

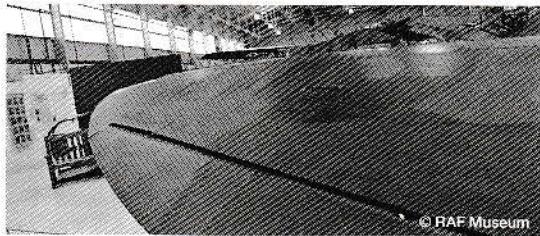
"Never in the field of human conflict have so many owed so much to so few." Winston Churchill's timeless words on the Battle of Britain remain resonant even in the 21st century, and evoke memories of heroic pilots in their aircraft such as the iconic Spitfire Mk.I fighter.

■The Roots of the Spitfire

Supermarine was founded in 1913, and in 1917 was joined by designer R.J. Mitchell, whose successful S5, S6 and S6B racing seaplanes gave him experience that contributed significantly to the Spitfire, which was developed by Supermarine after it had been bought by Vickers in 1928.

In fact, the Spitfire roots are in a rejected design. The Type 224 was drawn up in response to specification F.7/30, sporting an inverted gull-wing and fixed undercarriage; while it was not selected at that stage, Mitchell set to work refining the design and tried again in July 1934, presenting the Type 300 to the Air Ministry. On January 3, 1935 it was approved under a new specification F.37/34.

By April 1935 a mock-up had been completed, and on March 5, 1936 prototype K5054 completed a successful maiden flight from Eastleigh Aerodrome in the hands of Vickers test pilot Joseph Summers. Testing proceeded well enough that before it had finished, 310 of the aircraft - now nicknamed Spitfire - were ordered.



© RAF Museum

■A Successful Design

Given its original concept as a counter to ever-quicker enemy bombers, top speed and rate of climb were priorities for Mitchell, who focused in particular upon incorporation of the engine into the design: the Rolls-Royce masterpiece Merlin, which was also used in the Mosquito and Lancaster. Space was found for it in the nose of the aerodynamically honed metal semi-monocoque fuselage. The Spitfire's elliptical wing design is one of its defining features, with thickness/chord ratios of 13% at the root, and 6% at the wing tips for minimal resistance and maximized potential ordinance.

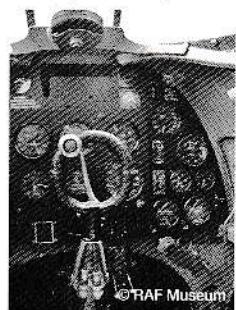
The initial production Spitfire Mk.I had numerous specification

changes through production, such as the replacement of the wooden 2-blade fixed-pitch propeller with a de Havilland metal 3-blade variable-pitch propeller from the 78th aircraft onwards, and a Merlin III engine in place of the Merlin II from the 175th aircraft. This would become the main specification. Other changes included a rounded canopy top instead of the early flat one for improved visibility, a more durable antenna mast, and a single type pitot tube in place of the early forked version. Firepower was provided by eight Browning 7.7mm machine guns under the wing, each with 300 rounds. Early Mk.I aircraft employed a standard sight, with the GM-II reflector sight becoming the norm during production. Mk.I production ran from May 1938 to January 1941, with more than 1,500 manufactured.

■In Service in the Skies

From May 1940 Spitfire Mk.Is flew the skies of Western Europe as war broke out in earnest, later playing a central role in the Dunkirk evacuations between May 26 and June 4 as the Allies strove to remove as many of their troops as possible before German forces took the French coastal town. No.65 Squadron Flight Commander R.R. Stanford-Tuck took out two Do17 bombers in K9906/FZ-L on May 24, while No.19 Squadron Leader Geoffrey Stephenson flew continued missions in N3200/QV until the aircraft was lost on May 27.

Perhaps the Spitfire Mk.I's finest hour was in the Battle of Britain, doggedly and ultimately successfully defending British skies from incoming German aircraft, often tasked with taking on the fearsome Messerschmitt Bf109 Es escorting Do17 and He111 bombers. One of those Mk.Is involved was P9495/DW-K of No.610 Squadron, which was lost in fighting on August 12, 1940. While the legendary Spitfire passed through numerous variants as it remained in active service into the 1950s, the initial Mk.I will remain long in the memory as a veteran of an ultimately successful struggle with the Luftwaffe.



© RAF Museum

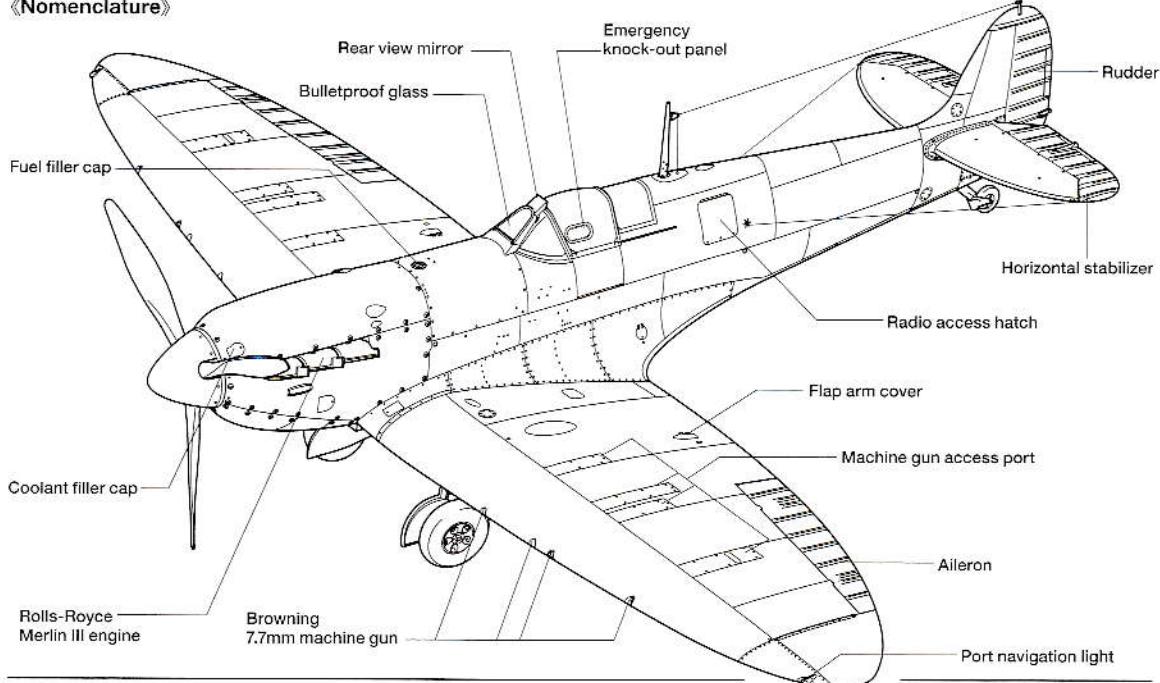
Spitfire Mk.I Specifications

- Length: 9.119m ● Wingspan: 11.227m
- Engine: Rolls-Royce Merlin II/III
- Take-Off Power: 1,030hp
- Maximum Speed: 582km/h ● Range: 636km
- Armament: Browning 7.7mm machine guns x8

SUPERMARINE SPITFIRE Mk.I



《Nomenclature》



„Niemals im Bereich menschlicher Auseinandersetzungen hatten so viele Menschen so wenigen Menschen so viel zu verdanken.“ Diese Worte von Winston Churchill über die Luftschlacht um England klingen bis heute nach und erinnern an die mutigen Piloten in ihren Flugzeugen, wie die berühmte Spitfire MK1.

■ Die Wurzeln der Spitfire

Die Firma Supermarine wurde 1913 gegründet und 1917 trat der Konstrukteur R.J. Mitchell ein, dessen Wasserflugzeuge für Rennen S5, S6 und S6B ihm eine große Erfahrung einbrachten, die wesentlich zur Spitfire beitrug, die entwickelt wurde, nachdem Vickers die Firma im Jahr 1928 gekauft hatte.

Tatsächlich liegen die Wurzeln der Spitfire in einem abgelehnten Entwurf. Der Typ 224 wurde gezeichnet nach Spezifikation F.7/30 und hatte umgekehrte Möwenflügel und ein festes Fahrwerk; er wurde nicht ausgewählt und Mitchell machte sich an die Arbeit, verfeinerte den Entwurf und versuchte es erneut im Jahr 1934 und präsentierte den Typ 300 an das Ministerium fürLufrüstung. Am 3. Januar 1935 wurde der Entwurf angenommen unter der neuen Spezifikation F.37/34.

Im April 1935 war ein Versuchsmuster fertig und am 5. März 1936 machte der Prototyp K504 seinen Jungfernflug vom Flugplatz Eastleigh mit dem Vickers Testpiloten Joseph Summers. Die Tests waren sehr erfolgreich, dass schon vor ihrem Ende 310 Flugzeuge mit dem neuen Namen Spitfire bestellt wurden.

■ Eine erfolgreiche Entwicklung

Mit dem ursprünglichen Ziel die immer schnelleren Bomber abzufangen, waren die Höchstgeschwindigkeit und die Steigrate die Priorität für Mitchell, der sich besonders auf die Integration des Triebwerkes in die Zelle konzentrierte: das war das Meisterstück von Rolls Royce der Merlin, der auch in der Mosquito und der Lancaster verwendet wurde. Der Raum dafür wurde vorne in der halb-monocoque Zelle aus Metall gefunden, die aerodynamisch optimiert wurde. Der elliptische Flügel der Spitfire ist eines der hervorstechenden Merkmale mit einem Verhältnis von Dicke zu Streckung von 13% an der Wurzel und 6% an der Flügelspitze für geringen Luftwiderstand und maximierter Belastungsfähigkeit.

Die erste Produktionsreihe hatte etliche Verbesserungen während der Produktion wie zum Beispiel der Ersatz des hölzernen, nicht verstellbaren 2-Blatt Propellers durch den de Havilland 3-Blatt Propeller aus Metall mit verstellbarer Steigung ab dem 78 Flugzeug und einen Merlin III Motor anstelle des Merlin II ab

„Jamais dans l'histoire des conflits tant de gens n'ont dû autant à si peu.“ Cette déclaration intemporelle de Winston Churchill après la Bataille d'Angleterre résonne encore en ce début de 21^{me} Siècle. Elle évoque la mémoire d'héroïques pilotes de chasse de la RAF et de leurs appareils, dont le légendaire Spitfire Mk.I.

■ Les Origines du Spitfire

La firme Supermarine fut fondée en 1913 et fut rejoints en 1917 par l'ingénieur R.J. Mitchell dont les hydravions de course très réussis S5, S6 et S6B contribuèrent de manière significative à la conception du Spitfire, développé par Supermarine après son acquisition par Vickers en 1928.

En fait, le Spitfire est le résultat d'un projet refusé : le Type 224 étudié pour répondre au programme officiel F.7/30, avec une aile en mouette inversée et un train d'atterrissage fixe. Mitchell s'est immédiatement remis au travail, améliorant l'avion - devenant le Type 300 - et le soumettant à nouveau au Ministère de l'Air en juillet 1934. Le 3 janvier 1935, il fut accepté sous la désignation F.37/34. En avril 1935, une maquette avait été réalisée, et le 5 mars 1936, le prototype K504 effectua un premier vol réussi depuis l'aérodrome d'Eastleigh aux mains du pilote d'essais de Vickers Joseph Summers. Les essais furent si satisfaisants qu'avant même leur terme, 310 exemplaires de l'avion - maintenant dénommé Spitfire - furent commandés.

■ Une Conception Réussie

Conçu pour intercepter des bombardiers ennemis de plus en plus rapides, la vitesse et le taux de montée de l'appareil étaient une priorité pour Mitchell qui se focalisa sur l'intégration du moteur - le Rolls-Royce Merlin utilisé aussi sur le Mosquito et le Lancaster - dans la cellule. Il était installé dans le nez galbé d'un fuselage semi-monocoque en métal à l'aérodynamique soignée. Le Spitfire était également caractérisé par son aile elliptique avec un rapport épaisseur/corde de 13% à l'empennage et de 6% aux extrémités, ce qui permit d'y installer un armement important, tout en conservant une faible traînée.

La première version de série Spitfire Mk.I connut de nombreuses modifications durant sa production, comme le remplacement de l'hélice en bois bipale à pas fixe par une De Havilland métallique tripale à pas variable à partir du 78^{ème} appareil, et un Merlin III à la place du Merlin II à partir du 175^{ème} appareil. Cela devint la norme principale. D'autres changements incluaient une verrière bombée à la place de la plate du début pour améliorer la visibilité, un mât d'antenne plus robuste et un tube de Pitot unique à la place de celui ci fourni des premiers appareils. La puissance de feu était fournie par huit mitrailleuses Browning 7,7mm dans les ailes,

dem 175 Flugzeug. Das waren die wesentlichen Änderungen. Andere Änderungen waren eine abgerundete Kanzel anstelle der vorher flachen für verbesserte Sicht, einen halbbareren Antennenmast und ein einziges Staurohr anstelle des vorher gabelförmigen. Die Bewaffnung bestand aus acht Browning 7,7mm Maschinengewehren mit je 300 Schuss im Flügel. Die frühen MK1 Flugzeuge hatten ein standard Visier, danach wurde das stabilisierte GM-II Reflexvisier zum Standard in der weiteren Produktion. Die Produktion der MK1 lief von Mai 1938 bis zum Januar 1941 mit mehr als 1500 gebauten Flugzeugen.

■ Im Einsatz am Himmel

Ab Mai 1940 überflogen die Spitfire Mk1 den Himmel über Westeuropa als der Krieg sich ausweitete. Sie spielten eine wichtige Rolle bei der Evakuierung von Dunkirk zwischen dem 26. Mai und dem 4. Juni, als die Aliierten versuchten soviele Truppen wie möglich zu evakuieren, bevor die Deutschen die Küstenstädte erobern würden. R.R. Stanford-Tuck schoss am 24. Mai zwei Do17 Bomber mit seiner K9906/FZ-L ab, während der Staffelführer der 19ten Staffel Geoffrey Stephenson ständige Einsätze in seiner N3200/QV flog bis die Maschine am 27. Mai verlorenging.

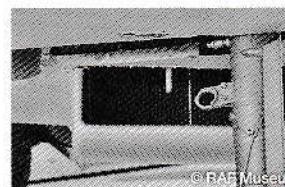
Wahrscheinlich war die Luftschlacht um England die Paraderolle für die Spitfire, die beharrlich und erfolgreich den britischen Luftraum gegen anfliegende deutsche Flugzeuge verteidigten und dabei oft gegen die gefürchteten Messerschmitt BF109, die die deutschen Bomber Do17 und He111 begleiteten, antreten mussten. Eine der MK1, die dabei verloren ging war die P9495/DW der 610ten Squadron am 12. August.

Während die legendäre Spitfire viele Varianten durchlief, blieb sie im Einsatz bis in die 50er Jahre. Die ursprüngliche MK1 wird lange in Erinnerung bleiben als Veteran der letztlich erfolgreichen Schlacht gegen die Luftwaffe.

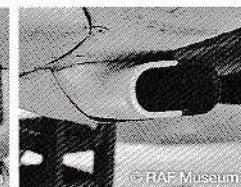
Spitfire MK1 Technische Daten

- Länge: 9.119m ● Spannweite: 11.227m
- Motor: Rolls-Royce Merlin II/III
- Startleistung: 1.030hp
- Höchstgeschwindigkeit: 582km/h ● Reichweite: 636km
- Bewaffnung: Browning 7.7mm Maschinengewehre x8

chacune avec 300 coups. Les premiers Mk.I avaient un viseur simple, le viseur à réflexion GM-II devenant standard par la suite. La production du Mk.I s'étala de mai 1938 à janvier 1941, avec plus de 1.500 exemplaires au total.



© RAF Museum



© RAF Museum

■ Au Combat dans les Cieux

A partir de mai 1940, quand la guerre éclata vraiment, les Spitfire Mk.I opérèrent au-dessus de l'Europe occidentale, jouant un rôle important au-dessus de Dunkerque entre le 26 mai et le 4 juin, alors que les alliés luttaiient pour évacuer le plus de troupes possible avant que allemands atteignent cette ville côtière. Le Flight Commander R.R. Stanford-Tuck du Squadron 65 abattit deux bombardiers Do17 sur le K9906/FZ-L le 24 mai, tandis que Geoffrey Stephenson, Squadron Leader du Squadron 19, effectua des missions continues à bord du N3200/QV jusqu'à la perte de l'appareil le 27 mai.

Mais l'heure de gloire du Spitfire Mk.I fut sans aucun doute la Bataille d'Angleterre, descendant opiniâtrement et victorieusement les cieux britanniques contre les appareils allemands et souvent chargé d'attaquer les Messerschmitt Bf109 escortant les bombardiers Do17 et He111. Un de ces Mk.I était le P9495/DW-K du Squadron 610, perdu au combat le 12 août 1940. Si le légendaire Spitfire fut décliné en une multitude de versions lui permettant de se maintenir en service actif jusque dans les années 1950, le premier Mk.I restera longtemps dans les mémoires comme le vétéran d'une lutte ultimement victorieuse contre la Luftwaffe.

Caractéristiques du Spitfire Mk.I

- Longueur: 9,119m ● Envergure: 11,227m
- Moteur: Rolls-Royce Merlin II/III
- Puissance au décollage: 1.030cv
- Vitesse maximum: 582km/h ● Autonomie: 636km
- Armement: Mitrailleuses Browning 7,7mm x8

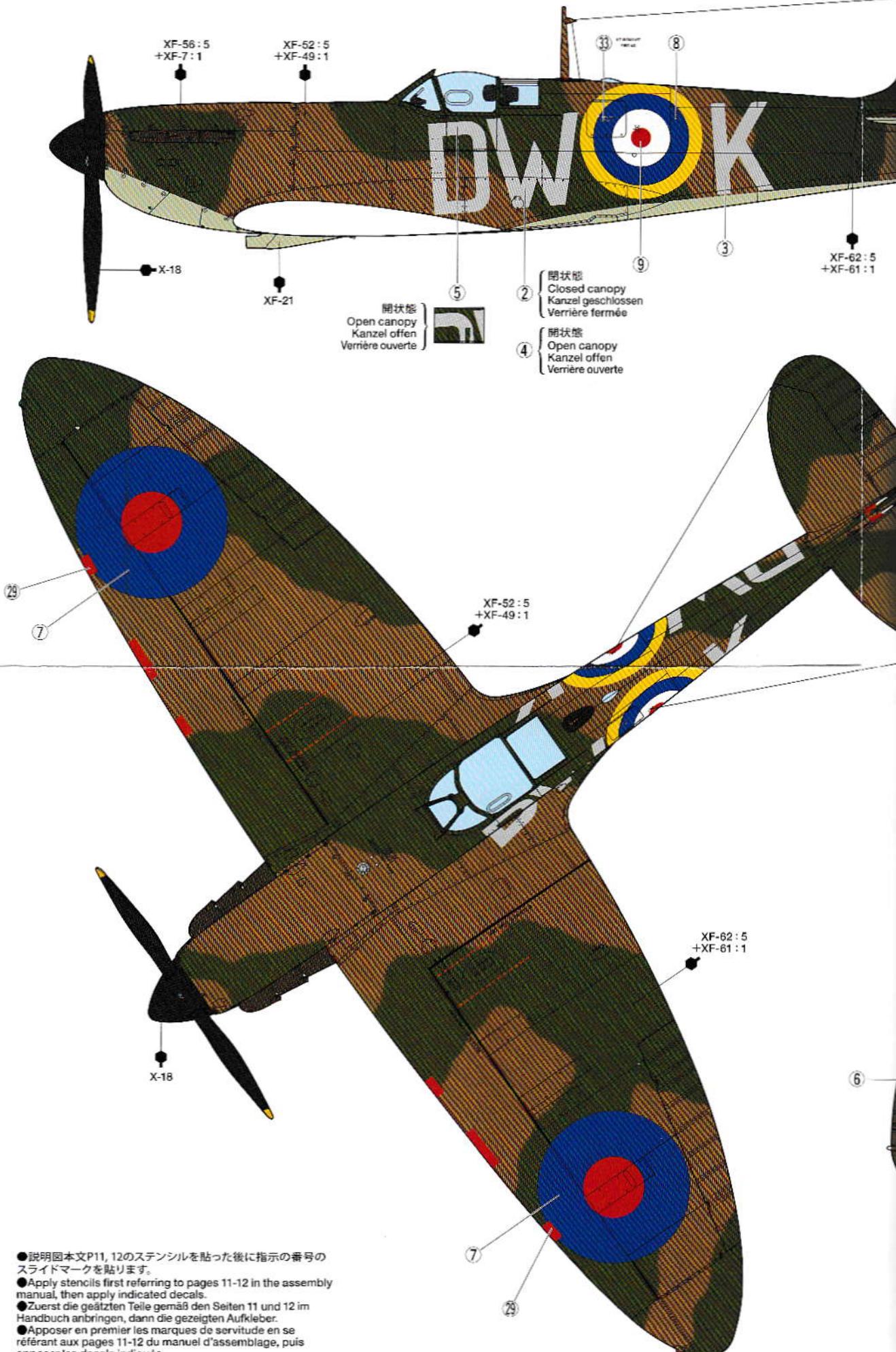
SUPERMARINE SPITFIRE Mk. I

1/48 SCALE AIRCRAFT SERIES NO.119

★WINGSPAN 235mm. FUSELAGE 191mm.

A

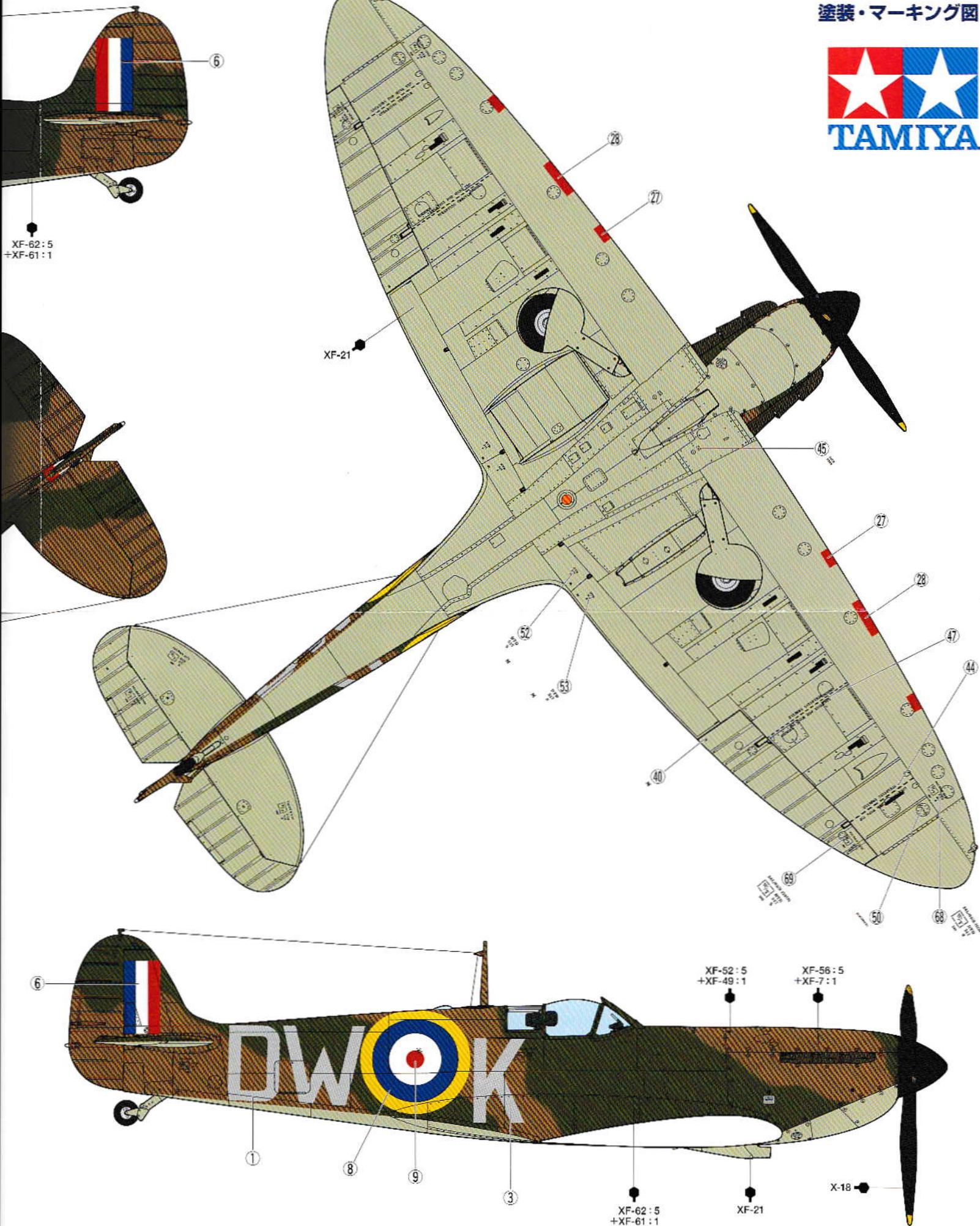
《第610飛行隊 s/n P9495 DW-K 英国本土航空戦（バトル・オブ・ブリテン）参加機 1940年》
P9495 DW-K No.610 Squadron, Battle of Britain, 1940



- 説明図本文P11, 12のステンシルを貼った後に指示の番号の
スライドマークを貼ります。
- Apply stencils first referring to pages 11-12 in the assembly
manual, then apply indicated decals.
- Zuerst die geätzten Teile gemäß den Seiten 11 und 12 im
Handbuch anbringen, dann die gezeigten Aufkleber.
- Apposer en premier les marques de servitude en se
référant aux pages 11-12 du manuel d'assemblage, puis
apposer les décalcs indiqués.

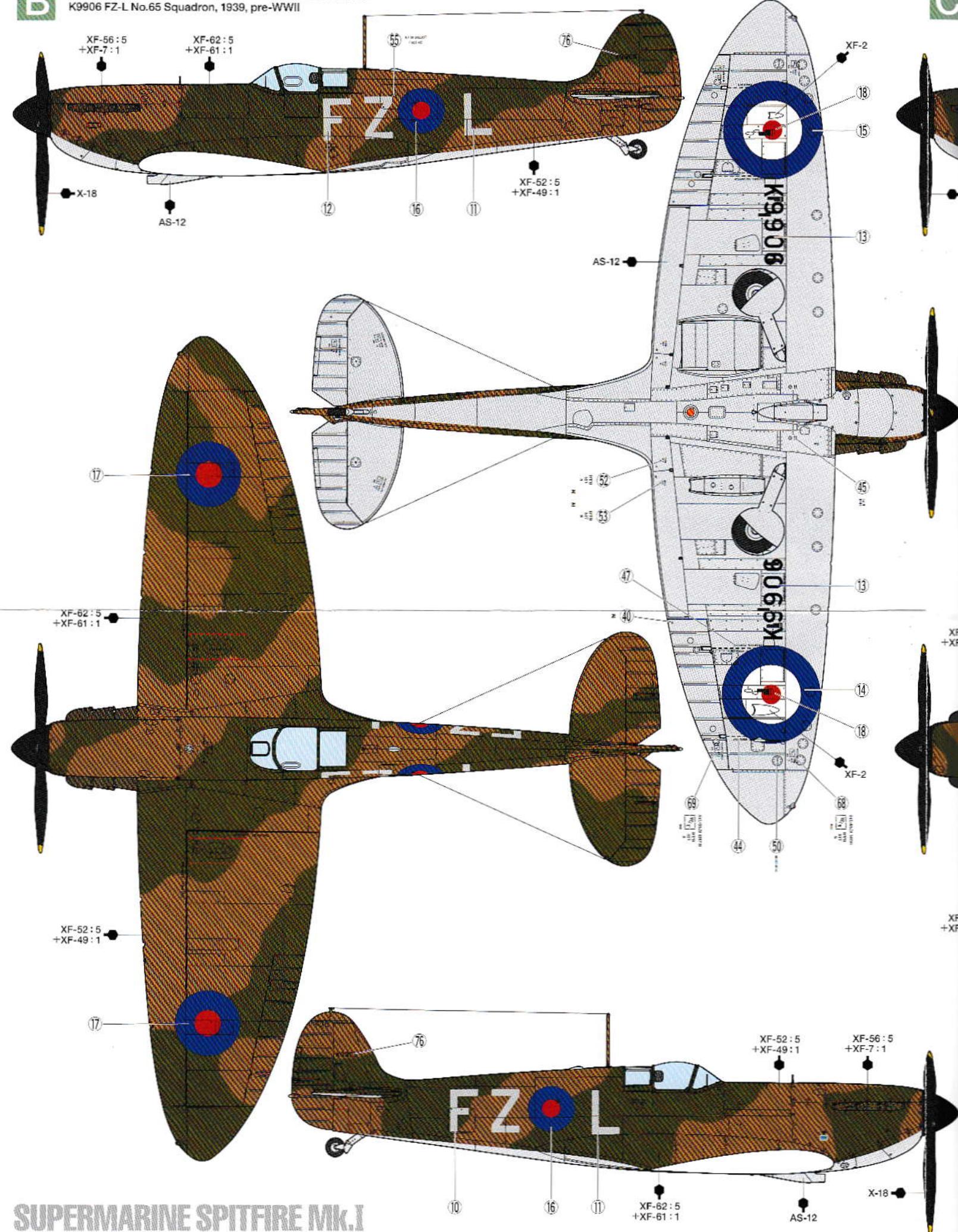
1/48 傑作機シリーズ スーパーマリンスピットファイア Mk.I

塗装・マーキング図



B

《第65飛行隊 s/n K9906 FZ-L 1939年 第二次大戦前》
K9906 FZ-L No.65 Squadron, 1939, pre-WWII



C

SUPERMARINE SPITFIRE MK.I

C

《第19飛行隊 s/n N3200 QV◎ ダイナモ (ダンケルク撤退支援) 作戦参加機 1940年》
N3200 QV No.19 Squadron, Operation Dynamo, 1940

