

# Vickers – Armstrong Supermarine Spitfire MK. IIB No. de Série P8332

*Recherche par: Philip Markham  
Traduction: Jean Pariseau*

La firme qui dessina et construisit le Spitfire fut créée en Octobre 1913, lorsque Noel Pemberton Billing la fonda et lui donna son nom, avec comme but de produire son avion "Supermarine". Située sur le bord de la rivière Itchen, à Woolston, au Southampton, elle continua à produire bien après qu'elle eût subi des dommages lors des massifs raids aériens allemands, en Septembre 1940.

La compagnie adopta le nom de Supermarine Aviation Works Ltd., en 1916, l'année où Reginald Joseph Mitchell, dessinateur d'avions qui gagneraient le trophée Schneider, ainsi que du Spitfire, s'adjoignit à la firme. Pendant la Première Guerre mondiale, la société exécuta des réparations d'avions et des travaux d'expérimentation pour le compte de l'amirauté britannique; en plus, elle construisit quelques prototypes novateurs, y compris le petit chasseur hydravion N.1B, qui préfigura le Sea King et les coursiers Sea Lion.

Le Sea Lion II, dessiné par Mitchell, gagna la course pour le trophée Schneider en 1922. Des hydravions Supermarine furent employés avec succès par la Royal Air Force pendant les années 1920 et 1930, entre autres le Southampton et le Stranraer, bien connus, qui servirent aussi dans l'Aviation Royale du Canada.

Plusieurs autres hydravions furent aussi construits, y compris le Walrus, de la Deuxième Guerre mondiale. La série "S" d'hydravions coursiers gagna le trophée Schneider pour la Grande-Bretagne, en 1927, 1929 et 1931.

En 1928, la société Supermarine Aviation Works Ltd. fut cédée à la

compagnie Vickers (Aviation) Ltd., et en 1938 les compagnies établies à Weybridge et Woolston se joignirent à celle-ci pour former la société Vickers-Armstrongs Ltd.



**Photo du Spitfire IIB P8332, prise le 11 juin 1941, alors qu'il subissait un test de plafonnement à 36000 pieds, piloté par le lieutenant d'Aviation J.H. Burgess, du 222<sup>e</sup> Escadron stationné à Matlaske, au Norfolk. Burgess pilota le P8332 tout au cours de l'appartenance de ce dernier au 222<sup>e</sup>. Il finit par être prisonnier de guerre après avoir été isolé par six chasseurs Focke-Wulf 190 et abattu lors d'un raid de chasseurs-bombardiers, au dessus de l'aérodrome Comiso, dans le sud de la Sicile, le 26 novembre 1942. MNA 14803**

Le premier "Spitfire", de type 224 F.7/30, un monoplane avec des ailes de mouette et un train d'atterrissage caréné, était mu par un moteur Rolls-Royce Goshawk de 600 cv. Un seul modèle fut construit, qui ne ressemblait en rien au modèle classique évolué, le F.7/30 que Mitchell fut autorisé à dessiner sans avoir reçu de spécifications officielles, sinon que l'avion devait être armé de huit mitrailleuses. Lorsque le prototype du Spitfire prit

## Vickers – Armstrong Supermarine Spitfire MK. IIB No. de Série P8332

son envol, le 5 mars 1936, sous la conduite du capitaine d'Aviation Joseph Summers, l'avion propulsé par un moteur Merlin s'avéra un vainqueur. Le reste fait partie de l'histoire, même si Mitchell ne vécut pas assez longtemps pour s'en rendre compte. Il mourut du cancer en 1937, à l'âge de 42 ans.



**Cette photographie du P8332, et celle de la page précédente, furent prises depuis un second Spitfire, par le commandant d'escadron R.C. Love, DFC, commandant du 222° Escadron. MNA 14804**

Après sa mort, la tâche d'exploitation fut assumée par deux hommes modestes et habiles: Joseph Smith devint le dessinateur-en-chef et Alan Clifton fut chargé du bureau technique.

Le Spitfire Mk.IIB P8332, no. de construction 711, fut fabriqué par la manufacture fantôme Castle Bromwich, un de mille avions commandés sous le contrat B.981689/39/CB/23(c). Il fut désigné comme avion de présentation sous le nom de SOEBANG, son coût ayant été défrayé par des dons souscrits par la population de la ville de Soebang, en Indes orientales néerlandaises.

Livré à la 45<sup>e</sup> Unité d'Entretien (UE), à Kinloss, il fut mis en service et piloté jusqu'au 222° Escadron (Natal), à Coltishall, en Norfolk, le 21 avril 1941. Portant le code ZD-L, il participa à des patrouilles



**Cette représentation graphique de P8332 a été créée et utilisée avec la permission de William Marshall.**

de convois et de ratissage en France, et fut endommagé le 23 août.

Récupéré par la 43<sup>e</sup> UE, il fut réparé par la société Air Service Training Ltd., à Hamble, et livré à la 82<sup>e</sup> UE, à Litchfield, par l'entremise de la 8<sup>e</sup> UE, à Little Rissington.



**Photo du Spitfire IIB P8332 après qu'il eût été remis à neuf, en 1989. MNA 20533**

Le 1<sup>er</sup> avril 1942, le P8332 fut transféré à l'A.R.C. et transporté au Canada sur le vaisseau *Manchester Port*. Porté à l'effectif de la Région d'Entraînement No. 1, à Mountain View, en Ontario, l'avion fut montré çà et là au cours de la guerre, servit comme avion d'instruction, et fut étalé à l'Exposition nationale du Canada (Toronto). En 1966, il fut remis à neuf, au 6<sup>e</sup> Dépôt de Réparation, à Trenton, comme SO-P du 45<sup>e</sup> Escadron afin d'être exposé au Caroussel

# Vickers – Armstrong Supermarine Spitfire MK. IIB No. de Série P8332

du Centenaire des Forces armées canadiennes. Il s'agit du seul Spitfire de présentation qui existe encore.

L'avion du Musée est doté d'un moteur Rolls-Royce (Packard) Merlin 29, No. A3545, alors qu'il avait originellement un Merlin XII. Le moteur Merlin 29 n'était pas destiné à une marque particulière de Spitfire, mais fut installé dans le Hurricane XIIA, construit par la société Canadian Car & Foundry Corp., ce qui explique comment il se fait qu'il servit de moteur remplaçant, au Canada, dans le cas du P8332. Le Musée national de l'aviation possède aussi des modèles de Spitfire Mk.IX et Mk.16.

Ces renseignements sont fournis par Philip Markham, qui, par coïncidence, fut employé au sein du "Stress Office" du Supermarine Works, à Woolston, fin 1939 au début 1940, sous A.N. Clifton. Il avait la responsabilité de vérifier les calculs structures sur le fuselage du Spitfire Mk.II, ainsi que ceux de la cabane, et de l'installation du moteur du type 309 Sea Otter. Plus tard, il pilota le Spitfire Mk.16 au sein du 604<sup>e</sup> Escadron de l'Aviation auxiliaire [britannique].

**Sources:**

Jeffrey Quill, *Spitfire*, Arrow Books, 1985.

Morgan and Shacklady, *Spitfire: the History*, Key Publishing, 1987.

Andrews and Morgan, *Supermarine Aircraft since 1914*, Putnam, 1981.

## CARACTÉRISTIQUES DISTINCTIVES: Type 329

Moteur:	Rolls-Royce Merlin XII, 1175 cv.
Hélice:	Rotol à vitesse constante, à trois lames
Construction:	Structure tout métal à alliage léger
Dimensions:	Envergure - 36 pieds 10 pouces
	Longueur - 29 pieds 11 pouces
	Height - 11 pieds 5 pouces
Surface ailée:	242 pieds carrés
Poids:	Vide - 4,322 livres; Chargé - 6,317 livres
Charge claire:	Aile - 26.1 livres/pied carré
	Puissance - 5.4 livres/cv
Capacité du réservoir::	Carburant - 85 galons imp.
	Huile - 5.5 galons/imp.
Performance:	Vitesse maximale au niveau - 362 m/h at 18,500 pieds
	Montée - 7 mins. à 20 000 pieds
	Autonomie - 500 milles à 85 galons
	Plafond - 36 000 pieds
Armement	2 canons British Hispano de 20 mm (2 x 60 cartouches)
	4 mitrailleuses Browning de,303 pouce (4 x 350 cartouches)
	Appareil de pointage à réflexion