FLUGZEUGCLASSICEXTRA

Supermarine Spitfire

SUPERMARINE Spitfire

Teil 1: Prototyp bis Merlin-Varianten

www.flugzeugclassic.de
ISBN 978-3-86245-484-6
Schweiz sFr. 19,00
Österreich EUR 11,50
BeNeLux EUR 11,70
€ 9,90

3D-Ansichten der wichtigsten Versionen

Mit mehr als 40 Farbprofilen und Vierseitenansichten

Technik, Einsatz und Geschichte

Englands größter Wurf

Spitfire versus Bf 109

Übertraf die Mk.V den Messerschmitt-Jäger?

Das Cockpit

Instrumente und Geräte im Detail

Die Seafire entsteht

So wurde die Spitfire zum Marinejäger

FLUGZEUGCLASSICEXTRA Supermarine Spitfire Geschichte des legendären Jagdflugzeugs!

Bilder • Tatsachen • Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!

Jetzt neu am Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.militaer-und-geschichte.de/abo

© magann - Fotolia

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

FLUGZEUG CLASSIC EXTRA
vereinigt mit FLUGZEUG

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

Flugzeug Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 180.532 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
Fax: +49 (0) 180.532 16 20*
E-Mail: leserservice@flugzeugclassic.de
www.flugzeugclassic.de/abo
www.flugzeugclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,90 (D), € 10,90 (A), € 11,40 (BeNeLux), sFr. 19,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)

Erscheinen und Bezug Sie erhalten *Flugzeug Classic Extra* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in den Benelux-Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Flugzeug Classic Extra
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@flugzeugclassic.de
www.flugzeugclassic.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Impresseum

Flugzeug Classic Extra, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Stefan Krüger, M. A. (Redakteur)

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Mitarbeiter Peter W. Cohausz, Wolfgang Mühlbauer, Herbert Ringlstetter

Layout Karin Vierheller

Verlag
GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99-527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster, Tel. +49 (0) 89.13 06 99-140
Fax: +49 (0) 89.13 06 99-100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 27, gültig ab 1.1.2017

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck IPRESS CENTER, Ungarn

© 2017 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz; beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Vorwort

Die Spitfire ist längst Kult. Auch hierzulande schaut man mit Respekt und Bewunderung auf sie. Sicher haben viele von Ihnen, so wie ich, in Kindertagen eines der Airfix-Modelle gebaut – schließlich brauchte die Miniatur-Bf-109 aus demselben Haus ja einen würdigen Gegner. Umso erstaunlicher, dass im deutschsprachigen Raum eher wenig über den eleganten Jäger geschrieben steht. Dabei geht seine Entwicklung stets Hand in Hand mit der seiner deutschen Widersacher, denen er technisch erst hinterherhinkte, dann aber zunehmend davonzog. Zugleich verkörpert die Spitfire damit ein Paradebeispiel für gelungene Anpassung wie Improvisation. Und dafür, dass das tollste Flugzeug wenig nützt, wenn nicht der richtige Motor zur Verfügung steht – wie eben ein Rolls-Royce Merlin, ohne den die Spitfire nie das geworden wäre, was sie bis heute ist.

Viel Lesevergnügen wünscht
Wolfgang Mühlbauer

Inhalt

Der Mythos aus Woolstone 4
Die Spitfire entsteht

Gut, aber nicht ebenbürtig 12
Kinderkrankheiten und Anlaufschwierigkeiten

3D-Ansicht: Spitfire Mk.II 22

Endlich auf Augenhöhe 24
Die Spitfire schließt auf

3D-Ansicht: Spitfire Mk.V 32

Gemischter Erfolg 34
Die Spitfire trifft erstmals auf die Fw 190

3D-Ansicht: Spitfire Mk.IX 42

Dauerhafte Zwischenlösung 44
Im Kampf mit der Fw 190

Klein und zweckmäßig 52
Das Cockpit der Supermarine

Besser ohne Druck 58
Die Spitfire wird zum Höhenjäger

Spitfire zur See 66
Der lange Weg zur königlichen Marine

Im Tiefflug gegen Kamikaze 74
Trägertauglich dank Faltflügel

Fliegerasse 82
Drei erfolgreiche Spitfire-Piloten im Porträt

Kein altes Eisen 88
Die Merlin-Spitfire auf Airshows

Farbprofile 94

Epilog 98

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

DIE SPITFIRE ENTSTEHT

Der Mythos aus Woolston

Spitfire – ein Name, so klassisch wie das Jagdflugzeug selbst, zu dem er gehört. Dessen Ruhm überstrahlt bis heute den seiner Mitstreiter, längst schon gilt der schnittige Jäger als nationales Kulturerbe. Die Erfolgsstory beginnt im Februar 1934, als sich sein todkranker Schöpfer Reginald J. Mitchell an den Zeichentisch setzt

Der 29. September 1931: Die britische Supermarine S.6B erringt mit 655,67 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord. Großbritannien jubelt abermals, denn schon 16 Tage zuvor hat sie das letzte der renommierten Schneider-Cup-Rennen gewonnen. Maßgeblicher Kopf hinter dem Boliden ist Reginald Mitchell, Chefkonstrukteur der Supermarine Aviation Works Ltd. aus Woolston bei Southampton. In Zusammenarbeit mit Napier beziehungsweise Rolls-Royce (RR) waren er und sein Team auch für die Sieger beider vorhergegangener Wettbewerbe verantwortlich.

Dass das Air Ministry (AM) genau zwei Tage später die Ausschreibung F.7/30 für einen einmotorigen Tag- und Nachtjäger herausgibt, ist Zufall und hat mit dem Rekordflug zu-

nächst kaum etwas zu tun. Wie gewohnt folgt das Ministerium technisch konservativen Pfaden, zeigt aber in einigen Punkten Innovationsfreude. Etwa beim geforderten Einbau des 608 PS starken RR-Goshawk-Reihenmotors mit Verdampfungskühlung. Darüber hinaus verlässt man die alte Universalformel vom Jäger mit zwei MG als Maß aller Luftkampfkraft und verlangt vierfache Bestückung. Interessant ist auch die erwartete Höchstgeschwindigkeit von 250 mph (402 km/h). Zum Vergleich: Der damals modernste Frontjäger der RAF schafft maximal 286 km/h.

Ein „Killer-Fighter" in Eigenregie

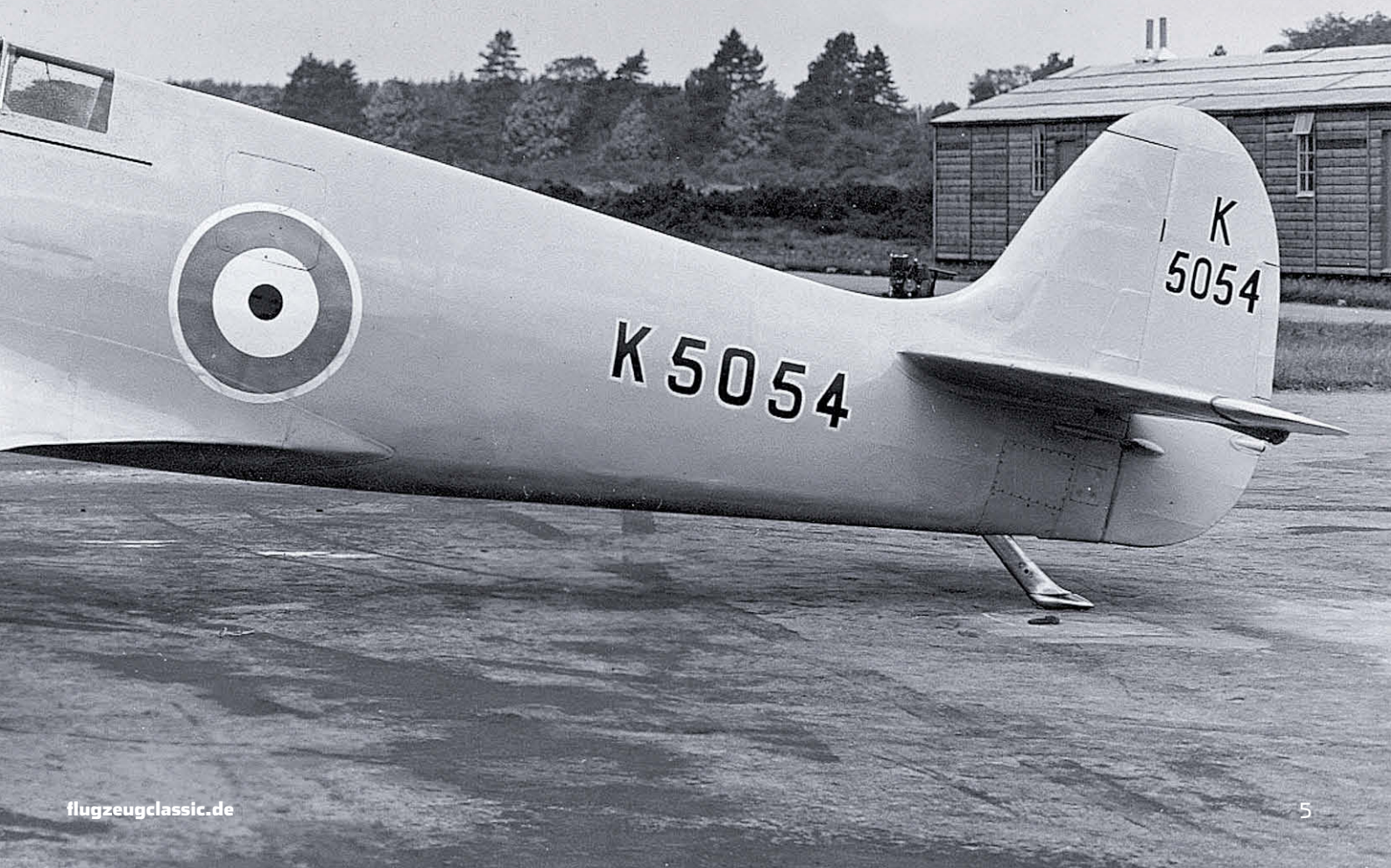
Zusammen mit fünf anderen Herstellern geht Supermarine, seit 1928 beim Vickers-Armstrong-Konzern, das Wagnis ein – obwohl man sich seit über zehn Jahren nur auf Wasserflugzeuge oder Flugboote konzentriert. Mit dem Ende der Schneider-Cup-Rennen aber wird im richtigen Moment Kapazität sowie passendes Know-how zur Entwicklung des modernen Hochleistungsjägers frei, sodass Mitchells Mannen bis Frühjahr 1934 den Eindecker Type 224 schaffen können (siehe Kasten S. 7). Er scheitert jedoch ebenso wie die Prototypen der Konkurrenz. Die RAF weicht darum in der Folgezeit als Zwischenlösung auf den Jagddoppeldecker Gloster Gladiator aus.

Trotz aller Defizite stärkt der Type 224 vor allem Vickers-Cheftestpilot Joseph »Mutt« Summers Mitchell den Rücken. Er wirbt dafür, auf eigene Faust weiterzumachen, und zieht innerhalb kürzester Zeit den Vorstandsvorsitzenden des Konzerns, Sir Robert McLean, auf seine Seite. Der beschließt zusammen mit seinem Counterpart bei RR, Arthur Sidgreaves, praktisch über Nacht die rein privat finanzierte Weiterentwicklung zum kompromisslosen »Killer-Fighter« jenseits amtlicher Vorgaben und Einmischung. So jedenfalls steht es zu lesen; und in der Tat fehlen alle Anzeichen einer vorzeitigen Mitsprache durch das AM.

Am 22. Februar 1934 schlägt die Geburtsstunde für Englands wohl berühmtestes Jagdflugzeug, als sich Mitchells Team offiziell an das »Improved F.7/30 Design« macht. Zunächst überlegt man, die ursprüngliche Konstruktion nur auf weniger Gewicht zu trimmen. Da Mitchell neben einem stärkeren Motor besonders ein Einziehfahrwerk für unabdingbar hält, wird reines Abspecken kaum genügen. So läuft am 3. Mai die Neukonstruktion der Zelle und einer möglichst dünnen Tragfläche an. Entgegen mancher Behauptung steckt technisch wie konstruktiv praktisch nichts mehr aus den früheren Rennmaschinen im neuen Jäger. Als Antrieb ist der dampfgekühlte RR Goshawk 2 mit zirka 650 PS vorgesehen; die Kondensatoren sollen in den Tragflächen untergebracht werden. Vom eigenwilligen Kühlsystem abgesehen, könnte der Motor deutlich mehr Power haben, obwohl die Leistungsrechnungen recht gut ausfallen. Supermarine übermittelt deshalb zwischen Juli und September 1934 erste Angebote an das Ministerium.

Dort ist man beeindruckt, lehnt aber den ständig verfeinerten Entwurf zunächst ab. RR

> » Es steckt praktisch nichts mehr aus den früheren **Rennflugzeugen** im neuen Jäger. «



Die K5054 ist der Prototyp und Urahn aller Spitfire. Hier Anfang Mai 1936 mit neuem Ruderausgleich. Das lange Pitotrohr dient der Kalibrierung des Fahrtmessers Foto via Phil Butler

Der Ausschlag der Landeklappen ist beim Prototyp noch auf 57 Grad beschränkt. Bei Serienflugzeugen beträgt er 90 Grad Foto via Phil Butler

entwickelt seit April 1932 ebenfalls in Eigenregie das stärkere PV12-Triebwerk. Wie beim Goshawk wird Dampfkühlung verwendet, wobei das Kühlsystem aus einer Kombination von Kondensatoren und einem Kühler besteht. Die angestrebte Leistung ist 1000 PS, der Weg dorthin aber noch lang. Ein erster Prüfstandlauf klappt Mitte Oktober 1933. Allerdings sind erhebliche Änderungen vonnöten, ehe der Motor zuverlässig 790 PS leistet und im Juli des Folgejahres mit Ach und Krach die Musterprüfung besteht.

Während RR an der verbesserten B-Version des mittlerweile Merlin getauften Triebwerks arbeitet, gibt Vickers im November 1934 grünes Licht zur Umgestaltung des Mitchell-Jägers auf diesen kraftvolleren Antrieb. Ein Schritt, der das AM endgültig überzeugt: Bis Mitte Dezember ist die Spezifikation F.37/34 aufgestellt. Sie sichert den am 3. Januar 1935 beauftragten Bau eines Prototyps mit der Bezeichnung Type 300 ab.

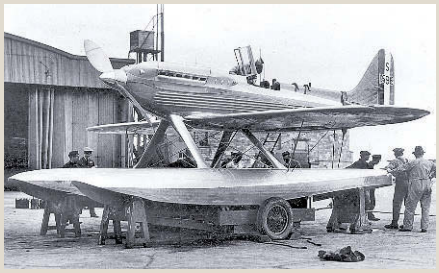
Markenzeichen: elliptischer Flügel

Bis dahin hat der »Fighter«, wie man ihn meist nennt, erneut einige Metamorphosen durchlaufen. Sie betreffen besonders den Übergang zum elliptischen Flügelgrundriss – obwohl der damit verbundene Mehraufwand beim eventuellen Serienbau klar auf der Hand liegt. Was steckt also entscheidendes dahinter? Glaubt man vielen Überlieferungen, so ist es die neue Jägerausschreibung F.10/35, die eine achtfache Bewaffnung verlangt und von der Mitchell Ende April 1935 erfährt. Doch wie angedeutet, sind die ersten Zeichnungen der neu gestalteten Tragfläche weit früher entstanden – mit nur vier MG. Tatsächlich liebäugelt Mitchell seit 1929 mit

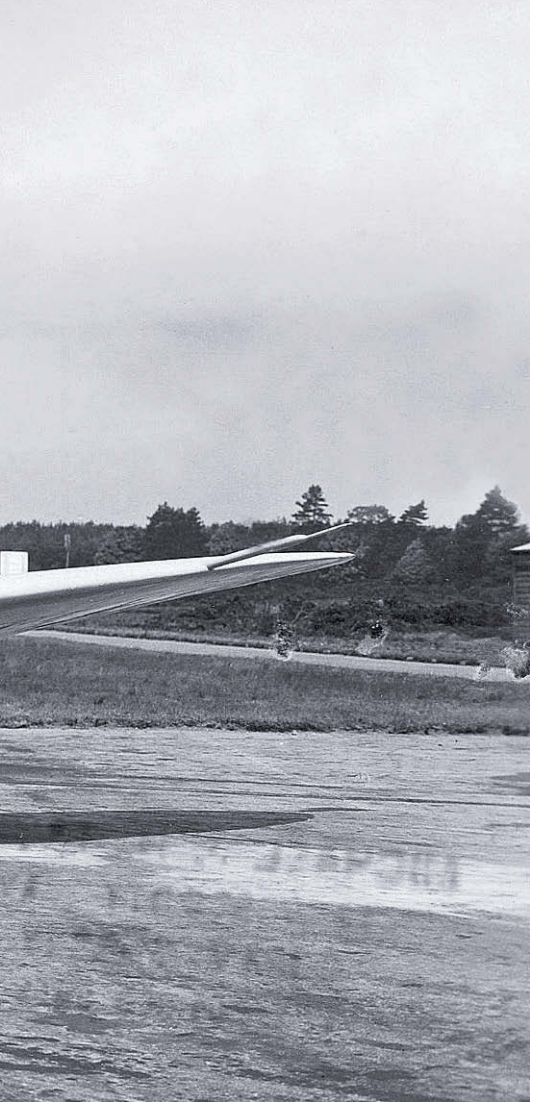
REGINALD J. MITCHELL

Geboren am 20. Mai 1895, lernt Mitchell mit 16 Jahren in einer Lokomotivenfabrik und studiert zugleich Ingenieurswissenschaften und Mathematik an der Abendschule. 1917 kommt er zu Supermarine, wo er 1927 Technischer Direktor wird. Er ist für 24 Flugzeugmuster verantwortlich, darunter die Flugboote Stranrear und Walrus. Seine bekanntesten Schöpfungen sind die Schneider Cup Sieger S.5, S.6 und S.6B sowie die Spitfire. Mitchell gilt als offen für neue Ideen, traut aber als Ingenieur alter Schule besonders reinen Theoretikern nie vorbehaltlos über den Weg. Weit mehr hört er auf die Leute im Konstruktionsbüro und am Zeichenbrett – und bangt immer mit seinen Testpiloten. 1933 wird bei ihm Darmkrebs diagnostiziert, trotzdem erwirbt er nach einer Notoperation ein Jahr später den Pilotenschein. Zuletzt arbeitet er am viermotorigen Bomber Type 316. Anfang 1937 zwingt ihn der Krebs zum Ruhestand, der ihn aber nicht völlig von der Spitfire fernhält. Am 11. Juni 1937 verstirbt Mitchell im Alter von nur 42 Jahren. ■

Reginald J. Mitchell Foto Vickers-Supermarine



Die Supermarine S.6B gehörte zu den Siegerinnen des Scheider Cups Foto RAF



Supermarine Type 300, der Prototyp der Spitfire, kurz vor dem Erstflug Anfang März 1935 Foto via Phil Butler

Markenzeichen der Spitfire: Dünne elliptische Flügel, in denen Bordwaffen und das Hauptfahrwerk Platz finden Foto Vickers-Supermarine

den aerodynamischen Vorteilen elliptischer Flügel. Sie stellen einen von außen her gleichmäßig wachsenden Auftrieb bei niedrigem induzierten Widerstand und hoher Verwindungssteifheit sicher. Es ist Chefaerodynamiker Beverly Shenstone, der als Erster zu dieser Tragflächenform rät – in Verbindung mit einem Flügelquerschnitt, der auf dünnen NACA-High-Speed-Profilen fußt.

Flüssigkeits- statt Dampfkühlung

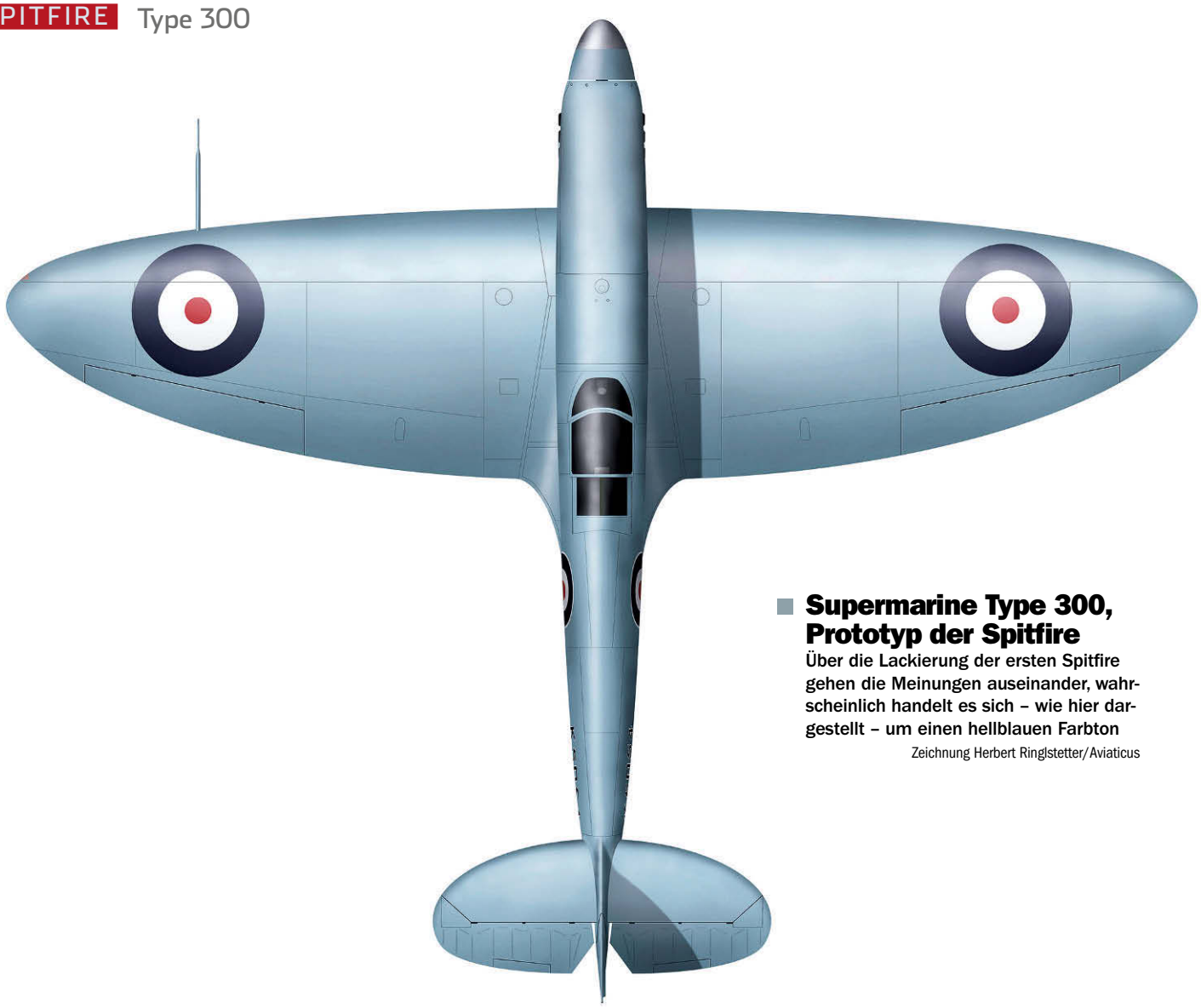
Allerdings kann der versierte Theoretiker den praxisorientierten Mitchell nicht völlig überzeugen. Den Ausschlag gibt wohl Alfred Faddy vom Konstruktionsbüro. Da eine dünne Tragfläche obligatorisch ist, liefert seiner Ansicht nach nur Shenstones Konzept genug Raum zur Unterbringung des Hauptfahrwerks sowie aller Bordwaffen und Munitionskästen. Auch wenn des Öfteren in der Literatur behauptet: Mit der von Mitchell bewunderten Heinkel He 70 und ihrer Auslegung hat das nicht viel zu tun. Dagegen spricht unter anderem der grundlegende Flächenaufbau der Type 300 mit nur einem Hauptholm und verwindungssteifem Nasenkasten.

Ende März 1935 ist die Attrappe abnahmefertig. Ende April werden beide Flügel in Anlehnung an F.10/35 zur späteren Einrüstung von acht Browning-MG vom Kaliber 7,7 Millimeter vorbereitet. Die Schussrate dieser amerikanischen Waffen ist vergleichbarem britischen Material überlegen; Vorbereitungen zum Lizenzbau laufen. Zeitgleich arbeitet RR an der Leistungssteigerung des Merlin und stellt ihn parallel auf Flüssigkeitskühlung mit Ethylenglykol um – das bisherige Kombi-Kühlsystem ist zu störanfällig. Für Mitchell Segen und Fluch zugleich, denn er muss sich von den aerodynamisch günstigen Kondensatoren verabschieden und auf einen ge-

Supermarine Type 224

Der Erstflug der Type 224 findet am 20. Februar 1934 statt. Charakteristisch für die Maschine sind ihr Knickflügel und das starre Hosenbeinfahrwerk. Als Antrieb dient ein RR Goshawk mit Verdampfungskühlung. Entwickelt im Rahmen der Ausschreibung F.7/30, reichen die Arbeiten bis November 1931 zurück. Insgesamt geht man aber zu vorsichtig vor, etwa bei der Entscheidung für einen dicken Flügelquerschnitt. Chefkonstrukteur Mitchell hält das Design nie für ideal; zusammen mit der eher niedrigen Motorleistung ist kaum damit zu rechnen, die geforderte Leistung zu erreichen. Den enttäuschenden ersten Flügen folgen umfangreiche Modifikationen, doch auch mit etwas stärkerem Motor erreicht man nur 370 km/h. Trotz vieler Verbesserungsvorschläge und Veränderungen bleibt das offizielle Interesse gering; Mitte Januar 1935 wird das Projekt beendet. Anfang Juli überstellt man die Type 224 nach Farnborough; Ende Mai 1937 gelangt sie nach Martlesham Heath. Wenige Wochen später endet sie auf einem Schießplatz. Werksintern wird das glücklose Flugzeug Spitfire genannt, doch das Air Ministry lehnt die offizielle Vergabe eines Namens konsequent ab. ■

Supermarine Type 224 Foto Vickers-Supermarine



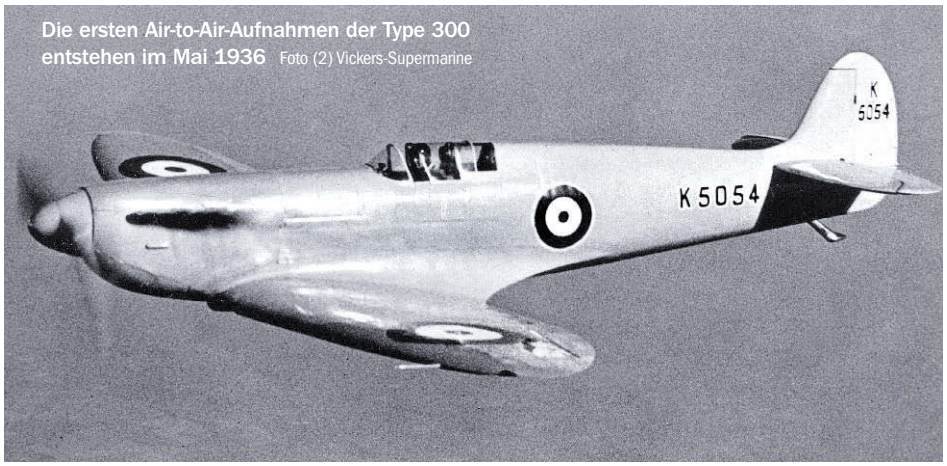
Supermarine Type 300, Prototyp der Spitfire
Über die Lackierung der ersten Spitfire gehen die Meinungen auseinander, wahrscheinlich handelt es sich – wie hier dargestellt – um einen hellblauen Farbton
Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

schwindigkeitsraubenden größeren Kühler ausweichen. Die passende technische Lösung liefert Fred Meredith, Mitarbeiter beim Royal Aircraft Establishment in Farnborough. Er experimentiert mit Düsenkühlern, die ihre heiße Abluft zur Schuberzeugung nutzen und damit ihren aerodynamischen Widerstand spürbar kompensieren. Für Mitchell exakt der Ansatz, den er sucht. Im September 1935 beginnt der Umbau auf einen passenden Kühler unter der rechten Tragfläche.

Die Spitfire erhält ihren Namen

Angetrieben wird die Maschine von einem verbesserten Merlin C, dessen nachgewiesene Höchstleistung bei 1000 PS in 5000 Meter liegt. Ende Februar 1936 ist der Prototyp startbereit. Doch dazu muss er, mittlerweile als K5054 registriert, zum Werksflugplatz Eastleigh transportiert werden. Am Morgen des 5. März 1936 laufen dort die letzten Vorbereitungen zum Erstflug. Da »Mutt« Summers erst nachmittags eintrifft, verzögert sich der Start bis 16:30 Uhr. Dann steigt er mit der Type 300 in den Himmel, landet acht Minuten später und ist rundum zufrieden. Für den zweiten Testflug einen Tag später bringt man eine wirkungsvollere Luftschraube an.

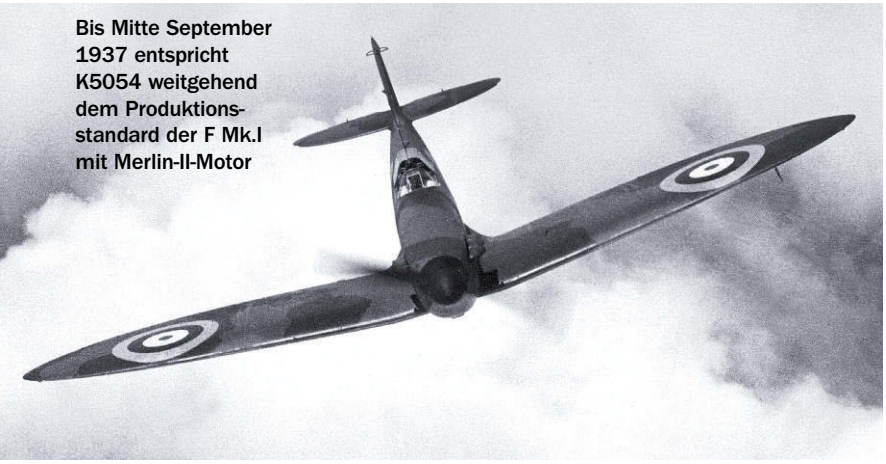
Unabhängig davon ist der »Fighter« immer noch inkognito unterwegs. Deshalb bittet Supermarine am 10. März das Ministerium, den Namen Spitfire, der auf Sir Robert McLean zurückgeht, verbindlich vorzumerken. Mitchell kann sich dafür nicht begeistern: Für ihn ist diese Wortschöpfung – frei übersetzt – »genau so saudumm, wie zu erwarten war«. Begleitet von kleineren Modifikationen und einem Triebwerkswechsel, folgen bis 24. März drei



Die ersten Air-to-Air-Aufnahmen der Type 300 entstehen im Mai 1936 Foto (2) Vickers-Supermarine

weitere Starts. Dann überlässt Summers die K5054 seinen Kollegen. Die kurz danach erreichte Höchstgeschwindigkeit von 531 km/h hinkt knapp 32 km/h hinter den Erwartungen her – warum, weiß zunächst niemand.

Ende April 1936 wird das Flugzeug einem Resonanztest unterzogen. Hier zeigt sich Flügelflattern ab 611 km/h; entsprechend legt man daraufhin die zulässige Maximalgeschwindigkeit fest. Es folgen diverse Änderungen am Ruderausgleich, ehe die K5054 Anfang Mai eine attraktive Lackierung erhält. Spätestens jetzt sticht sie rein optisch ihren Konkurrenten Hawker Hurricane locker aus. Was kaum nützt, denn dessen Massenfertigung kommt billiger. Deshalb muss K5054 zumindest merklich schneller werden, da die bisherigen acht km/h Vorsprung keinen Großauftrag rechtfertigen dürften. Rettung versprechen die Propellerspezialisten. Sie fabrizieren eine neue Luftschraube, an deren



Bis Mitte September 1937 entspricht K5054 weitgehend dem Produktionsstandard der F Mk.I mit Merlin-II-Motor

Technische Daten – Type 300

Länge	9,01 m
Höhe	2,49 m
Spannweite	11,47 m
Tragflügelfläche	22,48 m²
Triebwerk	ein flüssigkeitsgekühlter Rolls-Royce Merlin II 12-Zylinder-Reihenmotor mit 1050 PS
Max. Startmasse	2524 kg
Höchstgeschwindigkeit	579 km/h in 6100 m Höhe
Reichweite	maximal 1247 km
Bewaffnung	acht .303 cal Browning MG
Besatzung	ein Mann

Supermarine Spitfire Mark I der No 19 Sqn 1938 im zu dieser Zeit typischen grün/braunen Anstrich mit silberner Unterseite
Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Blattspitzen keine übermäßig hohen Mach-Zahlen mehr auftreten. Damit ausgerüstet, schafft die K5054 am15. Mai 1936 stolze 560 km/h in 5300 Metern – 29 km/h mehr als die Hurricane. Und erheblich mehr als die zeitgenössischen V-Muster der Messerschmitt Bf 109, die aber noch mit viel weniger PS auskommen müssen.

Günstiger dank halber Erdnüsse

Zwei Wochen später geht es zum wiederholten Male nach Martlesham Heath für die ersten militärischen Tests beim Aeroplane and Armament Experimental Establishment (A&AEE). Dort kommt man auf Anhieb mit der Maschine zurecht, wenngleich mancher Flugzeugführer anfangs nur im letzten Moment daran denkt, das Fahrwerk mit der Handpumpe auszufahren. Die Type 300 gilt rasch als für den Durchschnittspiloten beherrschbar, sodass Supermarine am 3. Juni 1936 den Auftrag zum Bau von 310 Serienexemplaren erhält. Hitlers Säbelrasseln zwingt dazu, die RAF zügig aufzustocken und zu modernisieren.

Am 18. Juni präsentiert sich die Maschine erstmals öffentlich, die Flugdemonstration endet wegen massiven Ölverlustes in einer erzwungenen Landung. Trotzdem ist die Presse voller Lobgesang auf den schnittigen Jäger, der eine Woche später hochoffiziell Spitfire heißt. Vom 8. Juli an ist die K5054 wieder beim A&AEE; drei Tage später fliegt der erste RAF-Pilot, Flight Lieutenant Edward-Jones, mit ihr. Er steigt bis auf 10 576 Meter, wo ein nicht nur ihm noch unbekanntes Phänomen für Aufregung sorgt: Der Kondensstreifen, den er plötzlich hinter sich herzieht.

Am 1. August ist die Ur-Spitfire zurück in Eastleigh, unter anderem zum Einbau der militärischen Ausrüstung und der Bordwaffen. Zusätzlich tauscht man das Triebwerk gegen

K9795, eine frühe F Mk.I mit Zweiblattschraube, gehört ab 27. September 1938 zur No 19 Sqn in Duxford Foto RAF