

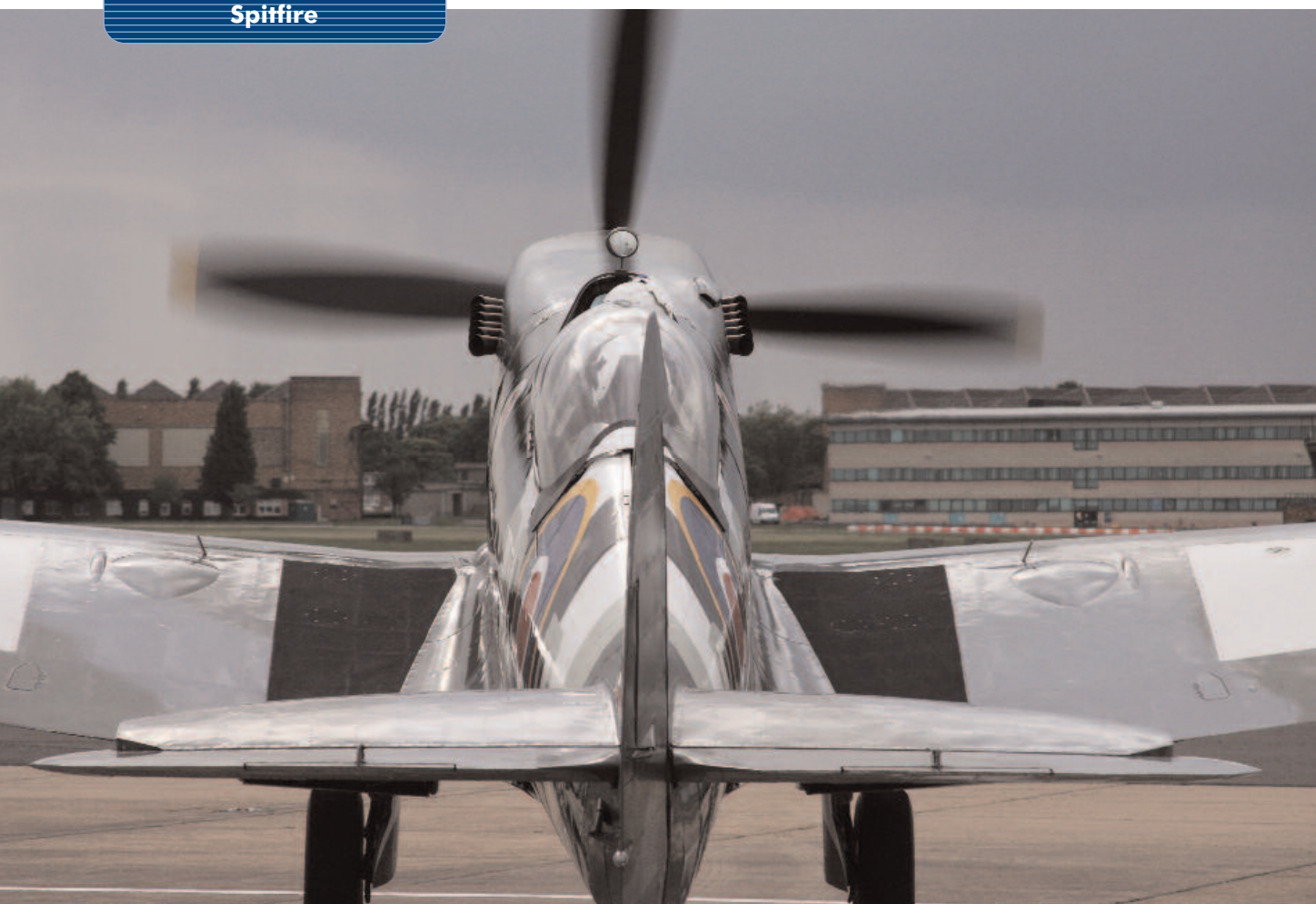
Ten samolot to symbol, marzenie wielu z nas.
Obecnie tylko bardzo nieliczni mogą doświadczać nim lotu.
Na szczęście do szasów obecnych w stanie zdatnym do lotu
zachowało się kilka egzemplarzy w wersji dwuosobowej.
Na lot takim *Spitfire* zaprasza jacek Mainka



fot. Richard Pave



Spitfire!



Spitfire to symbol narodowy Wielkiej Brytanii. Ale czy wiecie, że przez Polskie Siły Powietrzne przevinęło się co najmniej półtora tysiąca „*Spitfajerów*”? Polskie Siły Powietrzne były najliczniejszym użytkownikiem *Spitfajerów* po RAF! Nie było wcześniej typu samolotu używanego liczniej w polskim lotnictwie i chyba nie będzie – co myślicie? Jest wiele dobrych, współczesnych opisów „jak się lata na *Spitfire*” napisanych przez pilotów z autentycznym doświadczeniem na typie – ale czas na tekst po polsku!

Jak się lata na „*Spitfajerze*”

Na tak postawione pytanie Jerzy Głowczewski (Dywizjon 308 Krakowski, 100 lotów bojowych na *Spitfire IX*, które opisuje w książce „*Wojak z przypadku*”, wydawnictwo Most 2003) odpowiada – „prosto”. Z moich wspomnień ze spotkań z tymi Nielicznymi, na które chodziłem z Dziadkiem dawno temu, pamiętam podobne odpowiedzi. Rozumiem je obecnie lepiej. Podobnie jak obecnie – samo „latanie” (trzymanie za drążek) nie było i nie jest

**Spitfire jest bardzo przyjemny, "chodzi za ręką".
Kotowanie, start i lądowanie są trudne, a właściwie wymagają umiejętności trudnych już dziś do zdobycia i utrzymania w ciągłym treningu**

jakieś skomplikowane. W czasie II wojny światowej myśliwcem czy samolotem transportowym może i było dość trudno wystartować i wylądować, ale latanie nie mogło być aż tak skomplikowane. Dwudziestoparolatek bez studiów technicznych, bez użycia CBT i symulatora miał to wszystko opanować sprawnie i szybko. Najwięcej wiedzy, rad kolegów czy dowódców, własnego doświadczenia, eksperymentowania – związane było z taktyką, z użyciem samolotu jako narzędzia walki.

Umiejętności operacyjne

były trudne do zdobycia, a niezbędne do przeżycia. Jak ustawić się obok prowadzącego, żeby sprawnie obserwować przestrzeń i jednocześnie nie zderzyć się z kolegami w czasie szybkich zakrętów całym dywizjonem? Dywizjon, 12 *Spitfire*’ów, dzielił się na trzy czwórki po dwie pary. Podczas zakrętu na przeciwnika głupio byłoby zamknąć gaz i zwalniać – ale jak utrzymać się w szyku?

Stąd zewnętrzne czwórki i pary zamieniały się miejscami – ta od

wewnętrznej strony zakrętu przechodziła na zewnątrz, ta na zewnątrz – do wewnątrz. Przy czym 12 par oczu nie odrywało się od wypatrzonych punkcików, które w paręnaście sekund zamieniały się w strzelające *Messerschmitty*, jednocześnie odbezpieczając działka i karabiny, sprawdzając tlen, boosta i zmieniając szyk na obszarze kilku rozpiętości skrzydeł. Nie radzę „robić tego w domu” z kolegami używając dwunastu *Cessn 152*...

Właśnie to było trudne!

Kiedy sam zacząłem latać i móc zadawać konkretne pytania, pokolenie Stańskiego, Wünschego czy Schielego – którzy latali czynnie w aeroklubie jeszcze na początku lat 80. – już od nas odchodziło. I zrobiło się niestety tak, że wokół nie było nikogo, kto by praktycznie wiedział chociaż jak się lata na *Spitfire*.

Kiedy z kolei zacząłem się przyjaźnić z Anglikami, którzy ex-RAF-owski sprzęt mają co dzień – nie tylko angielski stanowił barierę: „*Spitfire*? Ostrożnie używaj ha-



fot. Peter Arnold

Spitfire IX MJ627 z 1943 roku podchodzi do lądowania w Duxford. Przebudowa na dwumiejscowy została dokonana przez producenta, firmę Vickers, po wojnie

mulców, ale i tak na betonie kołować dużo łatwiej niż tym prostym *Tiger Moth*". Fajnie, ale ja nawet nie miałem widoków na „prostego *Tiger Moth*". Albo: „mniej więcej jak *Chipmunk*, plus ten ogromny nadmiar mocy". Okay, jak tu polatać *Chipmunkiem*, więc? Wszystko z poziomu posiadacza polskiej turystycznej na początku lat 90. było odległym i niezrozumiałym.

„Zaczynajcie – czas dokończy”

rzekł Michał Anioł. I w końcu przyszedł ten dzień. Tylne kabiny – trudno (...) – już wiem, że lotnictwem rządzi ubezpieczenie. Jestem słabo, ale jednak trochę przygotowany. Umiejętności i wiedza są już niezerowe – latałem i *Tiger Mothem*, i *Chipmunkiem*, i *Harvardem*, a nawet 45 minut w tylnej kabynie *Mustanga*. Zaliczyłem nawet „prace na sprzęcie”. Zupełnie jak w Aeroklubie, choć z tego co pamiętam, było dużo łatwiej dopchać się do pracy przy *Bocianie* w ramach godzin społecznych.

Niech korzysta, kto może, zanim będzie równie trudno dostać się do *Bociana* co do *Spitfire*.

Uruchomienie silnika

Sprawdzić dźwignię podwozia, podstawki, ustawienie przepustnicy – pół cała, włącznik Ground-Flight na Flight, paliwo, zastrzyk – włączyć pompę na 30 sekund... „Clear prop!” i przyciski starter plus boost – aż silnik zacznie pra-

Tylne kabiny są tak usytuowane, że pilot widzi do przodu nad przednią kabiną



fot. Mark Rumble

cować (starter off) stabilnie (boost off). Ciśnienie oleju? OK – to włączamy przełączniki, radio, sprawdzamy i ustawiamy przyrządy.

Grzejemy... bardzo krótko! *Spitfire* ma nieco za małe chłodnice w stosunku do ogromnego silnika. Temperatura cieczy chłodzącej rośnie bardzo szybko, nie wolno przekroczyć 120 stopni. Sprawdzamy iskrowniki i regulator śmigła oraz bardzo ważne czy mamy czym hamować (ciśnienie powietrza w instalacji).

Okay? – to „zabrać podstawki!” Kołujemy. Kółko tylne nie jest blokowane, solidne użycie hamulców zakończy się na nosie i trzeba się spieszyć na start – bo temperatura. Kołowanie *Spitfire* na betonie jest chyba najtrudniejszą częścią zadania, nie licząc lądowania.

Dobre przygotowanie

Zajrzyjcie na prezentowaną obok super-ściągawkę dla *Spitfire* I opracowaną przez naszych – porucznika Żółkowskiego w polskim OTU w szkockim Grangemouth. PRAFTS przed startem! Są różne wersje i odmiany „checklist” – tak, jak sporo jest różnych wersji *Spitfire*. Ja używam innej – pasuje do większości „heavy metal warbirds” podobno: Trims, Throttle-friction, Mixture, Prop, Mags, Fuel, Flaps/Slats, Gau-

ges, Hatches, Harness, Brief. Chwilę przed startem – jeszcze ocena położenia maski na horyzoncie (tak to ma wyglądać przy lądowaniu!) oraz gdzie jest wskaźnik ciśnienia oleju. Trzeba to ciśnienie koniecznie sprawdzić na rozbiegu nie odrywając uwagi od kierunku...

Powoli przepustnica do przodu

Sedno jest w odpowiednim tempie wychylenia steru kierunku i podniesienia ogona – aby samolot bez utraty kierunku przy właściwej prędkości sam oderwał się od ziemi. Zawsze start bez klap. Chocemy podwozie dźwignią po prawej stronie kabiny, czyli musimy na moment zdjąć rękę (lewą) z przepustnicy na drążek, żeby prawą ręką schować podwozie. Jeśli zapomnimy o punkcie „throttle-friction”, to przy przekładaniu rąk dźwignia cofnie się i mamy „utrata mocy silnika przy starcie”. Niewinna sprawa, ale może być bolesna blisko ziemi. Wznosimy się. Latanie jest bardzo, bardzo przyjemne – Spitfire „chodzi za ręką”. Ster wysokości jest bardzo czuły, nawet trochę za bardzo w stosunku do lotek. Zakręty, krążenie, beczki. Briefing do beczek jest prosty: „30 stopni wznoszenie, obrót lotkami – kierunku nawet nie dotykaj!”. Zrobiłem więc od razu dwie.



fot. Jacek Mainka

Słynne eliptyczne skrzydło NA ŻYWO w akcji

Victory Roll

Z tym nadmiarem mocy można bardzo wiele. Oczywiście można również szybko znaleźć się głęboko... w ziemi. Trzeba więc myśleć do przodu – wiedzieć co i gdzie. Słynne były testy z zawiązanymi oczami przed pierwszym samo-

dzielnym: delikwent miał pokazać nie tylko gdzie jest boost czy prędkościomierz, ale gdzie będą strzałki przy +6 czy 200 kt. Lecząc na kilku metrach nad ziemią trzeba mieć świadomość jakie jest ciśnienie oleju patrząc... na zewnątrz. Lądowanie nie jest łatwe z tylnego

Fragment słynnego statecznika słynnego Ju-88



fot. ze zbiorów Jacka Mainki

Z takim nadmiarem mocy można bardzo wiele. Oczywiście można również szybko znaleźć się głęboko... w ziemi. Trzeba więc myśleć do przodu.

kabiny i na początek nie będzie mi dane tego zrobić. Cała sztuka to właściwe tempo wytracania prędkości, załamania, aby się nie odbić i nie spaść... Śmigło jest wielkie – przy gwałtownym otwarciu przepustnicy przy próbie odejścia na drugi krąg można zrobić ostatni w życiu półbeczkę.

W czasie całego lotu starałem się wiedzieć co się dzieje i skorzystać z lotu jak najwięcej. Wymaga to koncentracji, nie myślałem o historii. Nie znam wszystkich „mibli” w okolicach Lincoln, ale w pewnym momencie przelecieliśmy obok miasteczka Bardney. Tam właśnie, w Lincolnshire, w 1942 roku piloci z Dywizjonu 303 zestrzelili Junkersa 88. Polskie jednostki lotnicze zyskały wtedy wielką popularność w całej okolicy, a posycie statecznika Ju-88 stało się słynnym trofeum. To symboliczne, że lecę Spitfire akurat tu. Dzięki!

Jacek Mainka