da han skulle starte, stod vi naturligvis alle sammen og kiggede ud ad vinduerne i klasseværelset, mens han i slangebugtninger kørte i den lette sne ud mod skydevolden i nr.

428. Pludselig så vi halen løfte sig majestætisk mod himlen, og så holdt flyet på næsen. Det var netop en af typens særkender, idet motorens vægt og placering gjorde det meget nødvendigt at vise stor opmærksomhed, fordi eventuelle ujævnheder, muldvarpeskud f.eks., var nok til at tippe flyet over, når man gav gas for at komme videre.

En ny propel blev fløjet ned og installeret, hvorefter flyet returnerede til Værløse.

Holstein-Ratlou blev i øvrigt dræbt den 28. september 1949 ved styrt i Øresund ud for Høje Skodsborg i nr.

413.

Typen, vi havde, benævntes Spitfire HF IX (e). Det betød High Altitude Fighter, og (e) betød, at bevæbningen bestod af 2 stk. 20 mm maskinkanon og 2 stk. 0,5" (ca. 12,7 mm) maskingeværer.

Den var udstyret med en Rolls-Royce Merlin 70 motor med 1650 HK, der drev en 4-bladet Rotol-propel. Hvert blad var ca. 1½ m langt, så det var jo en antagelig vejrmølle, der blev sat i gang. Og



der var kun ganske få tommers spillerum mellem propelbladenes tipper og jorden, når flyet under start kom op i flyvestilling.

Motoren var væskekølet. Kølerne var anbragt under planerne bag understellet og dimensioneret til netop at give køling nok til vandret flyvning med max belastning. Man skulle derfor passe på under kørsel eller ved overskydning, da kogepunktet hurtigt nåedes. Ofte var en hurtig start nødvendig, hvis motortemperaturen nærmede sig kogepunktet. Således husker jeg engang på Værløse, hvor jeg var nødt til at lave en overskydning. Jeg tænkte, at understellet godt kunne blive nede, men allerede efter drejet til medvind var temperaturen for høj, så der var ingen kære mor. Op med understellet og ud at køle af, inden fornyet indskydning til landing.

Mens vi var på Harvardskolen, hørte vi tit Spitfirepiloterne anmode om tilladelse til at starte i medvind, fordi de var ved at koge.

Brændstoffet var benzin oktan 100. Det medførtes i to hovedtanke foran cockpittet, i alt 85 gal (386 l). På nogle af maskinerne var der indbygget tanke bag førersædet til yderligere 75 gal, men de måtte kun benyttes efter særlig ordre, da det ændrede på tyngdepunktet i længdeaksen. Der kunne også medføres droptanke, men dem har jeg ikke set anvendt. Antagelig har flyene, der angreb togene, jeg omtalte før, haft såvel droptanke som tankene bag førersædet fyldt op, så de har kunnet flyve fra de fremskudte pladser i Frankrig og helt op til Fyn.

Normalt måtte vi ikke påregne mere end ca. 1 times flyvetid med normalbeholdning af brændstof, men selv mener jeg at have logget ca. 1½ time på økonomisk flyvning, hvilket jeg dog ikke har været i stand til senere at kontrollere.

Olietanken rummede 34 gal eller 51,4 l i en tank under motoren og med oliekøleren placeret under venstre plan.

Understellet bevægedes hydraulisk. Det gik op til siderne, hvorfor hjulafstanden var lille, og der var så godt som ingen tendens til at ændre retning under kørsel på fast underlag. Anderledes forholdt det sig ved kørsel på græs, især på de tider af året, hvor der var blødt eller ujævnt som følge af f.eks. muldvarpe.

Flapsene bevægedes ved trykluft. Der var et trykluftssystem med 2 flasker (300 lbs/sq.in.) til betjening af flaps, kølegæller, blæser-gearskifte, bremses, kanoner og fotogevær. Flapsene havde to stillinger, helt oppe eller helt nede. Udsætningen og optagningen var et spørgsmål om øjeblikke, hvorfor man ved overskydning ikke måtte tage dem op under 300 fod, da flyet ellers sank igennem. Start foregik med flaps helt oppe.



Hjulbremserne betjentes med et håndtag på styrepinden. Det skulle bruges med omtanke under kørsel, idet siderorspedalerne bestemte, hvilket hjul der blev bremset. Hvis man derfor havde trukket bremsene an under kørsel og centrerede sideroret under slangebugtningerne, ja - så kunne det let resultere i, at flyet ville stå på næsen. Det var derfor også uhyre vigtigt at kontrollere, at bremsehåndtaget var helt slækket på finalen, da flyet ellers ville kolbutere under landingen.

Nu lidt om selve flyvningen.

Spitten må betegnes som særdeles velflyvende. Den kunne lave alle kunstflyvningsmanøvrer med stor lethed, og der var ingen tendens til motorudsætninger som følge af den effektive Bendix-Stromberg injektionskarburator.

Stall med understel og flaps oppe 90 mph.

Stall med understel og flaps nede 75-79 mph.

Understel og flaps måtte ikke udsættes ved fart over 160 mph.

Indskydning til landing blev foretaget med 120 mph og med reduktion til 95 mph over begrænsningen.

De nævnte farter gjaldt typen med klippede vinger, mens den med "fuld spændvidde" (ellipseformen!) kunne flyves med ca. 5 mph lavere hastigheder.

Stigefart med 2850 o/m og +12 lbs boost 180 mph.

Motoren var udstyret med supercharger, der trådte i funktion i 19.500 fods højde, når blæseren var sat i "Auto". Det var en aldeles pragtfuld fornemmelse at få det spark bagi, som motoren så var i stand til at give - alt sammen nødvendiggjort af behovet for max. ydelse i luftkamp i store højder. Vi var i stand til at opnå ca. 35.000 fods højde, men naturligvis var flyet ikke særlig manøvredygtigt i den tynde luft.

For opnåelse af størst rækkevidde anbefaledes en fart på 170 mph, hvis flyet var let lastet, dvs. ca. 7.000 lbs.

Vi havde to typer af IX'ere - udover forskellen med klippede planer og ellipseformen, så havde



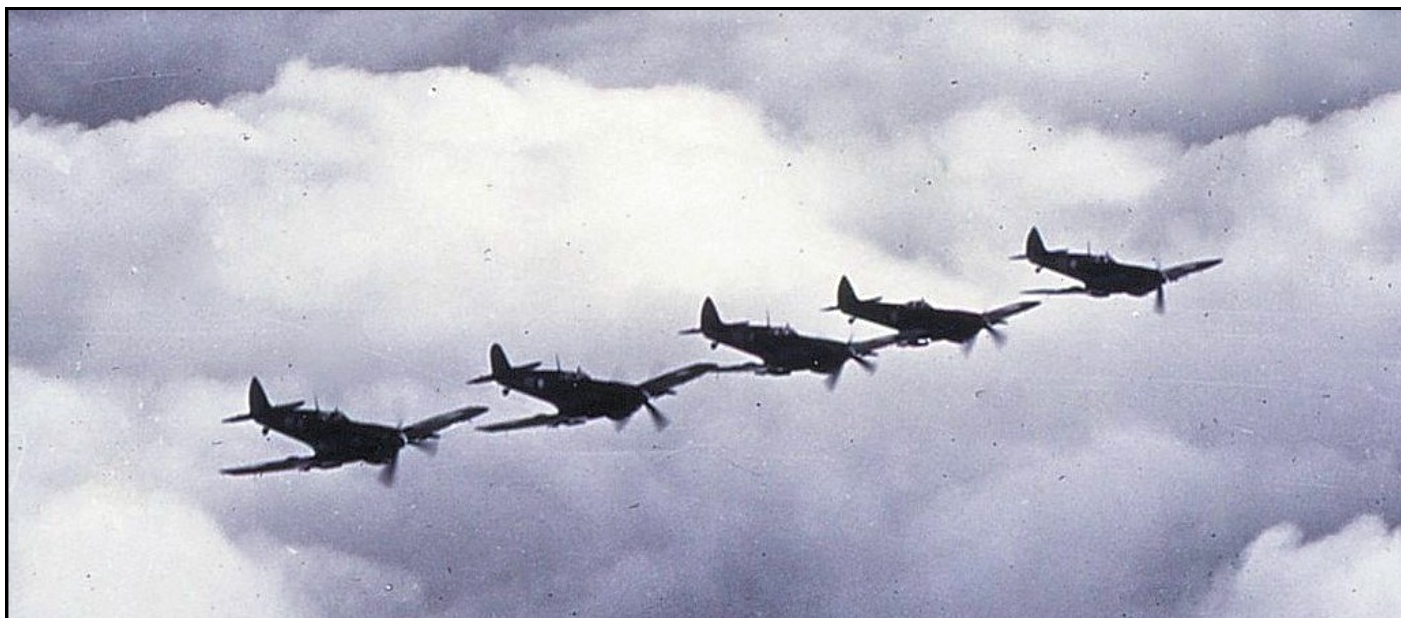


nogle af flyene "rear view fuselage" eller dråbeformet hood. Disse skulle flyves med 5-10 mph højere fart end de øvrige, hvor flyvekroppen stort set gik i forlængelse af hooden. Udsynet fra denne type var betydeligt bedre bagud, hvilket selvsagt har stor betydning under luftkamp.

Mens vi læste Betjeningsforskrift og sad i cockpittet for at vænne os til indretningen, grebenes placering, instrumenteringen osv., var premierløjtnant Stilling den 20. april på prøveflyvning med 402. Under kunstflyvningsmanøvrerne blokeredes styrelinerne til balanceklapperne af en løs skrue, men efter at have konstateret, at han lå nogenlunde vandret, og at det var muligt at holde maskinen nogenlunde vandret og ligeud på sideroret alene, besluttede næstkommanderende at foretage en mavelanding. Efter at have fløjet brændstofbeholdningen ned til næsten nul foretog han en meget lang, lige indskydning fra øst hen over Sønderød. Over pladsens begrænsning - det var nogenlunde nord/syd fra lejrens hovedbygning - sattes fulde flaps, benzinhansen på lukket og kontakterne på OFF. Landingen gik helt glat og uden nogen tendens til at ville vippe op på næsen, så Stilling var naturligvis meget glad og tilfreds. Flyet blev repareret og fløj indtil udfasning af flytypen, for 402's vedkommende 1/9 1952.

Den 24. juli var 404 med SL H.J. Corfitzen og 412 med SL K.F. Jensen på luftkampøvelse over Arresø. Sådanne øvelser foregik på den måde, at det ene fly var mål, det andet angriber, hvorefter de skiftede roller. I dette tilfælde skulle øves angreb på direkte modsat kurs, hvor målflyet skal holde kurs og højde, mens angriberen styrer direkte mod målet og undviger senest muligt ved at dykke under dette. Hvem der var hvem, husker jeg ikke, men de beretter begge om et kraftigt bump, og over radioen hørtes den ene sige noget om, at den anden røg meget, hvorfor de afbrød øvelserne og gik hjem for landing. Flyene viste sig at være stærkt beskadigede. Det ene havde 3 ud af 4 propelblade knækkede og oliekoøleren revnet (derfra røgen), mens det andet manglede den øverste del af sideroret, hvis øverste hængsel var revet løs.

Besyderligt, at der ikke skete mere!



Under en af træningsflyvningerne den 30. juni 1950 kom flyverløjtnant Thorkild Rasmussen (TRA) ud for motorhavari nær pladsen og måtte mavelande på Værløse med 436. Det gik fint.

TRA måtte året efter foretage endnu en mavelanding, denne gang med 418 på Karup efter at have haft problemer med understellet.

TRA kender vi godt her i klubben, idet han for et par år siden var her og fortalte om flyvning med KZ Ellehammer (replicaen, der anvendtes i Sylvest Jensens Luftcirkus).

4. ESK blev udstationeret til Skrydstrup en uges tid for at lave skydeøvelser mod jordmål i Nymindegab, ligesom vi foretog kast med øvelsesbomber under dykning. Alt gik fint uden problemer, men jeg kan godt fortælle, at det gav en kolossal rystelse i flyet, når alle 4 våben affyredes. Man følte det næsten, som om flyet blev bremset helt op, men det er selvfølgelig en overdreven fornemmelse.

Vi prøvede ikke skydning mod luftmål, kun med fotogeværet.

Spin indgik også i de manøvrer, der skulle prøves. Jeg fandt manøvreren særdeles ubehagelig. Maskinen syntes at ligge ret fladt i luften, og det føltes, som omdrejningsaksen sad bag en i hale-roret. Højdetabet ved udtagning fra spin var ret stort, hvorfor spin ikke måtte påbegyndes under 10.000 fod.

Vi fløj meget i formation, der jo bl.a. anvendes i forbindelse med luftkampøvelser. Her kom Spitfirens store propel os til megen gavn, selv om den manøvre, jeg nu beskriver, faktisk var forbudt på grund af de store påvirkninger, den gav på materiellet.

Når man slutter op i formation, er det rart at komme hurtigt på plads, hvorfor man kom op med overskudsfart og så bremsede op, når man næsten var fremme på plads. Opbremsningen gjordes ved at føre propelindstillingshåndtaget helt frem til fin stigning på bladene, hvorved det virkede, som om der pludselig blev skubbet modsat vej, eller det man kalder reversering. Selvfølgelig skulle man passe på ikke at overspeede og endelig få håndtaget tilbage til normalstilling eller den indstilling, der nu var behov for. Ellers ville man hurtigt falde bagud i formationen, og så var man jo lige vidt.

Med udgangen af juli 1950 var det så slut med at flyve Spitfire for mit vedkommende. Hvis jeg husker ret, opnåede jeg omkring 70 timer på typen i de 3 måneder, jeg var ved 4. ESK, en oplevelse, jeg mindes med stor glæde. Jeg og 7 andre mødte på Flyveskolen for at blive uddannede til instruktører, en tid med mange gode minder.



Nu sidder der måske en og anden og tænker, at det er en formidabel god hukommelse for datoer m.v., men det er heller ikke rigtigt!

Uden hjælp af de oversigter, Som Flyvevåbnets Historiske Samling i Karup har udarbejdet på grundlag af samlingens arkivalier om danske Spitfirefly og deres skæbne, havde jeg ikke kunnet oplyse ret mange konkrete detaljer. Jeg er derfor Samlingen megen tak skyldig, og det galder også Lars Søe for hjælp med billedfremstillingen.



Til sidst må jeg også huske at nævne, at vi havde anskaffet 3 stk. Spitfire XI fotofly, men den type har jeg ikke fløjet, så deres egenskaber kender jeg desværre ikke.