



# SPITFIRE 75 ÅR

1936 flög prototypen till Supermarine Spitfire för första gången. Ett trekvarts sekel senare är flygplanet en odödlig legend med ikonstatus och det anses vara det härligaste man kan flyga! Vi har träffat Pär Cederqvist som en dag fick frågan som alla piloter vill få – vill du flyga Spitfire?

Text & bild: **Mats Johansson**



PÄR ÄRFÖDD i Jönköping 1947 och är uppvuxen i Göteborg. Han är gift med Jasmine och tillsammans har de två döttrar och en DH 82A Tiger Moth. De bor på en gård utanför Ljungbyhed med ett litet fält på gården. Pär berättar hur han blev intresserad av flyg:

– När jag växte upp var det ofta flygplan i luften. Jag såg bland annat Saab B 17 som kom så lågt att man kunde urskilja piloten och navigatören i sina flygarhuvor och det fascinerade mig.

Pär började som ung att på sommarloven jobba som flygmekaniker på Torslanda. Det var vid Svensk Flygtjänst och där fanns alla möjliga flygmaskiner från små privatflygplan till stora Douglas Skyraider.

– Jag började i flygvapnet 1967 här på Ljungbyhed och placerades sedan på F17 Kallinge där jag flög A 32 Lansen under en tid sedan blev det några år med J 35 Draken innan jag 1978 återkom till F5 Ljungbyhed som flyglärare. 1984 växlade jag om till det civila på den nystartade Trafikflygarhögskolan (TFHS). Där jag fortfarande är anställd men numera är jag tjänstledig för mitt nya jobb som pilot på Biltema. Jag flyger deras affärsjet men i första hand har jag hand om Spitfiren och Mustangen och genomför flyguppvisningarna. Jag har fått ta över jobbet som chefpilot efter Bertil Gerhardts tragiska olycka i Norge förra året, berättar Pär.

## TELEFONSAMTALET

Det började med ett telefonsamtal från just Bertil Gerhardt. Det handlade om en helt annan sak först men sedan sade Bertil:

– By the way så har jag en annan sak som jag vill ta upp med dig. Vad skulle du säga om att flyga Spitfire för Biltema? Det behövdes inte särskilt lång betänketid för att svara ja, berättar Pär.

– Själv inflygningen på Spitfire startade med att jag åkte på en kurs till Duxford i England hos ARC (Aircraft Restorations Company Ltd). Ett av problemen med Spitfirens stora V12-motor och därmed långa nos är att piloten har svårt att se banan vid inflygningen till landning. Därför måste man från medvindslinjen göra en kontinuerlig 180-graders sväng så att man kan se banan under hela inflygningen, så kallad ”curved approach”. Innan man får sätta sig i Spitfiren fick jag öva detta i baksits på en North American Harvard. I bak på den maskinen har man ännu sämre sikt, så den är bra att öva på. Sedan fick jag flyga en tvåsitsig Spitfire, en gång från baksits och tre gånger från framsits, sedan åkte jag hem till Sverige igen för att flyga Biltemas Spitfire, säger Pär.

## KÄNSLAN

– Jag har flugit en del spännande flygplanstyper under min karriär, men första flygningen med Spitfiren var verkligen speciell! Det var lite av känslan



Mk XVI har liksom Mk IX en fyrbladig Dowty Rotol-propeller med den imponerande diametern av 3,27 meter. Bladens kärnor är faktiskt gjorda av trä!



Pär Cederqvist verkar trivas mycket bra i Spitfrens cockpit. På kroppsidan står det numera "in honour of Bertil Gerhardt", en hyllning till en av Sveriges meste flygare.

som på den första ensamflygningen, man vet att det här klarar jag av, men ändå är det ett pirrande spänningsmoment över det hela. Första passet tog jag det väldigt försiktigt och var observant på hur flygplanet betedde sig. Men efterhand när man får mer erfarenhet känner man att flygplanet "sitter bra". Karaktäristiken är faktiskt rätt lik min Tiger Moth i manöverhänseende, även om det skiljer en hel del i motorstyrka och fart givetvis. Tiger Moth är en bra instegsmaskin om man ska lära sig flyga Spitfire. Spitfren är faktiskt väldigt manövrerbar även i låg fart. Det är en härlig flygmaskin, fortsätter Pär.

#### BILTEMAS SATSNING FORTSÄTTER

Biltemas grundare och ägare har ett stort intresse av veteranflygplan och under 2006 bestämdes att köpa en F-51D Mustang. Därefter köptes också två Spitfire till uppvisningstallet. Efter olyckan förra året beslutades att verksamheten skulle drivas vidare "In honour of Bertil Gerhardt" som det nu står på RW 386:s kroppside – en värdighyllning till en av Sveriges mest erfarne piloter. Det var också ett mycket glädjande beslut för alla flygentusiaster över hela Skandinavien.

#### INDIVIDEN RW 386

Spitfren SE-BIR med tillverkningsnummer CBAF IX. 4644 tillverkades i Castle Bromwich 1945 och

fick RAF-serienummer RW 386. Spännvidden är 11,23 meter och maxstartvikt är 4318 kg. En Spitfire Mk XVI är i princip en Mk IX, fast försedd med en av Packard byggd Merlin-motor i stället för en dito tillverkad av Rolls Royce. Denna version av Spitfire finns både i "low back"-variant och så kallad "high back". Den senare versionen har det mest klassiska Spitfire-utseendet.

RW386 levererades till No. 6 M.U. hos Brize Norton den 2 augusti 1945 och har alltså inte varit i tjänst under kriget. Härifrån kom den till förbandet No. 604 Squadron, (County of Middlesex). Sedan har den varit antingen varit instruktionsobjekt eller "gate guard" vid olika RAF-baser och sedan 1980-talet ägts av olika privatpersoner. RW386 hade under många år genomgått en totalrenovering hos Aircraft Restoration Company på Duxford. Den 2 mars 2007 kunde man provflyga RW386 efter 55 års stillastående. Den är målad som den såg ut i mitten av 1940-talet, med koden NG-D. Efter att Biltema köpte flygplanet flögs det hem 2007. Resan gick från Duxford, via Ostende, Groningen och Sönderborg till Ängelholm som numera är dess hemmabas.

#### FRÅN LOKOMOTIV TILL FLYGPLAN

Reginald J Mitchell, föddes 1895 i Staffordshire i England. Efter att ha lämnat Hanley High School vid 16 års ålder fick han en lärlingsutbildning vid

Lokomotivtillverkaren Kerr, Stuart & Co. I slutet av sin lärlingstid arbetade han på ritkontoret och studerade teknik och matematik på kvällarna. År 1917 blev han anställd hos Supermarine Aviation Works i Southampton. Karriären gick snabbt inom företaget och redan 1919 var Mitchell utsedd till chefskonstruktör. Han blev teknisk direktör 1927. Han var så högt ansedd att när Vickers tog över Supermarine 1928, var ett av villkoren att Mitchell skulle vara kvar som designer för de kommande fem åren. Mellan 1920 och 1936 konstruerade Mitchell 24 stycken flygplansmodeller – från lätta flygplan, till jaktplan, bombplan, flera sjöflygplan och flygbåtar som Supermarine Walrus och Supermarine Stranraer. Han är kanske mest känd för sitt arbete med Schneider Trophy – racingflygplanen som kulminerade i vinnarmaskinen Supermarine S.6B. Ovanligt för en flygplanskonstruktör på den tiden tog han flygktioner och fick sitt flygcertifikat i juli 1934. Mitchell drabbades dock av cancer och avled den 11 juni 1937, bara 42 år gammal. Han är begravd på södra kyrkogården Stoneham i Hampshire. Mitchell efterträddes som chefsdesigner på Supermarine av Joseph Smith, som var ansvarig för den fortsatta utvecklingen av Spitfire. Mitchells design var så bra att Spitfire kontinuerligt förbättrades under och efter andra världskriget. Över 22 000 Spitfires inklusive Seafires byggdes totalt.



Spitfires cockpit är typiskt tidsenlig brittisk. Det är ganska rörigt med reglagen utspridda här och där. Tiger Moth- och Chipmunk-piloter känner igen sig.



Spakens utformning är gjord för att man ska kunna ta i med båda händerna vid hård luftstridsmanövrering. Avtryckaren för vapnen manövreras med tummen.



På insidan av instegsluckan sitter en kofot att användas vid nödläge.



Detalj av trimrodret på höjdrodrets översida.



### Spitfire-länkar

[www.biltema-airshow.se](http://www.biltema-airshow.se)  
[www.arc-duxford.co.uk](http://www.arc-duxford.co.uk)  
[www.raf.mod.uk/bbmf](http://www.raf.mod.uk/bbmf)  
[www.spitfiresociety.com](http://www.spitfiresociety.com)  
[www.tigermothairshow.com](http://www.tigermothairshow.com)



Spitfiren har liten spårvidd. I början på rullsträckan vid start har Pär fullt höger skevroder och en hel del höger sidroder ansatt för att hålla mot motorns vridmoment.



### TYPE 300

Denna legendariska konstruktion kallades först för "Type 300". Projektet startades som ett privat initiativ av Supermarine men det brittiska flygministeriet blev snart intresserade och finansierade bygget av prototypen som provflögs den 5 mars 1936 av testpiloten Joseph "Mutt" Summers. Hans omdöme om flygplanet efter den första provflygningen var "rör ingenting". Den elliptiska vingformen som är en närmast idealisk utformning för att skapa lågt luftmotstånd sägs vara inspirerad av den samtida tyska (!) Heinkel He 70. Det brittiska flygministeriet lade en första order på 310 stycken Spitfire i juni 1936. När flygministeriet valde namnet "Spitfire" till flygplanet uppges Mitchell ha sagt "Spitfire – vilket dumt namn de skulle välja". Den brittiska allmänheten såg för första gången Spitfire på en flygdag vid RAF Hendon lördagen den 27 juni 1936. Spitfire kom sedan att byggas av många fabriker i England. Både i Southampton där Supermarine låg och Castle Bromwich i Birmingham producerade maskinen. De första förbanden som fick Spitfire var 19th Squadron baserade på det välkända flygfältet Duxford norr om London.

### RACINGTRADITIONER

Supermarine hade skaffat sig erfarenheter av höghastighetsflygning och prestandamotorer genom

att delta och vinna i 20- och 30-talets flygtävlingar Schneider Trophy. Särskilt typerna S4, S5 och S6 kan sägas vara föregångare till Spitfiren. Många konstruktionslösningar som utvecklades för dessa racerflygplan användes senare i Spitfire.

En stor anledning till Spitfires fina prestanda återfinns man under motorhuven. Den tolv-cylindriga Rolls Royce Merlin-motorn är ett under av mekanik i en kompakt konstruktion. I Spitfire användes både Merlin med 27 liters slagvolym och dess storebror Griffon med 37 liters slagvolym. Motoreffekterna fördubblades från Merlin II-motorn (Spitfire Mk 1) som gav 1030 hk till Griffon på 2035 hk i Spitfire Mk XIX.

Dessa motorer har flera finesser som biltillverkare infört först på senare tid, till exempel saltkylda avgasventiler och överladdning med kompressor.

Slaget om Storbritannien avgjordes i luften över England och där spelade Spitfire en stor roll tillsammans med bland annat Hawker Hurricane. Spitfiren användes främst för att engagera de tyska eskortjaktflygplanen medan Hurricane anföll bombplanen. Under hela andra världskriget användes Spitfire framgångsrikt som jakt-, spanings- och i viss mån även som attackflygplan.

### S 31

I Sverige är Spitfire mest känd som S31 som användes av flygvapnet under åren 1948 till 1955. Totalt

fanns 50 stycken i tjänst som spaningsflygplan. S 31 var en MK XIX med Rolls Royce Griffon-motor på 2035 hk vilket gav flygplanet en maxfart på 735 km/h. S 31 hade tryckkabin och kunde nå en topphöjd på 14000 meter. En intressant detalj är att S31 hade både bättrestig- och topphöjdsprestanda och högre marschhastighet än jetjaktflygplanet J 28 Vampire.

### 75 ÅR OCH FRAMÅT!

Det finns passande nog 75 stycken Spitfire bevarade i världen i år när maskinen fyller 75! Av dessa är cirka 45 luftvärdiga. Antalet ökar dessutom sakta hela tiden. Det har vuxit upp en veritabel industri kring "warbirds" sedan 1980-talet. Företag som sysslar med renovering, underhåll men också utbildning av kommande generationers piloter. Detta gör sammantaget att vi nog kan njuta av dessa flygplan på uppvisningar många år framöver. Däremot är de ökande kostnaderna (bränsle, underhåll och försäkring) för att operera en maskin av den här kalibern oroande. Visserligen är ju en Spitfire en teknisk avancerad maskin men en flygmaskin är i grunden en enkel konstruktion. Det tyckte Reginald J Mitchell som sade följande till testpiloten Jeffrey Quill:

– Om någon säger något om flygplan som verkar så komplicerat att du inte förstår det, lita på mig – det är rent struntprat". •