

Supermarine Spitfire IX

POLACY NA SPITFIRE'ACH IX – 1944-1946

Na początku 1944 r. Polskie Siły Powietrzne (PSP) miały czternaście dywizjonów operacyjnych, w tym siedem dziennych dywizjonów myśliwskich w trzech skrzydłach. Choć w sensie politycznym i prawnym były one częścią niezależnych sił zbrojnych państwa polskiego, to pod względem logistycznym i operacyjnym były zintegrowane ze strukturą RAF (lotnictwa brytyjskiego).

Spośród trzech polskich skrzydeł myśliwskich tylko jedno było w pełni wyposażone w Spitfire'y IX a później XVI: I. Skrzydło Myśliwskie stacjonujące do wiosny 1944 r. w Northolt i zaangażowane w działania ofensywne nad okupowaną Europą. Od listopada 1943 r. wchodziły w jego skład Dywizjony 302, 308 i 317, i tak miało już pozostać aż do końca jego istnienia.

W październiku 1943 r. stało się ono częścią 2. Lotnictwa Taktycznego (2nd TAF) i zostało przemianowane na 131 Polowy Port Lotniczy (PPL, ang. No. 131 Airfield). Wraz z II Skrzydłem Myśliwskim PSP z Heston (teraz 133 PPL, wyposażonym w Spitfire'y V a wkrótce w Mustangi III) tworzyły one odtąd 18 Zgrupowanie Myśliwskie (ang. No. 18 Wing) pod dowództwem G/Cpt Tadeusza Rolskiego. Pod koniec lutego 1944 r. na czele 18 Zgrupowania zmienił go G/Cpt Aleksander Gabszewicz. W maju 1944 r. dokonano zmiany angielskiego nazewnictwa związków taktycznych w lotnictwie i 18 Zgrupowanie stało się 18 Sektorem (ang. No. 18 Sector), a 131 PPL miał odtąd angielską nazwę 131 Skrzydło; (polskiej nazwy oficjalnie nie zmieniono, choć potocznie określano go odtąd często jako 131 Skrzydło).

W kwietniu 1944 r. w skład polskiego 18 Sektora weszło jeszcze wyposażone w Spitfire'y No. 135 Skrzydło (Wing) RAF (Dywizjony 222 RAF, 349 belgijski i 485 nowozelandzki). W jego dywizjonach nie było polskich pilotów, ale w lipcu 1944 r. W/Cdr Jan Zumbach został dowódcą No. 135 Skrzydła (jako Wing Leader, czyli tzw. „dowódca latający”), który następnie prowadził podczas szeregu lotów bojowych. G/Cpt Aleksander Gabszewicz, dowódca 18 Sektora, również niekiedy brał udział w lotach bojowych z tymi dywizjonami. W połowie lipca dokonano kolejnej reorganizacji 2nd TAF i sektory zostały zlikwidowane.

III Skrzydło Myśliwskie PSP było w tym czasie formacją kadłubową, a jego dywizjony działały niezależnie od siebie, wyposażone w różne typy samolotów w ramach Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii (ADGB). Dywizjon 303 przebroił się w Spitfire'y IX latem 1944 r. i pozostał jedyną jednostką tego skrzydła wyposażoną w ten wariant.

Ostatnim polskim dywizjonem używającym tej wersji Spitfire'a był Dyon 318, wykorzystujący mieszaninę odmian F.IX/LF.IX/HF.IX na froncie włoskim od zimy 1944/1945 aż do powrotu do Wielkiej Brytanii w 1946 r.

W ramach wymiany personelu pojedynczy polscy piloci latali operacyjnie na Spitfire'ach IX w jednostkach RAF na teatrze zachodnioeuropejskim i śródziemnomorskim. Polacy latali też na tych samolotach w jednostkach pomocniczych i szkolnych oraz treningowych.

131 POŁOWY PORT LOTNICZY/SKRZYDŁO (2nd TAF/BAFO)

Na początku 1944 r. dowódcą 131 PPL był W/Cdr Zdzisław Krasnodębski. Dowódcą skrzydła podczas lotów operacyjnych („dowódca latający”) był W/Cdr Stanisław Skalski. Formacja nadal operowała z Northolt (dywizjony opuszczały tę bazę tylko na krótkie okresy szkolenia w atakowaniu celów naziemnych). W lutym 1944 r. W/Cdr Z. Czaykowski zmienił Krasnodębskiego jako nielatający dowódca 131 PPL.

Na początku kwietnia, w związku z zaawansowanymi przygotowaniem do inwazji, 131 Skrzydło przeniosło się na lotnisko połowe Deanland, a nowym „dowódcą latającym” został W/Cdr Julian Kowalski. W końcu kwietnia 131 Skrzydło zostało przesunięte na połowe lotnisko Chailey, gdzie do końca maja 1944 r. przebroiło się w Spitfire'y LF.IX, której to wersji używało następnie do 1945 r.

Od tego momentu 131 Skrzydło w coraz mniejszym stopniu było wykorzystywane w działaniach myśliwskich, wykonując teraz przede wszystkim zadania szturmowe. Właśnie w Chailey jego dywizjony latały w dniu inwazji w Normandii i w kolejnych tygodniach. Pod koniec czerwca 131 Skrzydło przeniosło się do Appledram. G/Cpt Gabszewicz, dowódca polskiego 18 Sektora, został po jego rozwiązaniu mianowany dowódcą 131 PPL. Trzeba przy tym podkreślić, że od tego momentu stanowisko to stało się jak najbardziej „latającym” i często prowadził on podległe sobie dywizjony do akcji.

Wkrótce 131 Skrzydło znalazło się na lotnisku Ford, a w pierwszych dniach sierpnia przebazowało się do Plumetot, swojej pierwszej bazy we Francji. W miarę posuwania się frontu na wschód, we wrześniu i październiku skrzydło przenosiło się na kolejne lotniska. W październiku W/Cdr Tadeusz Sawicz zmienił W/Cdr Kowalskiego jako „dowódca latający”, a polskie skrzydło zatrzymało się na dłużej na lotnisku St Denijs Westrem koło Gandawy w Belgii, pozostając tam do stycznia 1945 r. W Nowy Rok skrzydło stoczyło swoją ostatnią wielką bitwę powietrzną podczas niemieckiego ataku pod kryptonimem „Bodenplatte”. Polacy zestrzelili kilkanaście Focke-Wulfów, tracąc w walce tylko parę Spitfire'ów (a także szereg zniszczonych na ziemi podczas nalotu). Skrzydło wkrótce przeniosło się do Grimbergen, potem wiosną 1945 r. do Gilze Rijen, a później do okupowanych Niemiec, gdzie pozostało niemal do samego końca swojego istnienia.

DOWÓDZTWO 131 PPL/SKRZYDŁA

Osobiste Spitfire'y G/Cpt Gabszewicza aż do 1945 r. oznaczano literami SZ-G, chociaż Dywizjon 316 nie wchodził już w skład skrzydła (por. „Polskie Skrzydła 13: Supermarine Spitfire IX 1942-1943”). W/Cdr Stanisław Skalski, po objęciu funkcji „dowódcy latającego” 131 Skrzydła początkowo stosował ten sam obyczaj, a jego Spitfire IX (MH314) miał oznaczenie SZ-S. Jednak już wiosną 1944 r. jego następcy Mk IX (BS556) był oznaczony po prostu jego inicjałami SS. Ten Spitfire zachował takie oznaczenie również po zastąpieniu Skalskiego przez W/Cdr Juliana Kowalskiego. Ten ostatni kazał swój nowy samolot (MK370, LF.IX) oznaczyć już własnymi inicjałami JK i takie oznaczenie widniało na jego następnych Spitfire'ach. Kiedy jesienią 1944 r. W/Cdr Kowalskiego zmienił W/Cdr Tadeusz Sawicz, wrócił on do zwyczaju G/Cpt Gabszewicza i jego Spitfire'y były oznaczone SZ-K.

DYWIZJON 302

Dywizjon ten, pod dowództwem S/Ldr Wacława Króla, pozostał w Northolt do końca marca 1944 r., a na Spitfire'ach F.IX latał o miesiąc dłużej. W tym okresie jednostka dwukrotnie opuszczała Northolt na szkolenia na poligonach RAF: w pierwszej połowie grudnia 1943 r. do Fairwood Common na dwa tygodnie szkolenia strzeleckiego i w pierwszym tygodniu marca 1944 r. do Llanbedr na szkolenie w atakowaniu celów naziemnych (strzeleckie i bombowe).

Razem z całym 131 Skrzydłem Dywizjon 302 przeniół się w pierwszych dniach kwietnia do Deanland, a potem pod koniec miesiąca do Chailey. W maju 1944 r. wszystkie jednostki 131 Skrzydła wymieniły swoje Spitfire'y F.IX na doskonalsze LF.IX (w większości

fabrycznie nowe). Kolejne lotniska Dywizjon 302 to Appledram (od końca czerwca do połowy lipca) i Ford (druga połowa lipca 1944 r.) na południu Anglii. Jeszcze w Appledram nowym dowódcą został S/Ldr Marian Duryasz. W pierwszych dniach sierpnia jednostka przeniosła się do Plumetot w wyzwolonej Francji (lotnisko to miało kryptonim B.10 w kodzie sojusznictw). Na przełomie sierpnia i września Dywizjon 302 wrócił do Fairwood Common na Wyspach Brytyjskich na szkolenie strzeleckie. Jednostka wróciła na front w połowie września, dołączając do 131 Skrzydła w Lille-Vendeville (B.51). W pierwszych dniach października przeniosła się do Belgii, na lotnisko Antwerpia-Deurne (B.70), a tydzień później do St Denijs Westrem (B.61) koło Gandawy.

W pierwszej połowie stycznia 1945 r. 131 Skrzydło, m.in. Dywizjon 302, przeniosło się do Grimbergen (B.60) na północ od Brukseli. Tam dywizjon przebroił się w Spitfire'y XVI i zmienił dowódcą: w ostatnich dniach stycznia W/Cdr Duryasz dostał przydział do dowództwa 2nd TAF, a na jego miejsce przyszedł S/Ldr Zygmunt Bielikowski.

DYWIZJON 308

Dywizjon 308 pod dowództwem S/Ldr Józefa Żulikowskiego odszedł z Northolt na krótko w drugim tygodniu marca 1944 r. na szkolenie w atakowaniu celów naziemnych w Llanbedr. Wkrótce potem nowym dowódcą jednostki został S/Ldr Witold Retinger.

W pierwszych dniach kwietnia 1944 r. całe skrzydło przeniosło się do Deanland a w końcu miesiąca do Chailey. W maju Dywizjon 308 tak jak całe 131 Skrzydło wymienił Spitfire'y F.IX na LF.IX.

Wkrótce nastąpiły kolejne przenosiny: do Appledram (koniec czerwca) i Ford (połowa lipca 1944 r.) na południu Anglii. W pierwszych dniach sierpnia skrzydło przeniosło się do Plumetot (B.10) w wyzwolonej Francji. W pierwszych dniach września 1944 r. Dywizjony 308 i 317 ponownie się przebazowały, tym razem do Fresnoy Folny/Londiniere (B.31), a kilka dni później do Lille-Vendeville (B.51), zaś na początku października skrzydło przeszło do Antwerpii-Deurne (B.70) w Belgii, a tydzień później do St Denijs Westrem (B.61) koło Gandawy. Tu w połowie listopada nowym dowódcą dywizjonu został S/Ldr Karol Pniak.

Na początku stycznia 1945 r. Dywizjon 308, wraz z całym 131 Skrzydłem, przeniosł się do Grimbergen (B.60), położonego między Brukselą a Antwerpią. W drugim tygodniu marca 131 Skrzydło ponownie zmieniło bazę, przechodząc do Gilze-Rijen (B.77) w Holandii. Tam dywizjon przebroił się w połowie marca w wersję Mk XVI.

DYWIZJON 317

1 stycznia 1944 r. nowym dowódcą Dywizjonu 317 został S/Ldr Włodzimierz Miksa. Spitfire'y LF.IX pozostały w użyciu do 27 stycznia 1944 r., kiedy dywizjon wymienił się samolotami z norweskim Dywizjonem 332, przezbajając się na wersję F.IX. W ostatnim tygodniu lutego dywizjon przeszedł szkolenie w atakowaniu celów naziemnych w Llanbedr.

W kwietniu, razem z resztą 131 Skrzydła, Dywizjon 317 przeniosł się do Deanland, a potem do Chailey. W maju 1944 r. skrzydło przebroiło się w Spitfire'y LF.IX. W końcu czerwca nastąpiły przenosiny do Appledram a w połowie lipca do Ford. Na początku sierpnia skrzydło przeniosło się do Plumetot (B.10) w wyzwolonej Francji. Tu 27 sierpnia dowództwo dywizjonu objął S/Ldr Władysław Gnyś, ale pełnił tę funkcję tylko jeden dzień, bo w pierwszym locie bojowym został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Nazajutrz dowódcą mianowano S/Ldr Mariana Chelmeckiego. Na początku września

Polish Wings

Dywizjon 317 (wraz z 308) przeniósł się do Fresno Folny/Londiniere (B.31), a kilka dni później do Lille-Vendeville (B.51). W październiku skrzydło znalazło się w Belgii, najpierw w Antwerpii-Deurne (B.70), a potem Gandawie-St Denis Westrem (B.61).

W styczniu 1945 r. te trzy polskie dywizjony przesunięto do Grimbergen (B.60) koło Brukseli, a w marcu do Gilze-Rijen (B.77) w Holandii. W pierwszej połowie kwietnia skrzydło wkroczyło do Niemiec, zajmując bazę Nordhorn (B.101). Pod koniec kwietnia przeniosło się do Varrelbusch (B.113), gdzie zastał je koniec wojny. W maju Dywizjon 317 otrzymał nowego dowódcę - S/Ldr Pawła Niemca - oraz nowe samoloty - Spitfire'y XVI.

DYWIZJON 303 (ADGB)

W dniu inwazji w Normandii 6 czerwca 1944 r. sześć spośród siedmiu ówczesnych polskich dywizjonów myśliwskich miało na wyposażeniu nowe myśliwce: Dywizjony 302, 308 i 317 - Spitfire LF.IX, a 306, 315 i 316 - North American Mustang III.

Dywizjon 303 dowodzony przez S/Ldr Tadeusza Koca, wchodzący w skład brytyjskiego skrzydła przydzielonego do Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii (ADGB), był jedynym wciąż wyposażonym w przestarzałe Spitfire'y V. W połowie lipca 1944 r., stacjonując w Merston, jednostka zaczęła przebrojenie na wersję Mk IX.

Poprzednio, kiedy polski dywizjon przebrał się w tę wersję, to albo dostawał pełny zestaw fabrycznie nowych samolotów, albo dziedziczył komplet sprzętu po innej polskiej jednostce. Tym razem Dywizjon 303 dostał mieszaninę sflatygowanych Spitfire'ów F.IX, mających dawno za sobą swoje najlepsze czasy. Większość z nich poprzednio służyła kolejno w Dywizjonach RAF: 33, 310 (czeskosłowackim) i 504. Najstarszy z tych samolotów, F.IX BS281, został pierwotnie zmontowany jako wczesny Mk IX w zakładach Rolls-Royce w sierpniu 1942 r. EN527 i EN526 wcześniej służyły w polskim I Skrzydle Myśliwskim w Northolt (por. „Polskie Skrzydła 13: Supermarine Spitfire IX 1942-1943”). Również BS408 miał za sobą polski epizod: służył w Dywizjonie 315 od chwili przebrojenia jednostki na wersję F.IX pod koniec 1942 r. Wśród dostarczonych maszyn był też Spitfire LF.IX wyprodukowany w 1943 r. W kolejnych miesiącach Dywizjon 303 dostał także jako uzupełnienia samoloty wersji LF.IX i HF.IX.

W drugim tygodniu sierpnia jednostka przeniosła się do Westhamnett. Pod koniec września 1944 r. dywizjon przeszedł pod dowództwo jednego ze swoich weteranów: S/Ldr Bolesława Drobińskiego. W tym samym czasie przeniósł się do bazy RAF Coltishall, gdzie już pozostał do końca użytkowania Spitfire'ów.

Przez cały ten czas, mając formalnie etykietkę jednostki obrony powietrznej, dywizjon latał na zadania eskortowe i patrolowe nad kontynentem europejskim. Wykonywał je używając zbieraniny samolotów: mocno

zżytych F.IX, LF.IX i HF.IX, a także pojedynczego LF.XVI. Do zadań pomocniczych zachowano też kilka Spitfire V.

W kwietniu 1945 r. Dywizjon 303, nadal pod dowództwem Drobińskiego, przeniósł się do bazy RAF Andrews Field i przebroił w Mustangi.

DYWIZJON 318

Dywizjon 318 Polskich Sił Powietrznych przybył do Włoch wiosną 1944 r. Oficjalnie określane jako myśliwsko-rozpoznawczą, był w istocie jednostką rozpoznania taktycznego, prowadzącą też drugorzędne działania szturmowe. Od wejścia do działań latał na Spitfire'ach V.

Pierwsze działania Dywizjonu 318 na Spitfire'ach IX nastąpiły przez absolutny przypadek i na krótko. W drugiej połowie września 1944 r. dywizjon, dowodzony przez W/Cdr Leszka Wielochowskiego i wyposażony w wersję Mk V, przeniósł się do Cassandro. Kilka dni później lotnisko to zostało wyłączone z użytkowania z powodu ciężkich deszczów, więc grupę personelu oddelegowano do Iesi, gdzie był betonowy pas startowy. Piloci Dywizjonu 318 latali stamtąd na kilku Mk IX udostępnionych im przez 4 Jednostkę Wysylki i Odbioru Lotniczego. 28 września oddział wydzielony zwrócił im samoloty i dołączył do dywizjonu w jego nowej bazie w Rimini.

Dopiero w drugiej połowie listopada, na lotnisku Bellaria, Dywizjon 318 zaczął przebrojenie w Mk IX. W pierwszych dniach grudnia 1944 r. dywizjon przeniósł się do Forli, gdzie następnie pozostał do końca kwietnia 1945 r. Nim skończył się grudzień 1944 r. jednostka otrzymała ogółem dziewięć Mk IX, różniących się znacznie wersją i stanem technicznym. Jako pierwszy przyszedł wysokościowy HF.IX, NH262, dostarczony na obszar śródziemnomorski zaledwie pół roku wcześniej. Wkrótce dołączyły do niego: F.IX EN138 mający ponad dwa lata, jeden z pierwszych Spitfire'ów IX dostarczonych nad Morze Śródziemne w 1942 r.; kolejny F.IX, MA238, dostarczony do Afryki w czerwcu 1943 r.; oraz LF.IX PT717, wysłany z fabryki zaledwie trzy tygodnie wcześniej. Dostarczenie samolotów trzech odmiennych wersji, różniących się wiekiem o dwa lata, do jednostki dokonującej przebrojenia, byłoby koszmarem w realiach lotnictwa myśliwskiego na Wyspach Brytyjskich. Tam zazwyczaj latano w sile jednostki, więc cały dywizjon równomiernie zużytych samolotów był lepszy niż mieszanina całkiem nowych i kompletnie sflatygowanych. Ale zadania rozpoznania taktycznego realizowane przez Dywizjon 318 wymagały operowania oddzielnymi parami samolotów, czwórka stanowiła już dużą formację, więc taka mozaika odmian sprzętu nie była problemem. Ale nawet w tych warunkach, samolot mający za sobą dwa lata służby był już starszym. Jakby na potwierdzenie tego, EN138

przelał w Dywizjonie 318 niecałe dwa tygodnie i został skasowany w wypadku 22 grudnia.

Dywizjon kontynuował przebrojenie na Mk IX praktycznie do końca wojny. Chociaż od marca większość zadań wykonywały Spitfire'y IX, to ostatni lot operacyjny na Mk V odnotowano pod koniec kwietnia 1945 r.

Na początku stycznia 1945 r. dowództwo Dywizjonu 318 objął W/Cdr Zbigniew Moszyński. Na początku maja nastąpiło przebazowanie do La Russia, kilka dni później do Treviso, a w połowie maja do Tissano. Mimo zakończenia wojny, Dywizjon 318 aż do 20 maja prowadził działania uznawane za operacyjne: rozpoznanie ruchów Armii Radzieckiej w Austrii. W połowie sierpnia jednostka przeniosła się do Lavarano. Pod koniec stycznia 1946 r. Dywizjon 318 wrócił do Tissano, a w drugim tygodniu marca znalazł się z powrotem w Treviso, gdzie pozostał już aż do momentu opuszczenia Włoch. Pod koniec kwietnia tego roku dowódcą dywizjonu został W/Cdr Włodzimierz Berezecki. W połowie sierpnia jednostka zdała samoloty, a personel wyruszył kolejną w drogę do Wielkiej Brytanii.

PILOCI PSP W JEDNOSTKACH RAF

Jakkolwiek (wbrew rozpowszechnionej błędnej teorii) Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii nie były częścią RAF, to ich personel służył niekiedy w jednostkach RAF w ramach wymiany.

W odróżnieniu od lat 1940-1941, kiedy wielu Polaków latało w pierwszoliniowych dywizjonach myśliwskich RAF, w późniejszym okresie wojny było to rzadkie. Według dostępnych dokumentów tylko jeden Polak latał bojowo na Spitfire'ach IX w dywizjonach RAF na teatrze zachodnioeuropejskim, natomiast na obszarze Morza Śródziemnego kilku pilotów z Dywizjonu 318 latało na nich w dywizjonach myśliwskich i myśliwsko-rozpoznawczych RAF w 1944 r.

Oprócz jednostek operacyjnych, pod koniec wojny i po jej zakończeniu polscy piloci latali na tej wersji Spitfire'a w jednostkach szkolnych i pomocniczych.

Wyżsi oficerowie korzystali niekiedy z takich samolotów należących do jednostek łącznikowych różnych sztabów RAF.

Polscy piloci dostawczy (ferry) pilotowali Spitfire'y IX zarówno w RAF, jak i w Pomocniczym Transporcie Lotniczym (ATA). Ta ostatnia służba, paramilitarna organizacja złożona z pilotów, którzy nie mogli służyć w regularnym wojsku ze względu na wiek, stan zdrowia, albo płęć, miała w swoich szeregach grupę Polaków. Pracę ATA wspierały eskadry dostawcze RAF, w których piloci wojskowi latali w okresach odpoczynku od działań bojowych.

Poza Wyspami Brytyjskimi dostawy samolotów były w całości pod kontrolą wojska. Polscy piloci dostarczali Spitfire'y IX na obszarze śródziemnomorskim służąc w tamtejszych jednostkach dostawy samolotów.

Zwycięstwa zaliczone polskim pilotom na Spitfire'ach IX 1944-1945

Data	stopień	Imię i nazwisko		jednostka	nr	kod	godzina	zaliczone zwycięstwo ¹	zgłoszony typ ²
5.1.44	W/O	Stefan	Wójcik	Dywizjon 302	MH853	WX-Q	about 12:30	0-0-1	FW 190
14.1.44	F/Sgt	Wacław	Korwel	Dywizjon 308	MH880	ZF-V	12:00	0-0-1	FW 190
1.3.44	Sgt	Tadeusz	Rybczyński	Dywizjon 308	MA683	ZF-Y	16:10	1-0-0	FW 190
20.6.44	W/Cdr	Julian	Kowalski	131 Skrzydło	ML419	JK	16:00	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Longin	Wiński	Dywizjon 317	ML198	JH-T	16:00	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Henryk	Knapik	Dywizjon 317	MK684	JH-N	16:05	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Tadeusz	Wojciechowski	Dywizjon 317	ML350	JH-X	16:05	1-0-0	FW 190
4.7.44	F/O	Michał	Kolubiński	Dywizjon 66 RAF	MK569	LZ-J	21:15	1-0-0	Me 109
10.8.44	W/O	Wacław	Korwel	Dywizjon 308	NH193	ZF-A	21:30	2-0-0	Me 109
17.8.44	F/Lt	Kazimierz	Budzik	Dywizjon 317	(?)	JH-Y	19:20	0-0-1	FW 190

	F/Sgt	Wincenty	Fajks	Dywizjon 317	(?)	JH-D	19:20	0-0-1	FW 190
	W/O	Wacław	Frączek	Dywizjon 317	MK922	JH-F	19:20	0-0-1	FW 190
	F/Sgt	Sergiusz	Maciejewski	Dywizjon 317	NH198	JH-X	19:20	0-0-1	FW 190
	F/Lt	Tadeusz	Owczarski	Dywizjon 317	MK413	JH-U	19:20	0-0-1	FW 190
1.1.45	F/Lt	Wacław	Chojnacki	Dywizjon 308	MJ281	ZF-P	09:27–09:30	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Bronisław	Mach	Dywizjon 308	MJ418	ZF-F	09:40–10:20	2-0-1	FW 190
	F/Sgt	Józef	Stanowski	Dywizjon 308	MJ888	ZF-E	09:40–10:20	2-0-0	FW 190
	Sgt	Stanisław	Breyner	Dywizjon 308	MJ467	ZF-K	09:40–10:20	2-0-0	FW 190
	F/Sgt	Zygmunt	Soszyński	Dywizjon 308	MJ954	ZF-C	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	P/O	Andrzej	Dromlewicz	Dywizjon 308	MJ475	ZF-D	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	W/O	Stanisław	Bednarczyk	Dywizjon 308	MK756	ZF-G	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Ignacy	Olszewski	Dywizjon 308	MJ342	ZF-O	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	F/O	Tadeusz	Szlenkier	Dywizjon 308	MK346	ZF-T	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	Sgt	Jerzy	Główczewski	Dywizjon 308	MJ396	ZF-U	09:40–10:20	½-0-0	FW 190
	Sgt	Kazimierz	Hubert	Dywizjon 317	MJ423?	JH-B	09:40–10:20	1-0-1	FW 190
	W/O	Stanisław	Piesik	Dywizjon 317	MK899	JH-D	09:40–10:20	1-0-1	FW 190
	F/Lt	Zbigniew	Żmigrodzki	Dywizjon 317	NH315	JH-E	09:40–10:20	1-0-1	FW 190
	S/Ldr	Marian	Chełmecki	Dywizjon 317	(?)	JH-L	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	W/O	Zenobiusz	Wdowczyński	Dywizjon 317	MJ883	JH-R	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Czesław	Mroczyk	Dywizjon 317	MK948	JH-Y	09:40–10:20	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Roman	Hrycak	Dywizjon 317	ML320	JH-H	09:40–10:20	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Stanisław	Iwanowski	Dywizjon 317	MJ589	JH-T	09:40–10:20	0-0-1	FW 190

¹ Zestrzelony-prawdopodobnie zestrzelony-uszkodzony.

² Oznaczenia typów jak zgłoszone po walce.

Polskie straty na Spitfire'ach IX 1944-1945

F/Lt Józef Piotrowski	14.01.44	Dywizjon 308	Spitfire F.IX	MH927	ZF-C(?)	† (c)
F/Sgt Bolesław Wejman	14.02.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MH870	(?)	PoW (c-a)
F/O Mieczysław Adamek	18.05.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML275	JH-B	† (c)
F/Lt Jan Kazimierz Kurowski	21.05.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	ML215	ZF-R	† (c)
F/Lt Józef Jeka	21.05.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	ML254	ZF-V(?)	ev. (c)
F/Lt Jan Pentz	28.05.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MJ934	JH-N	PoW (c)
F/Lt Bolesław Paley	7.06.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML310	JH-J	PoW (c)
F/Sgt Edwin Malinowski	12.06.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML130	JH-C	ev. (a)
W/O Eustachy Łuczyszyn	19.06.44	Dywizjon 302	Spitfire LF.IX	ML257	WX-N	ev. (c)
F/Sgt Longin Wiński	20.06.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML198	JH-T	f.l.a.(a)
F/Sgt Jerzy Szadkowski	31.07.44	Dywizjon 302	Spitfire LF.IX	MJ945	WX-B	PoW (c)
F/Sgt Edwin Malinowski	8.08.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	NH191	JH-M	ev. (c)
F/Sgt Władysław Pawłowski	11.08.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML192	JH-P	† (c)
W/O Józef Ziendalski	14.08.44	Dywizjon 302	Spitfire LF.IX	NH608	WX-Z(?)	f.l.a. (c)
F/O Henryk Borkowski	18.08.44	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	EN527	RF-X	† (c-a)
F/Lt Stanisław Wandzilak	26.08.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	PL279	ZF-Z	ev. (c)
S/Ldr Władysław Gnyś*	27.08.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	NH365	JH-A	PoW (c)
F/Lt Józef Stasik	31.08.44	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	MH822	RF-R	† (c)
W/O Kazimierz Mitura	31.08.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	ML410	ZF-E	f.l.a. (c)
F/O Jerzy Mazurkiewicz	11.09.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	NH186	ZF-P	ev. (c)
W/O Ryszard Lewczyński	16.09.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML128(?)	JH-W	† (c)
F/Sgt Edward Łakomy	16.09.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MK943(?)	JH-M	ev. (c)
F/Sgt Stanisław Dworski	18.09.44	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	MH320	RF-N	† (c)
Sgt Kazimierz Stankiewicz*	13.10.44	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	BS534	RF-Y	PoW (a)
F/Lt Eugeniusz Ebenrytter*	14.10.44	Dywizjon 302	Spitfire LF.IX	ML358	WX-H	PoW (c)
F/O Włodzimierz Link	18.10.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	MJ399	ZF-D	f.l.a. (c)
F/Lt Edmund Krzemiński	29.10.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MJ551	JH-A	† (c)
F/Lt Kazimierz Budzik	29.10.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	NH211	ZF-A	f.l.a. (c)
Sgt Jan Wierchowicz	1.11.44	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	MH910	RF-G	† (c)
F/O Wacław Chojnacki	5.11.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	MJ947	ZF-S	f.l.a. (c)
F/Lt Kazimierz Budzik	6.11.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	NH339	ZF-A	f.l.a. (c)
F/Lt Czesław Mroczyk	8.11.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MK963	JH-S	f.l.a. (c)
Sgt Aleksander Wierzejski	6.12.44	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	ML170	ZF-V(?)	† (c-a)

Polish Wings

F/O Daniel Napiórkowski	7.12.44	Dywizjon 302	Spitfire LF.IX	MK370	WX-H	† (c)
P/O Leon Jan Wątorowski	8.12.44	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	NH492	(?)	† (a)
F/O Franciszek Kuroczycki	16.12.44	5 Jednostka Wznawiająca Pilotażu RAF	Spitfire F.IX	EN352	(?)	† (a)
F/O Waław Chojnacki	1.01.45	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	MJ281	ZF-P	† (c)
F/Lt Tadeusz Powierza	1.01.45	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MK190	JH-P	† (c)
Sgt Józef Hajduk	20.01.45	Dywizjon 302	Spitfire LF.IX	MK177	(?)	† (c)
F/Sgt Stanisław Breyner	11.02.45	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	MH451	ZF-B	† (c-a)
F/Lt Sergiusz Szpakowicz	25.02.45	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	EN367	RF-R	† (c)
Sgt Klemens Prusak	27.02.45	Dywizjon 303	Spitfire F.IX	MA814	RF-Q	† (a)
W/Cdr Jan Falkowski*	9.03.45	III Skrzydło	Spitfire F.IX	BS281	RF-C	PoW (c)
P/O Andrzej Dromlewicz	15.03.45	Dywizjon 308	Spitfire LF.IX	MJ787	ZF-K	PoW (c)
F/Sgt Zdzisław Sławski	10.04.45	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML314	JH-S	f.l.a. (c)
Sgt Józef Prętkowski	12.04.45	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	ML421	JH-V	† (c)
F/O Mieczysław Sawicki	23.04.45	Dywizjon 318	Spitfire F.IX	MH702	LW-B	ev. (c)
F/Lt Lesław Szczerbiński	4.05.45	Dywizjon 317	Spitfire LF.IX	MJ138	JH-U	† (c)
F/O Zdzisław Kędzior	8.09.45	Dywizjon 318	Spitfire LF.IX	TA864	LW-L	† (a)

Daty dotyczą lotów, z których samoloty nie powróciły albo w których doznały wypadków
 † - zabity;
 ev. - uniknął schwywania na terytorium nieprzyjaciela

f.l.a. - zestrzelony w strefie frontowej, dołączył do wojsk sojuszniczych
 PoW - jeniec wojenny (* - udana ucieczka)
 (a) - wypadek w locie niebojowym

(c-a) - wypadek w locie bojowym
 (c) - zestrzelony w walce
 (?) - nr lub kod nieznanym albo niepewny

PIERWSZY PRYWATNY SPITFIRE

Historia tego Spitfire'a znacznie wykracza poza ramy normalnej kariery myśliwca RAF w okresie II wojny światowej.

Wyprodukowany w marcu 1944 r. MK520 trafił z fabryki do 33 MU, skąd na przełomie kwietnia i maja 1944 r. samolot został dostarczony do Dywizjonu 302. Przydzielono go do Eskadry A, gdzie dostał oznaczenie WX-D. Najczęściej latał na nim F/Sgt Henryk Dygała. Wkrótce po inwazji w Normandii samolot zabrano z dywizjonu w celu dokonania modyfikacji. Około tygodnia później znalazł się w 341 Dywizjonie (Wolnych Francuzów) w składzie 145 Skrzydła RAF. Stamtąd w lipcu przekazano go do belgijskiego 350 Dywizjonu. 9 sierpnia wszystkie Spitfire'y tej jednostki trafiły do holenderskiego Dywizjonu 322, który w zamian oddał Belgom swoje Spitfire'y XIV. Zaledwie trzy dni później, 12 sierpnia 1944 r. w drodze powrotnej z lotu bojowego F/O Jan Jonker był zmuszony wylądować w Rennes z powodu awarii silnika MK520, oznaczonego teraz 3W-K.

Z niejasnych przyczyn samolot nie został przekazany do jednostki remontowej, lecz pozostał w miejscu lądowania. W tym czasie lotnisko to było używane przez jednostki 100. Skrzydła Myśliwskiego 9. Armii Lotniczej USAAF. W/Cdr Tom Neil z RAF, przydzielony do tej formacji jako brytyjski oficer łącznikowy, przy pomocy amerykańskich mechaników naprawił usterkę i uruchomił Spitfire'a. Wykorzystywał go następnie do lotów dyspozycyjnych, spodziewając się, że lada dzień zgłosi się ktoś z jednostki mającej samolot na stanie, ale tak się nie stało. Z czasem przyzwyczaił się do posiadania „prywatnego” Spitfire'a, więc - aby utrudnić jego identyfikację przez prawowitych właścicieli - podczas wizyty na Wyspach Brytyjskich z pomocą znajomych techników RAF usunął z samolotu malowanie kamuflażowe, a wraz z nim oznaczenia literowe i numer ewidencyjny. W ten sposób jego Spitfire stał się jednym z nielicznych samolotów tego typu użytkowanych w Europie przed końcem wojny bez malowania kamuflażowego.

Pod koniec 1944 r. Neil dostał nowy przydział, w związku z czym musiał się jakoś pozbyć niezwykłego samolotu osobistego. Po długich poszukiwaniach udało mu się znaleźć oficera, którego nie zniechęcał

nielegalny sposób pozyskania maszyny. Oficerem tym był W/Cdr Marian Duryasz, który z końcem stycznia 1945 r. objął funkcję polskiego oficera łącznikowego w dowództwie 2nd TAF. Korzystając z przywileju przysługującego lotnikom w stopniu Wing Commandera, kazał wymalować na burtach Spitfire'a proporczyki będący znakiem tego stopnia, a także litery MB-D, będące inicjałami pilota i jego żony: Marian i Barbara Duryasz. Po zakończeniu wojny dowództwo 2nd TAF przekształcono w dowództwo brytyjskiego lotnictwa okupacyjnego (BAFO), a W/Cdr Duryasz nadal był w nim polskim oficerem łącznikowym i nadal używał swojego Spitfire'a. W lutym 1946 r. dostał przydział do polskiego III Skrzydła Myśliwskiego na Wyspach Brytyjskich. Spitfire'a MB-D pozostawił S/Ldrowi Ludwikowi Martelowi, który w dalszym ciągu służył w dowództwie BAFO. Prawdopodobnie niedługo przedtem samolot został uszkodzony i naprawiony. Wg relacji Martela, kiedy samolot był używany przez Mariana Duryasza, w 131 Skrzydle wymieniono mu silnik.

13 lutego 1946 r. Ludwik Martel przywiózł tym Spitfire'm sporą ilość koniak z Francji. Podczas lądowania w Ahlhorn pękła jedna z butelek (przewożonych w skrzydłowych komorach amunicyjnych), wskutek czego zapach napitku był odczuwalny w całym samolocie. W przeciwieństwie do Duryasza, Martelowi (jako Squadron Leaderowi) nie przysługiwało prawo oznaczania samolotu dowolną kombinacją liter, ani (oczywiście) proporczykiem Wing Commandera. W związku z tym jego loty Spitfire'm MB-D już wcześniej budziły zdziwienie na lotniskach, które odwiedzał (można się domyślić, że wyjątkiem była baza 131 Skrzydła, w której kluczowe osoby był zorientowane w sytuacji). Od momentu, kiedy samolot zaczął roztaczać woń gorzelnia, sprawa stała się dla niego poważna, więc postanowił pozbyć się kłopotliwego luksusu. Próbował nim zainteresować Kanadyjczyka W/Cdr Johna Kenta, zaprzyjaźnionego z Polakami od czasów służby w Dywizjonie 303 w Bitwie o Anglię, a ówczesnie również służącego w Niemczech. Ten jednak uznał sprawę za zbyt ryzykowną, ze względu na grożącą odpowiedzialnością kryminalną za przywłaszczenie samolotu Jego Królewskiej Mości. Ostatecznie Kent skontaktował Martela z Amerykaninem w stopniu podpułkownika (nazwiskiem Winkle, Winkel albo Winekel), który

„kupił” Spitfire'a za kilkaset papierosów. W ten sposób pierwszy prywatny Spitfire w historii zakończył związki z polskimi lotnikami. Podobno wkrótce potem Martel dowiedział się od Kenta, że nowy właściciel uszkodził Spitfire'a w wypadku.

PODPISY ILUSTRACJI

Strona tytułowa: F/Lt Józef Mierzejewski (z prawej) ze Spitfire'm LF.IX MK940 ZF-B, którego zazwyczaj pilotował, w towarzystwie dwóch mechaników (AC2 Sylwester Patoka pierwszy z lewej). Inne zdjęcia zrobione przy tej samej okazji, patrz ss. 30-31 (zdjęcia 65-67).

Przód i tył okładki: Spitfire LF.IX MK984 ZF-R, osobisty samolot S/Ldr Witolda Retingera, dowódcy Dywizjonu 308, w drugiej połowie 1944 r.

- [1] Znanie zdjęcie pokazujące przygotowania RAF do inwazji w Normandii. Wszystkie dające się tu zidentyfikować samoloty mają polskie konotacje. MK991 (tu: US-K z Dywizjonu 56) został następnie 7 stycznia 1945 r. dostarczony przez polską lotniczkę Stefanię Wojtulanis (z 6 Zgrupowania Pilotów Dostawczych ATA) z Dywizjonu 602 do 33 Jednostki Zaopatrzenia (MU). EN579 (tu: DB-S z Dywizjonu 411 RCAF) został wcześniej, w czerwcu 1943 r. dostarczony przez inną Polkę, Jadwigę Piłsudską (z 1 Zgrupowania Pilotów Dostawczych) z 39 MU do 341 Dywizjonu (Wolnych Francuzów) w Biggin Hill. Następnie w grudniu 1944 r. EN579 trafił do Dywizjonu 308 (patrz ss. 41-42). MH727 (tu: AH... z Dywizjonu 332 Królewskiego Lotnictwa Norwegii) służył w Dywizjonie 317 pod koniec 1943 r. (jak opisano w „Polskie Skrzydła 13: Supermarine Spitfire IX 1942-1943”).
- [2] Spitfire LF.IX z Dywizjonu 302 kołuje obok pocztu sztandarowego z Dywizjonu 315 ze sztandarem Polskich Sił Powietrznych podczas wizyty Naczelnego Wodza gen. Kazimierza Sosnkowskiego w Chailey w maju 1944 r.
- [3] Gen. Sosnkowski (drugi z prawej) podczas wizyty w 131 Skrzydle w maju 1944 r. Czwartym z prawej W/Cdr Zbigniew Czaykowski, dowódca skrzydła, a trzeci z lewej AVM Mateusz Izycki, dowódca PSP. Na pierwszym planie widać bomby 500-funtowe. Poczynając od wiosny

- 1944 r. polskie skrzydło Spitfire'ów IX latało głównie na zadania myśliwsko-bombowe.
- [4] Spitfire LF.IX NH342 SZ-G dowódcy 131 Skrzydła, G/Cpt A. K. Gabszewicza, lato-jesień 1944 r.
- [5] Jakkolwiek Dywizjon 316 opuścił I Skrzydło Myśliwskie w Northolt we wrześniu 1943 r., W/ Cdr Gabszewicz zachował litery kodowe SZ-G (i odznakę Dywizjonu 316) na swoich osobistych samolotach aż do 1945 r. Jednym z nich był Spitfire LF.IX NH342, dostarczony w okresie inwazji do polskiego skrzydła w Chailey i używany przez G/Cpt Gabszewicza do połowy października 1944 r. NH342 pierwotnie nosił pełne pasy inwazyjne, więc odznaki Dywizjonu 316 nie dało się namalować w tradycyjnym miejscu za kabiną, w związku z czym umieszczono ją pod wiatrochronem. Na samolocie wymalowano także „boksującego psa” Gabszewicza. Polskojęzyczna uwaga „WYCIERAĆ OBUWIE” (tu: w środku „S”) widniała także na innych Spitfire'ach skrzydła (por. str. 15). Łom w drzwiczkach nie jest pomalowany, a napis ostrzegawczy (przypuszczalnie czerwony) jest w układzie typowym dla fabryki samolotów w Castle Bromwich: pionowo w środku drzwiczek. Na pierwszym planie widać wymontowany fotel pilota. Zwraca uwagę jak bardzo zatarte były pasy inwazyjne pod koniec lata 1944 r.
- [6] W pierwszych miesiącach 1944 r. Dywizjon 302 (i inne jednostki skrzydła z Northolt) nadal eskortowały alianckie bombowce dokonujące nalotów na Niemcy i niemieckie instalacje w okupowanej Europie. Tu, Spitfire F.IX MH869 WX-R sfotografowany z Boeinga B-17 USAAF, zapewne B-17G-1-BO nr 42-31034 SC-G „Bonnie Donnie” z 613 Dywizjonu Bombowego 401 Grupy Bombowej 8 Armii Lotniczej podczas nalotu na lotnisko Luftwaffe w Tours 5 stycznia 1944 r. (por. str. 8).
- [7-8] W miarę zbliżania się inwazji we Francji, dywizjony 131 Skrzydła ćwiczyły bombardowanie lotu nurkowego i wsparcie na polu walki. Tutaj mechanicy mocują bombę 500-funtową pod Spitfire'm F.IX WX-U, prawdopodobnie B5539.
- [9] W/O Mieczysław Jaszczak przy Spitfire LF.IX MK915 WX-V w Chailey pod koniec maja 1944 r. Zwracają uwagę fabryczne napisy techniczne na sterze kierunku (pokazane w powiększeniu). Numery fabryczne części produkowanych w fabryce w Castle Bromwich miały prefiks „CBAF”.
- [10] F/O Bolesław Jedliczko przy tej samej okazji z tym samym Spitfire'm. Zwraca uwagę cygarowaty podwieszany zbiornik paliwa, a także brak odznaki dywizyjowej pod wiatrochronem. Spitfire'y jednostek 131 Skrzydła nie nosiły odznak dywizjonów w ciągu 1944 r.
- [11] Inne zdjęcie Spitfire'a F.IX MH869 WX-R prawdopodobnie zrobione przez członka załogi Boeinga B-17G-1-BO nr 42-31034 SC-G „Bonnie Donnie” z 613 Dywizjonu Bombowego 401 Grupy Bombowej 8 Armii Lotniczej USAAF podczas nalotu na lotnisko Tours 5 stycznia 1944 r. kiedy pilotem myśliwca był Szt Sergiusz Maciejewski (por. str. 6). Zdjęcie wyraźnie pokazuje standardowy układ oznaczeń na Spitfire'ach 131 Skrzydła w latach 1944–1946, z kodem dywizjonu pod kabiną, literą indywidualną samolotu za kokardą, oraz polską szachownicą (z napisem „POLAND” poniżej) pod rurami wydechowymi. Zwraca uwagę brak odznaki dywizyjowej pod wiatrochronem.
- [12] Spitfire F.IX MH869 WX-R, Dywizjon 302, Northolt, styczeń 1944 r.
- [13] Spitfire LF.IX MK924 WX-A, Dywizjon 302, Chailey, czerwiec 1944 r.
- [14] F/Sgt Michał Murayda w kabinie swojego Spitfire'a MK924 WX-A „Freda C.”, oznakowanego pełnymi pasami inwazyjnymi. Większą część numeru ewidencyjnego i połowę liter kodowych (pół „X” i literę indywidualną) zakryto tymi pasami. Literę indywidualną „A” naniesiono ponownie w trzech miejscach: farbą na czarnym pasie za kokardą i niedbale (prawdopodobnie kredą) na kokardzie, zarówno na czerwonym środku jak i u góry granatowego kręgu. Widać jak luszczący się czarna farba na osłonie działka na pierwszym planie – a samolot ten nie przesłużył jeszcze nawet tygodnia od inwazji! F/Sgt Michał Murayda, amerykański ochotnik polskiego pochodzenia, został regularnym pilotem tego Spitfire'a podczas jego krótkiej ale intensywnej kariery w dywizjonie, m.in. podczas ostony lotniczej lądowania w Normandii 6 czerwca 1944 r. Ostatnie loty samolotu w Dywizjonie 302 odnotowano 11 czerwca, z Muraydą za sterami, po czym MK924 odesłano w celu wprowadzenia modyfikacji (instalacja zaczepów do podskrzydłowych wyrzutników bombowych).
- [15-18] W pierwszej połowie października 1944 r. NH342 został przesunięty do normalnej eksploatacji w Dywizjonie 302 (G/Cpt Gabszewicz wybrał innego Spitfire'a na swój osobisty SZ-G). W dywizjonie samolot dostał oznaczenie WX-R (por. str. 16). Te cztery zdjęcia zrobiono najprawdopodobniej 29 października, kiedy Gabszewicz (widoczny z mapą na zdjęciu [15] i w kabinie na [18]) wykonał na NH342 WX-R lot operacyjny. Jego bocznym był S/Ldr Karol Pniak, który wkrótce miał zostać dowódcą Dywizjonu 308 (opiera się o śmigło na zdjęciu [16]). Zwraca uwagę mała czarna litera „G” pod śmigłem, pochodząca z okresu, kiedy maszyna miała kod SZ-G (zaśaden Spitfire z Dywizjonu 302 nie był w tym czasie oznakowany WX-G). Na zdjęciach [17] i [18] wyraźnie widać antenę instalacji „swój-obcy” pod prawym skrzydłem. Zwraca uwagę szablonowa polska szachownica oraz symbole u nasady łopaty śmigła. Litera „B” oznaczała kategorię wymienności łopat, a mniejsze „J” rodzaj powłoki ochronnej. Kolor kolistego tła identyfikował materiał, z którego zrobiono łopatę.
- [19] Spitfire LF.IX MJ783 WX-F, Dywizjon 302, Lille-Vendeville, wrzesień 1944 r.
- [20-21] Spitfire'y 131 Skrzydła na lotnisku Lille-Vendeville (B.51) pod koniec września 1944 r. Na pierwszym planie widać samoloty Dywizjonu 302, a w głębi Dywizjonu 317. Na wszystkich widać czarno-białe pasy inwazyjne tylko na dolnej powierzchni kadłuba. Jak się wydaje, namalowano je w tym czasie od nowa w ujednoliconej formie, z tylnym białym pasem sąsiadującym z pasem Sky wokół kadłuba. Zwraca uwagę, że NH206 WX-B na zdjęciu [21] ma tylko czarne pasy na dolnej powierzchni kadłuba. MJ783 (WX-F) istnieje do dzisiaj i obecnie jest eksponowany w Musée de l'Armée et d'Histoire Militaire w Brukseli (Belgia), pomalowany jako „MJ360/GE-B” z belgijskiego Dywizjonu 349.
- [22] Spitfire LF.IX MH712 WX-D, Dywizjon 302, lato-jesień 1944 r.
- [23] W/O Henryk Dygała na swoim Spitfire. Samolot ma pod skrzydłami bomby 250-funtowe, a pod kadłubem 500-funtową. U góry statecznika pionowego można dostrzec numer ewidencyjny wysokości 2 cali. Musiał tam zostać namalowany w okresie lądowania w Normandii, kiedy numer w typowym miejscu został zamalowany pasami inwazyjnymi. Zwraca uwagę, że pasy inwazyjne na dolnej powierzchni kadłuba naniesiono w innym położeniu niż na Spitfire'ach pokazanych na poprzedniej stronie.
- [24] Kolejne zdjęcie W/O Henryka Dygały i MH712. Tym razem pod kadłubem jest podcepiiony zbiornik konforemny o pojemności 45 galonów. W powiększeniu pokazane są godło „Pat” i polskie oznaczenie. Emblemat indywidualny, znany z nieostrych zdjęć, przeważnie interpretowano jako wizerunek dziewczyny siedzącej na butelce szampana albo picisku do działka, ale w rzeczywistości jest to bomba 500-funtowa. Warto zwrócić uwagę na plastikową zaślepkę na wylocie lufy. Widać też symbole u nasady łopaty śmigła. Kiedy łopaty wyważano w zestawach, numery ewidencyjne wszystkich czterech nanoszono w kolorowym kole u nasady każdej z nich.
- [25] W/O Dygała i dwaj mechanicy z MH712. Widać napis „WYCIERAĆ OBUWIE” w środku litery „W” (por. str. 5) oraz prostokątną łatę płócienną na wlocie anteny starego systemu „swój-obcy” (na czerwonym polu kokardy kadłubowej).
- [26] Wymiana śmigła na Spitfire'rze Dywizjonu 302 na początku 1945 r. wyłącznie siłami ludzkich mięśni. Zwraca uwagę widoczny na pierwszym planie czarny kołpak, wprowadzony w dywizjonach 2nd TAF w wyzwolonej Europie w styczniu 1945 r. Skrzydło z uzbrojeniem „E” oraz koła z czterosegmentowymi piastami nowego typu (AH10019) wskazują, że może to być PT906, jeden z bardzo nielicznych samolotów wersji Mk IXE w Dywizjonie 302.
- [27-30] Seria zdjęć S/Ldr Mariana Duryasza z jego Spitfire'm LF.IX ML136 WX-L (dowódcy Dywizjonu 302 zazwyczaj pilotowali samoloty oznaczone literą „L jak Leader”). Zwraca uwagę przerwa w literze „W”. Litera „L” pod śmigłem (zdjęcie [28]) była prawdopodobnie żółta. Napis „POLAND” na tym Spitfire'rze namalowano szablonem o innym kroju niż powszechnie stosowany w tym czasie na Spitfire'ach skrzydła. Warto zwrócić uwagę na nieostrego Spitfire'a w głębi zdjęcia [27] i [28]. Według wszelkiego prawdopodobieństwa jest to NH342 WX-R, który jak się zdaje zachował trójkątną odznakę Dywizjonu 316 pod wiatrochronem (por. zdjęcie [5] na str. 5) służąc w Dywizjonie 302. Nie jest jasne, czy pozostawiono także emblemat przedstawiający „psa-boksera”, ale wydaje się to prawdopodobne.
- [31] Spitfire LF.IX ML136 WX-L, Dywizjon 302, St Denis Westrem, jesień 1944 r.
- [32] Mechanicy z Dywizjonu 308 z goszczącymi u nich marynarzami przy Spitfire'rze F.IX MA683 ZF-Y (cyfrową część numeru można dostrzec na płycie pancernej za fotelom pilota). Trzeci z prawej stoi LAC Ryszard Kwiatkowski (zdjęcie jego wnuka znajduje się u dołu po prawej na stronie 80). Warto zauważyć, że litere kodową „Z” namalowano szablonem, natomiast „Y” (zapewne również „F”) pozostawiono bez zmian przy przeniesieniu samolotu z Dywizjonu 303, w którym miał litery RF-Y. 1 marca 1944 r. F/Sgt

Polish Wings

- Tadeusz Rybczyński pilotował tego Spitfire'a, kiedy uzyskał pierwsze potwierdzone zwycięstwo Dywizjonu 308 na samolocie wersji Mk IX.
- [33-36] Szereg zdjęć pilotów Dywizjonu 308 na lotnisku połowym Chailey w maju 1944 r. ze Spitfire'm F.IX MA524 ZF-F.
- [33] Stoją, od lewej: P/O Mieczysław Trnobrański(?), F/Lt Józef Jeka, F/O Roman Marecki, F/O Jerzy Mazurkiewicz, S/Ldr Witold Retinger, W/O Jan Lipiński, F/Sgt Zygmunt Soszyński, P/O Wacław Chojnacki, F/Sgt Stanisław Bednarczyk, F/Lt Józef Mierzejewski, F/Sgt Józef Sawoszczyk, F/Lt Stanisław Bochniak. Siedzą na skrzydle, od lewej: F/O Tadeusz Schiele, F/Sgt Tadeusz Rybczyński, W/O Wacław Korwel, F/Sgt Kazimierz Mitura. Leży na kadłubie F/Sgt Kazimierz Chomacki, stoją od lewej: F/Lt Donat Mickiewicz, F/O Leszek Szczerbiński, F/Lt Jan Kurowski, F/Lt Bronisław Mach.
- [34] F/Lt Bronisław Mach w kabinie. Zwraca uwagę „Z” naniesione na wierzchu zamalowanej litery „R” przy zmianie kodu „RF” Dywizjonu 303 na „ZF” Dyonu 308.
- [35] F/Sgt Tadeusz Rybczyński. Na kadłubie standardowe polskie oznaczenie przynależności państwowej.
- [36] F/Lt Jan Kurowski. Widać literę indywidualną „F” w kolorze Sky pod śmigłem, a także wlot powietrza do chłodnicy paliwa w nasadzie skrzydła.
- [37] Spitfire F.IX MH880 ZF-V, Dywizjon 308, Northolt, styczeń-marzec 1944 r.
- [38] Spitfire F.IX MH880 ZF-V w Northolt na początku 1944 r. Widać odznak jednostki pod wiatrochronem i wyraźne ślady świeższej farby pod literą indywidualną „P”. 14 stycznia 1944 r. tym samolotem leciał F/Sgt Wacław Korwel (w owym czasie jego regularny pilot), kiedy zgłosił uszkodzenie Focke-Wulfa 190 podczas pierwszej udanej walki Dywizjonu 308 na Spitfire'ach IX. Kiedy 131 Skrzydło przebroiło się w LF.IX w maju 1944 r., MH880 trafił do 80 Dywizjonu RAF i niecały miesiąc później został poważnie uszkodzony wskutek zacementowania kółkiem ogonowym o druty siatki Sommerfelda. W głębi widać Spitfire'a F.IX ZF-R (prawdopodobnie MA740).
- [39] Mechanicy ze Spitfire'm LF.IX MH750 w maju lub na początku czerwca 1944 r.
- [40] Dowódca eskadry A Dywizjonu 308 F/Lt Stanisław Bochniak przy swoim samolocie. Widać, że numer ewidencyjny namalowano przed pasem Sky. Na tym zdjęciu dobrze widać konstrukcję nawierzchni połowego lotniska z tzw. siatki Sommerfelda. Jej podstawowy element to pas drucianej siatki rozwijanej z beli (podobnej do tej, jakiej używano u nas do stawiania ogrodzeń), usztywnionej przewleczonymi w poprzek stalowymi prętami, których końce były zagięte w uszy. Szeroką nawierzchnię tworzą nawlekając uszy dwóch sąsiadujących pasów siatki na długie stalowe listwy. Pękające od czasu do czasu druty siatki działały na ogumienie kół jak kolczatka.
- [41] Spitfire LF.IX MH750 ZF-A, Dywizjon 308, Chailey, maj 1944 r.
- [42-44] Spitfire LF.IX MH750 podczas przeglądu technicznego na lotnisku Chailey wiosną 1944 r. W Dywizjonie 308 samolot oznaczony ZF-A był tradycyjnie przydzielony dowódcy Eskadry A i MH750 był pilotowany niemal wyłącznie przez F/Lt Stanisława Bochniaka. Ten Spitfire miał barwną karierę po wojnie: został sprzedany Czechosłowacji, stamtąd do Izraela, a w końcu do Birmy.
- [42] Roześmiany F/Lt Stanisław Bochniak stoi przy kokardzie kadłubowej.
- [43] Szef mechaników, F/Sgt Henryk Starzyński stoi oparty o literę „Z” na kadłubie. Obok niego, na skrzydle przycupnęła Maria Maculewicz – oficer oświatowy. Na tym zdjęciu widać nietypowy krój i umieszczenie numeru ewidencyjnego.
- [44] F/Sgt Starzyński stoi przy końcówce skrzydła.
- [45-47] ML116, pilotowany przez F/Lt Stanisława Czarneckiego, został trafiony przez Flak 21 maja 1944 r. podczas lotu Ramrod 905. 21 maja był czarnym dniem dla polskich dywizjonów. Podczas tego samego lotu Ramrod 905 Dywizjon 308 stracił dwóch pilotów: F/Lt Jan Kurowski poległ, kiedy jego ML215 eksplodował w powietrzu, a F/Lt Józef Jeka wyładował przymusowo we Francji na ML254 (zdołał uniknąć niewoli). Tego samego dnia zostali zestrzeleni i dostali się do niewoli dwaj piloci Dywizjonu 303 (na Spitfire'ach Mk V). ML116 został bardzo poważnie uszkodzony bezpośrednim trafieniem w zbiornik tlenu wewnątrz kadłuba, które wywołało jego eksplozję. Siła wybuchu zerwała osłonę kabiny i jej drzwiczki, a także pokrywę luku akumulatora. Blachy tyłu kadłuba zostały porozrywane, porozginane i podziurawione odłamkami. Choć wydaje się to nieprawdopodobne, samolot ten później wyremontowano, ale nie wrócił już do polskiego lotnictwa.
- [48] Spitfire LF.IX ML116 ZF-P, Dywizjon 308, Chailey, maj 1944 r.
- [49-50] Spitfire LF.IX ML116 ZF-P nosił pełne przepisowe malowanie i oznakowanie myśliwców RAF z tego okresu. Od wiosny 1944 r. do końca wojny na Spitfire'ach jednostek 131 Skrzydła nie malowano odznak dywizjonowych. Na czerwonym polu kokardy widać kwadratowy kawałek płótna, którym zasłonięto wlot kadłubowego gniazda anteny wczesnego typu instalacji „swój-obcy”.
- [51] Spitfire LF.IX NH186 ZF-P, Dywizjon 308, Chailey, czerwiec 1944 r.
- [52-53] Przyjęcie w Chailey z okazji święta Dywizjonu 308 24 czerwca 1944 r. Spitfire LF.IX ZF-T (zapewne ML316) i ZF-P (NH186) nosiły przepisowy zestaw oznaczeń inwazyjnych. Chociaż zdjęcie [53] sprawia wrażenie, jakby na ZF-P białe pasy były szersze od czarnych, to jest to złudzenie wynikające z braku ostrości. Na tym samolocie 18-calowy (ok. 46 cm) pas Sky widać za pasami inwazyjnymi, którymi zamalowano kody aż do połowy „Z”. Litera indywidualna „P” została namalowana na nowo na czarnym pasie. Na ZF-T pasy inwazyjne namalowano 18 cali dalej, zakrywając pas Sky, a literę indywidualną pozostawiono w „okienku”. Beczki piwa łączyło ze Spitfire'ami więcej niż tylko to zdjęcie [53]...
- [54-55] Dla zapewnienia niezbędnych dostaw do połowego baru wynaleziono „bomby piwne”: typowe beczki dostawały specjalne stożkowe końcówki dla uzyskania bardziej opływowego kształtu i w takiej formie były przewożone na podskrzydłowych zaczepach bombowych.
- [56] Wg niektórych relacji, do przewożenia napitków na polowe lotniska w wywołanej Europie używano niekiedy również standardowych zbiorników podwieszanych (takich jak te cygarowate pojemniki zmagazynowane na lotnisku w oczekiwaniu na wykorzystanie).
- [57-58] Dwa zdjęcia pamiątkowe mechaników Dywizjonu 308 w 1944 r. Niestety, choć bez nich samoloty nie wzniosłyby się w powietrze, to większość z nich pozostaje zupełnie anonimowa na starych zdjęciach.
- [57] Bomby 250- i 500-funtowe przygotowywane do użytku. Pozbawione zapalników korpusy bomb przewożono i składowano luzem, natomiast kompletne części ogonowe przechowywano w specjalnych cylindrycznych pojemnikach i montowano przed użyciem.
- [58] Obsługa Spitfire'a LF.IX MJ467 ZF-K latem 1944 r. Dwóch mechaników na zdjęciu udało się zidentyfikować dzięki pomocy ich krewnych: LAC Antoni Witkowski stoi pierwszy z prawej (przy kokardzie kadłubowej), a Cpl Tadeusz Cedrowski drugi z lewej w grupie stojącej po drugiej stronie kadłuba (z gołą głową i zakaszanymi rękawami).
- [59] Kolejna scenka ze Spitfire'm LF.IX MJ467 ZF-K i licznymi mechanikami latem 1944 r., tym razem podczas próby uzbrojenia. W tym widoku dobrze widać skomplikowaną krzywiznę dolnej powierzchni przejścia skrzydło-kadłub.
- [60] Spitfire LF.IX MJ467 ZF-K, Dywizjon 308, Ford/Plumetot, lipiec-sierpień 1944 r.
- [61] Spitfire LF.IX MK940 ZF-B na lotnisku połowym podczas żniw (prawdopodobnie B.5 29 lipca 1944 r.). Samolot ma pasy inwazyjne na dolnej powierzchni kadłuba i skrzydeł. Paradoksalnie, w dokumentach RAF brak wzmianki o służbie tego samolotu w Dywizjonie 308, natomiast odnotowano zniszczenie MK940 w czechosłowackim Dywizjonie 312 w walce 10 czerwca. W rzeczywistości Dywizjon 312 stracił MJ940. Takie błędy, wynikłe z pomylenia numerów ewidencyjnych różniących się jedynie literowymi prefiksami, nie były niczym wyjątkowym w wojskowych rejestrach.
- [62] Spitfire LF.IX MK940 ZF-B, Dywizjon 308, lato 1944 r.
- [63] MK940 gotów do kolejnego lotu, z bombami 250-funtowymi pod skrzydłami.
- [64] Ekipa zbrojmistrzów montuje stateczniki na bombie 250-funtowej.
- [65] F/Lt Józef Mierzejewski (po środku) przy Spitfire'rze, którego zazwyczaj pilotował, w towarzystwie dwóch mechaników (AC2 Sylwester Patoka z lewej). Zwraca uwagę stopień wytarcia pasów inwazyjnych. W kabinie widać celownik odbłaskowy. Mierzejewski był zwany „Hobby Pilotem”, zapewne ze względu na zamiłowanie literackie – pisywał liczne fraszki, wiersze i opowiadania lotnicze. Miał on wyższe wykształcenie techniczne i przed wojną pracował w polskim przemyśle lotniczym.
- [66] Stoją, od lewej: F/Lt Kazimierz Dolicher (oparty o luźną działka), F/Lt Józef Mierzejewski i F/O Włodzimierz Link, a poniżej dwóch mechaników – z lewej AC2 Sylwester Patoka. Samolot ma pod skrzydłami podwieszane bomby 250-funtowe, a pod kadłubem 500-funtową. Warto zwrócić uwagę, że tym razem nie ma już pasów na spodzie skrzydeł. Napis „30/70” na wlewie do zbiornika cieczy chłodzącej określa jej skład procentowy: 30% glikolu etylenowego i 70% wody destylowanej. U nasady łopaty śmigła nanoszono opis parametrów technicznych. Numer „RA10046/RTS” określał odmianę łopaty.
- [67] Ci sami piloci Dyonu 308 przy tym samym Spitfire'rze. Od prawej: F/Lt Kazimierz Dolicher, F/Lt Józef Mierzejewski i F/O Włodzimierz Link. Widać rozkład oznaczeń literowych na prawej

- burcie, a na usterzeniu pionowym oznaczenia fabryczne.
- [68] Spitfire LF.IX MK984, przydzielony do osobistego użytku dowódcy Dywizjonu 308, S/Ldr Witolda Retingera. Nazwa „Lala” odnosiła się do ukochanej pilota. Zdjęcie zrobiono prawdopodobnie we wrześniu 1944 r.
- [69] S/Ldr Witold Retinger (bratanek dr. Józefa Retingera, uznawanego za szarą eminencję polskiego Rządu na Uchodźstwie) i jego osobisty Spitfire sfotografowany przy pożegnaniu pilota z Dywizjonem 308 w końcu listopada, p czym świadczy ostateczna liczba bombek wymalowanych na osłonie silnika. Zapewne oznaczały one loty na atakowanie celów na ziemiach wykonanych przez S/Ldr Retingera, ale z pewnością nie tylko na MK984, jako że w tym Spitfire’rze odbył on tylko 18 lotów na bombardowanie. Warto zwrócić uwagę na celownik odblaskowy w kabinie, jako że w tym okresie wprowadzano już celowniki giroskopowe.
- [70] „Lala” widziana z prawej strony. Nazwę wymalowano również z tej strony kadłuba (jej początek można dostrzec w cieniu mechanika stojącego na skrzydle), ale bombek nie. Warto zwrócić uwagę na płaską osłonę piasty koła, antenę „swój-obcy” pod prawym skrzydłem i standardową okrągłą końcówkę skrzydła.
- [71] Spitfire LF.IX MK984 ZF-R, Dywizjon 308, St Denijs Westrem, jesień 1944 r.
- [72] S/Ldr Retinger i jego mechanicy przy jego osobistym Spitfire, prawdopodobnie sfotografowanym również przy okazji jego pożegnania z dywizjonem w końcu listopada 1944 r. Warto zwrócić uwagę na regulator napięcia za głową pilota i drzwiczki kabiny z awaryjnym łomem, prawdopodobnie pomalowanym na ten sam kolor co wnętrze samolotu. Pasy inwazyjne widnieją tylko na dolnej połowie kadłuba.
- [73] Wyżsi oficerowie Polskich Sił Powietrznych i sojusznicy attache wojskowi podczas wizyty w 131 Skrzydle, sfotografowani z personelem Dywizjonu 308 i Spitfire’em LF.IX „Lala”.
- [74] S/Ldr Witold Retinger w kabinie swojego Spitfire’a LF.IX MK984 ZF-R „Lala”. W tym ujęciu, niemal pod kątem prostym, dobrze widać kształt napisu „Lala”. Jest to kolejne zdjęcie, na którym wyraźnie widać celownik odblaskowy, regulator napięcia za głową pilota i drzwiczki kabiny z awaryjnym łomem.
- [75] P/O Wacław Stański (z lewej) i F/Lt Kazimierz Dolicher podziwiają imponujące konto wykonanych zadań na MK984 pod koniec 1944 r. W tym widoku łopata śmigła za nimi wygląda jak wypolerowany metal, ale w rzeczywistości jest to tylko odbłask słońca na matowo czarnej farbie.
- [76-78] Trzy zdjęcia Spitfire’a LF.IX MK984 ZF-R zrobione pod sam koniec 1944 r. przez Jerzego Głowczewskiego (lub jego aparatem). Warto zwrócić uwagę, że zachowano symbole bombek, ale usunięto nazwę „Lala”. Zamalowano także pasy inwazyjne na spodzie kadłuba.
- [76] Od lewej: F/Sgt Józef Stanowski, F/Sgt Zygmunt Soszyński i Sgt Stanisław Breyner.
- [77] Sgt Jerzy Głowczewski. Po wojnie został znanym architektem. Swoje wojenne przeżycia opisał w pierwszym tomie wspomnień w języku polskim, wydanym w 2003 r. pod tytułem „Wojak z przypadku”.
- [78] F/Sgt Józef Stanowski w kabinie, przygotowuje się do lotu w MK984.
- [79-80] Tu i na następnej stronie: seria zdjęć F/Lt Jerzego Mazurkiewicza ze Spitfire’em MJ281 ZF-P zrobionych w Gandawie w listopadzie 1944 r., po jego powrocie z linii frontu (był zestrzelony 11 września 1944 r. w NH186 ZF-P). Samolot ma jeszcze szczałkowe oznaczenia inwazyjne na spodzie kadłuba. W kabinie widać celownik giroskopowy, wprowadzany wtedy do użycia.
- [79] Mechanik podaje pilotowi papierosa. Zdjęcie to zostało następnie użyte na łamach „Skrzydeł” (czasopisma Polskich Sił Powietrznych) jako ilustracja relacji o zestrzeleniu Mazurkiewicza i jego wędrowce. Warto zwrócić uwagę na szablonowy napis techniczny przy gniazdku elektrycznym i radiowym.
- [80] Mazurkiewicz i drugi z mechaników. To zdjęcie zrobiono z filtrem wzmacniającym barwy ciepłe, przez co obaj lotnicy mają bardziej rumiany wygląd, a przy okazji zmienił się sposób odwzorowania kolorów samolotu, co najbardziej rzuca się w oczy w przypadku żółtej obwódki kokardy. Widać nietypowy kształt plamy kamuflażu na przedniej części kadłuba, przypominający samoloty produkcji zakładów Supermarine.
- [81] Od lewej: P/O Wacław Stański, F/Lt Mazurkiewicz i F/O Stanisław Włosok-Nawarski. Warto zwrócić uwagę na szablonowy napis na pokrywie przedziału radiostacji, zachodzący na kokardę kadłubową.
- [82] Mazurkiewicz (drugi z lewej) i Stański (pierwszy z prawej) oraz dwóch mechaników.
- [83] Późniejsza fotografia P/O Stańskiego z jednym z mechaników (sądząc po ich odzieży zrobiona przy zimowej pogodzie) przy tym samym samolocie, ale już bez resztek pasów inwazyjnych na spodzie kadłuba. Na spodzie kadłuba (poniżej kokardy) widać antenę układu lądowania wg sygnałów radiowych, instalowaną w niektórych samolotach Spitfire.
- [84] P/O Andrzej Dromlewicz przy tym samym samolocie podczas tankowania. W drzwiczkach widać niemalowany stalowy łom. Zdjęcie zostało zrobione przez Jerzego Głowczewskiego.
- [85] Spitfire LF.IX MJ281 ZF-P, Dywizjon 308, St Denijs Westrem, grudzień 1944 r.
- [86] Spitfire LF.IX MJ281 ZF-P kołuje na start. Pod kadłubem widać podczepiony 45-galonowy (205 l) zbiornik paliwa. Zdjęcie zrobione przez Jerzego Głowczewskiego. W dniach 31 grudnia 1944 r. i 1 stycznia 1945 r. dwa loty bojowe w MJ281 wykonał F/O Wacław Chojnacki. Podczas tego drugiego zestrzelił Focke-Wulfa 190 nad lotniskiem gandawskim, ale wkrótce potem sam został zestrzelony i zginął.
- [87] Spitfire LF.IX EN579 ZF-L, Dywizjon 308, Grimbergen, styczeń 1945 r.
- [88] Tył kadłuba i ogon Spitfire’a LF.IX EN579 ZF-L sfotografowany w Grimbergen (B.60) na początku 1945 r. W tym czasie na Spitfire’ach kołpaki śmigła przemalowano na czarno, a pas wokół tyłu kadłuba zamalowano kolorami kamuflażu. Zamalowana cyfrowa część numeru ewidencyjnego na kadłubie przebija przez warstwę zielonej farby. Na tym zdjęciu widać wyraźnie numer ewidencyjny wymalowany znakami wysokości 2 cali (ok. 5 cm) w górnej części statecznika pionowego. Na drugim planie widać samolot ZF-B z numerem ewidencyjnym zaczynającym się MH... Jest to Spitfire LF.IX nr MH451, w którym 11 lutego 1945 r. śmiertelnego wypadku doznał Sgt Stanisław
- [89] Breyner (w poprzednich publikacjach błędnie przypisałem temu numerowi oznaczenie ZF-E). Mechanicy z Dywizjonu 308, m.in. Sgt Jan Makowski (z prawej), przy pozornie anonimowym Spitfire’rze IX w zimowej scenierii. Ciemny kolor kołpaka śmigła świadczy, że zdjęcie zrobiono po 1 stycznia 1945 r. Niewielka kropłowa owiewka na boku okapotowania silnika tuż za śmigłem (widoczna u samej góry zdjęcia) była typowa dla samolotów Mk IX produkcji macierzystych zakładów Supermarine (o ile wiadomo, nie miały jej żadne LF.IX budowane w fabryce CBAF). W czasie, kiedy zrobiono to zdjęcie, jedynym takim samolotem w Dyonie 308 był EN579. Samolot ma pod skrzydłem podwieszoną bombę 250-funtową, a pod kadłubem płaski zbiornik podwieszany o pojemności 45 galonów (205 l). Warto zwrócić uwagę na późne, czterosegmentowe koła.
- [90-91] Spitfire LF.IX EN579 wśród innych samolotów Dyonu 308 na lotnisku St Denijs Westrem koło Gandawy pod koniec 1944 r. Samoloty mają jeszcze typowe oznakowanie rozpoznawcze myśliwców: pas Sky wokół tyłu kadłuba i kołpak śmigła w tym samym kolorze. U szczytu statecznika pionowego można dostrzec niewielkie znaki, jakimi wymalowano tam numer ewidencyjny samolotu. Zapewne stało się to w okresie inwazji w Normandii, kiedy numer w standardowym miejscu został zakryty pasami inwazyjnymi. W głębi widać Spitfire’a nr MJ418 ZF-F. Kiedy EN579 został dostarczony do Dywizjonu 308 w drugiej połowie grudnia 1944 r. miał niemal dwa lata! Zbudowano go w marcu 1943 r. w partii Mk VC dostarczonych do firmy Rolls-Royce wprost z wytwórni w celu zainstalowania silników, przez co stały się pierwszymi LF.IX. Właśnie w takiej postaci został oblatany 11 maja 1943 r. (Por. zdjęcie tego samego Spitfire’a w oznaczeniach 411. Dywizjonu RCAF na str. 3.)
- [92] Piloci Dyonu 308 przy jednym ze Spitfire’ów jednostki na lotnisku Grimbergen na początku 1945 r. Od lewej, na ziemi: F/O Kazimierz Kozak, W/O Stanisław Bednarczyk, F/Lt Kazimierz Dolicher, S/Ldr Karol Pniak, F/O Antoni Lipkowski (kuca przed Pniakiem), F/Lt Ignacy Olszewski, P/O Wacław Stański, F/Lt Bronisław Mach, Sgt Bogusław Kasprowiak, W/O Józef Sawoszczyk. Na samolocie, od lewej: F/O Włodzimierz Link, F/O Eugeniusz Haerberle, F/O Tadeusz Szlenkier, P/O Andrzej Dromlewicz, Sgt Jerzy Głowczewski (na śmigle), Sgt Bogdan Strobel, P/O Sławomir Kowalski, W/O Zygmunt Soszyński.
- [93] Spitfire’y LF.IX Dywizjonu 308 na lotnisku Grimbergen na początku 1945 r. Warto zwrócić uwagę na leżący na ziemi płaski zbiornik podwieszany na 45 galonów (205 l). Spitfire widoczny w głębi ma podwieszane bomby 250-funtowe (113 kg) pod skrzydłami i 500-funtową pod kadłubem. To zdjęcie dobrze pokazuje zmiany w oznakowaniu wprowadzone bezpośrednio po atakach „Bodenplatte”. Dla lepszego maskowania samolotów na ziemi, na wszystkich myśliwcach bazujących w Europie Zachodniej, poza Wyspami Brytyjskimi, kazano zamalować duże elementy szybkiej identyfikacji w jasnym kolorze Sky: pas wokół tylniej części kadłuba i kołpak śmigła. Kołpaki przemalowano w większości na czarno jak w samolocie na drugim planie. Tył kadłuba pokrywano kolorami kamuflażu, z reguły przy tym zamalowując numer ewidencyjny RAF, jak to widać na Spitfire’rze ZF-E na pierwszym

- planie. Ten ostatni samolot (wcześniej błędnie uznawany za egzemplarz nr MH451) to zapewne NH519.
- [94] Hangar w Northolt 16 marca 1944 r.: Msza z okazji święta Dywizjonu 317 celebrowana przez biskupa polowego WP, Józefa Gawlinę. Wśród siedzących w pierwszym rzędzie można rozpoznać premiera Rządu RP, Stanisława Mikołajczyka oraz dowódcę Sił Powietrznych gen. bryg. Mateusza Iżyckiego. Na pierwszym planie przód Spitfire'a produkcji zakładów CBAF z integralnym filtrem przeciwpyłowym, pochodzący z ostatnich serii produkcyjnych wersji F.IX (tę wersję identyfikuje wlot powietrza do chłodnicy paliwa, dostrzegalny na krawędzi natarcia, stanowiący jedyną zewnętrzną różnicę między F.IX a L.F.IX). Samolot nie ma szachownicy, więc albo został dostarczony niedawno, albo jest to maszyna brytyjskiego komendanta bazy. Spitfire w głębi został wyprodukowany w zakładach Supermarine (na co wskazuje linia podziału blach na dolnym panelu okapotowania silnika). Co ciekawe, pod śmigłem ma wymalowaną literę indywidualną „N”, a na kadłubie „X” lub „Y”. W tym czasie żaden samolot nie nosił kodu JH-X, więc jest to najprawdopodobniej BS445 JH-Y, uszkodzony w wypadku podczas startu 26 lutego (F/Lt Bolesław Drobiński nie odniósł obrażeń) i naprawiony na miejscu, przypuszczalnie z użyciem części (w tym dolnej osłony silnika) z BS508, skasowanego 29 lutego kiedy podczas oczekiwania na start został staranowany przez innego Spitfire'a (S/Ldr Włodzimierz Miksa wyszedł bez szwanku).
- [95] Obsługa silnika Merlin 66 w Spitfire'rze L.F.IX MJ934 JH-N (cyfrową część numeru ewidencyjnego widać na płycie pancernej za fotelem pilota).
- [96-97] Ten Spitfire, pilotowany przez F/Lt Floriana Martiniego (widocznego na zdjęciach) został ciężko uszkodzony ogniem z ziemi 21 maja 1944 r. Pilot miał niewiarygodne szczęście: pocisk, który trafił lewe skrzydło przeszedł pomiędzy dwoma karabinami maszynowymi, tuż za ich taśmami amunicyjnymi. Zniszczone zostało żebro nr 15, ale sterowanie lotką nie uległo uszkodzeniu.
- [98] Kolejny pocisk trafił lewy ster wysokości, ale nie uszkodził statecznika poziomego.
- [99] Spitfire L.F.IX MJ934 JH-N, Dywizjon 317, Chailey, maj 1944 r.
- [100] Piloci Dywizjonu 317 na lotnisku polowym Chailey w maju 1944 r. ze Spitfire'm L.F.IX JH-Z (można spotkać informację, że jest to egzemplarz MH846, ale jest ona błędna - samolot o tym numerze służył w 317 jako JH-Z od października 1943 r. do stycznia 1944 r.). Stoją, od lewej: F/O Antoni Węgrzyn, F/Lt Henryk Knapik, F/Sgt Edwin Malinowski, F/O Edward Jaworski, F/Sgt Władysław Pawłowski, F/Sgt Sergiusz Maciejewski, F/Lt Tadeusz Owczarski, F/Sgt Zenobiusz Wdowczyński i P/O Adam Kolczyński. Na śmigle F/Lt Bolesław Palej.
- [101] F/O Edward Jaworski sfotografowany przy tej samej okazji z tym samym Spitfire'm JH-Z. Warto zwrócić uwagę na cygarowaty podkadłubowy zbiornik paliwa oraz na to, że klocki pod kołami są oznaczone innymi literami kodowymi, nie „Z”.
- [102] Ustawianie uzbrojenia Spitfire'a L.F.IX JH-H. Zasadniczo jest to dokładnie odwrotne spojrzenie na taką samą scenę jak pokazana na str. 28.
- [103] Kiedy dywizjon myśliwski przechodził do zadań taktycznych, standardowym elementem wyposażenia jednostek Spitfire'ów stały się wózki do przewozu bomb. Tutaj, bomby 500-funtowe dostarczane przez odpowiednio oznakowany ciągnik 131 Polowego Portu Lotniczego. W głębi widać Spitfire'y IX Dywizjonu 317.
- [104] Piloci Dywizjonu 317 ze Spitfire'm L.F.IX MK899 JH-D jesienią 1944 r. Na ziemi od lewej: W/O Zenobiusz Wdowczyński, W/O Jan Paweł Gajewski, F/Lt Czesław Śnieć, F/O Witold Mackiewicz, W/O Mieczysław Matus, S/Ldr Marian Chelmecki, nn, F/Sgt Wincenty Fajks, nn, Sgt Kazimierz Przeciszowski, dwaj nn. Na skrzydle: trzeci od lewej Sgt Kazimierz Becher, a od prawej: pierwszy Sgt Kazimierz Warszylewicz, drugi (w berecie) LAC Tadeusz Kuś, trzeci Sgt Kazimierz Łopuszyński.
- [105-106] Kolejne ujęcia pilotów Dywizjonu 317 ze Spitfire'm L.F.IX MK899 JH-D zrobione przy tej samej okazji co zdjęcie [104]. Warto zwrócić uwagę na wyraźne ślady zamalowania poprzednich liter kodowych na kadłubie i na to, że pasy inwazyjne na dolnej powierzchni kadłuba namalowano w takim miejscu, że ostatni biały nie zachodził na pas Sky wokół kadłuba. Spitfire ten był wcześniej używany przez Dywizjon 302 jako WX-J (od czerwca 1944 r. kiedy został dostarczony do 17 sierpnia kiedy uległ uszkodzeniu) a potem jako WX-S. Na początku października 1944 r. został postrzelany przez niemiecką obronę przeciwlotniczą kiedy pilotował go F/Sgt Franciszek Detka, a po naprawie przekazano go do Dywizjonu 317. 1 stycznia 1945 r. MK899 JH-D pilotował W/O Stanisław Piesik, któremu zaliczono zestrzelenie Focke-Wulfa 190 i uszkodzenie drugiego podczas bitwy powietrznej nad Gandawą.
- [105] F/Sgt Wincenty Fajks. Warto zwrócić uwagę na karykaturę dziewczyny na jego kamizelce ratunkowej.
- [106] Od lewej: Sgt Kazimierz Łopuszyński, Sgt Kazimierz Warszylewicz i Sgt Kazimierz Przeciszowski
- [107] Spitfire L.F.IX MK899 JH-D, Dywizjon 317, lato 1944 r.
- [108] Spitfire L.F.IX PL265 JH-V, Dywizjon 317, St Denijs Westrem, koniec 1944 r.
- [109-118] Seria zdjęć zrobionych aparatem Jerzego Głowczewskiego na lotnisku St Denijs Westrem pod koniec 1944 r. przedstawia młodych pilotów ze Spitfire'm L.F.IX PL265 JH-V. Choć niektóre zdjęcia są poruszone, to widać na nich interesujące szczegóły.
- [109] Widać fragment numeru ewidencyjnego namalowanego szablonem, literę indywidualną i resztki oznaczeń inwazyjnych.
- [110] Zdzisław Sławski demonstruje wizerunek „Lucy” na swojej kamizelce ratunkowej (tej samej, którą nosił F/Sgt Wincenty Fajks na zdjęciach [104-105]).
- [111] Kazimierz Becher bierze się do pisania kredą imienia swojej siostry. W głębi widać układ oznaczeń i numer na tylnej części kadłuba.
- [112] Kazimierz Becher ostatecznie usatysfakcjonowany imieniem „Roma” napisanym innym krojem.
- [113] Stoją, od lewej: Władysław Chrząszcz (Dywizjon 317), Stanisław Piesik (317), Kazimierz Becher (317), Stanisław Breyner (308) i Zdzisław Sławski (317).
- [114] Ten napis szybko zmazano, o czym świadczy zdjęcie Władysława Chrząszcza.
- [115] Jerzy Głowczewski, utalentowany rysownik, przystępuje do dzieła... Na spodzie okapotowania za łopatą śmigła dostrzegaliśmy spód wymalowanej tam czarnej litery „V”.
- [116] Wizerunek wzbudza zachwyt Kazimierza Bechera. Warto zwrócić uwagę na brak pasów inwazyjnych na krawędzi natarcia skrzydeł oraz na podwieszony zbiornik 45-galonowy.
- [117] Od lewej: Zdzisław Sławski, Stanisław Piesik, Stanisław Breyner (na skrzydle), Władysław Chrząszcz i Kazimierz Becher.
- [118] Sławski i imię „Lucy” wypisane kredą na kadłubie.
- [119-120] W/O Zdzisław Bartoszek przy tym samym Spitfire'rze na początku 1945 r. W tym czasie pas Sky wokół kadłuba został już zamalowany kamuflażem, a kołpak śmigła przemalowano na czarno.
- [121] PL265 JH-V (w głębi) i inny Spitfire IX na zaśniewionym lotnisku, prawdopodobnie Grimbergen, na początku 1945 r., gotowe do kolejnego zadania myśliwsko-bombowego. Oba samoloty mają podwieszane pod kadłubami konforemne zbiorniki paliwa, a pod skrzydłami bomby 250-funtowe i są podłączone do wózków akumulatorowych. Spitfire na pierwszym planie, być może ML293 JH-P (patrz nast. str.) nie ma owiewki na zewnątrz od działka (Modyfikacja 820), a koło podwozia głównego ma późną, czterosegmentową piastę.
- [122] Spitfire L.F.IX ML293 JH-P, Dywizjon 317, Grimbergen, styczeń 1945 r.
- [123] Spitfire'y Dywizjonu 317, m.in. ML293 JH-P, na zaśniewionym lotnisku, prawdopodobnie Grimbergen, na początku 1945 r. Samoloty mają zmienione oznakowanie, z czarnymi kołpakami śmigieł i bez pasa Sky wokół kadłuba. ML293 był jednym z nielicznych Spitfire'ów L.F.IX używanych w polskich jednostkach z późnym, szerokim sterem kierunku szpiczasto zakończonym u góry. Warto zwrócić uwagę na oddalonego Spitfire'a z oznaczeniem JH-Z widocznego na brzegu zdjęcia. Wg wszelkiego prawdopodobieństwa jest to NH342, niegdyś SZ-G G/Cpt Gabszewicza oraz WX-R z Dywizjonu 302, który trafił do Dywizjonu 317 w styczniu 1945 r., kiedy Dyon 302 przesiadł się na Spitfire'y XVI.
- [124] Spitfire L.F.IX MK910 JH-C po wypadku 25 maja 1945 r. Od końca kwietnia 1945 r. MK910 był regularnie pilotowany przez dowódcę eskadry A Dywizjonu 317, F/Lt Romana Nartowicza. Po przebrojeniu w Mk XVI pod koniec maja 1945 r. jednostka przekazała swoje Spitfire'y francuskim dywizjonom 339 Skrzydła RAF, stacjonującego na lotnisku R.27 Großsachsenheim (Untermberg) koło Stuttgartu (warto zwrócić uwagę na Spitfire'a z Dywizjonu 326 z kodem 8J-Y, widocznego w głębi). Podczas lądowania tam 25 maja MK910 pilotowany przez F/Lt Nartowicza został uderzony przez jego bocznego W/O Stanisława Piesika w ML271 JH-N. Oba samoloty uległy uszkodzeniu, ale piloci wyszli bez szwanku. Na kadłubie widać ślad po zamalowaniu pasa Sky i odtworzony na nim numer ewidencyjny. Litera indywidualna samolotu jest niższa od liter dywizjonowych „JH” i namalowana jaśniejszym kolorem, co było typowe dla Spitfire'ów Dyonu 317 w tym okresie. Zwraca uwagę wielkość i położenie oznaczenia na wierzchu skrzydła. Nowa mała kokarda (taka jak na kadłubie) została namalowana na samej końcówce skrzydła, na zewnątrz od zamalowanej wcześniejszej dużej.
- [125] Spitfire L.F.IX MK910 JH-C, Dywizjon 317, Varrelbusch, maj 1945 r.

- [126] LAC Józef Luciński na skrzydle Spitfire'a LF.IXE oznaczonego JH-B, zapewne PV293. Jasna litera indywidualna pod śmigłem nie była typowa dla Dywizjonu 317, ale PV293 był wcześniej używany w Dywizjonie 308 jako ZF-B (a w tej jednostce taką literę kodową zwykle malowano kolorem Sky) i trafił do Dyonu 317 po przebrojeniu dotychczasowych użytkowników w Spitfire'y XVI. Był to jeden z niewielu Spitfire'ów LF.IXE w Polskich Siłach Powietrznych. Wbrew niektórym relacjom, żaden polski dywizjon nigdy nie przebroił się całkowicie w samoloty wersji Mk IX z uzbrojeniem E.
- [127] Szereg Spitfire'ów IX lotnictwa francuskiego wkrótce po wojnie. Drugi samolot z kolei ma wciąż polską szachownicę lotniczą na dziobie, wskazującą na poprzednich użytkowników. W publikacjach francuskich ten Spitfire został błędnie opisany jako „MJ345”, choć nic nie wskazuje, by rzeczywisty MJ345 kiedykolwiek służył w polskich jednostkach. Tymczasem MJ395 był Spitfire'm Dywizjonu 317, który w maju 1945 r. trafił do lotnictwa francuskiego.
- [128] F/O Tadeusz Szlenkier (drugi z prawej) przy wraku Spitfire'a LF.IX MK346 ZF-T, którego pilotował rankiem 1 stycznia 1945 r., kiedy zaliczono mu zestrzelenie Focke-Wulfa 190, ale sam musiał wylądować przymusowo w polu.
- [129] Spitfire F.IX EN182 RF-H, Dywizjon 303, Westhampnett, lato 1944 r.
- [130] Elsie i Janice – dwie Angielki zatrudnione jako kierownicy furgonetek NAAFI (ruchomych kantyn, dostarczających na lotniskach posiłki i napoje) – sfotografowane na Spitfire'rze F.IX EN182 w Westhampnett pod koniec lata 1944 r. Warto zwrócić uwagę na mocno sfatygowane pasy inwazyjne na dolnej powierzchni kadłuba. Doskonale widać standardowy zestaw oznaczeń samolotów Dyonu 303: szachownica na osłonie silnika, odznaka kościuszkowska pod wiatrochronem, litery RF pod kabiną i litera indywidualna za kokardą. Chociaż tutaj tego nie widać, w latach 1944–1945 układ liter kodowych na z prawej strony był odmienny: litery dywizjonowe malowano przy ogonie, a literę indywidualną pod kabiną.
- [131] Sgt Józef Polilejko w kabinie Spitfire'a F.IX MH910. Widać mocno sfatygowaną i zabrudzoną powierzchnię samolotu.
- [132] MH910 podczas startu. Początek numeru ewidencyjnego został zamalowany przy nanoszeniu pasów inwazyjnych i nie odnowiono go po ponownym pokryciu boków kadłuba kamuflażem.
- [133] Spitfire F.IX MH910 RF-G, Dywizjon 303, Westhampnett, lato 1944 r.
- [134] 9 marca 1945 r. W/Cdr Jan Falkowski został zestrzelony w Spitfire'rze BS281 z Dyonu 303, widocznym tutaj na drugim planie, na zdjęciu zrobionym 24 stycznia w Coltishall. Na pierwszym planie piloci Dyonu 303: F/Lt Stanisław Socha (z lewej), W/O Zenon Bartkowiak (przodem do obiektywu) i P/O Zenon Krzeptowski (w lotniczym kożusku)
- [135] F/O Bronisław Białecki i F/O Ryszard Górecki na skrzydle Spitfire'a IX Dyonu 303 w Coltishall wiosną 1945 r., krótko przed przebrojeniem jednostki w Mustangi. Na górnej powierzchni skrzydła widać zmodyfikowaną kokardę z dodatkowym białym kręgiem.
- [136-142] Tu i na następnej stronie: Seria zdjęć Spitfire'a MH674 zrobionych w Coltishall 24 stycznia 1945 r. Warto zwrócić uwagę na układ liter kodowych po obu stronach. Pod prawym skrzydłem widać antenę mieczową instalacji IFF. Samolot wygląda na niezwykle brudny, z rozległymi zabrudzeniami dolnej powierzchni skrzydła od kaemów 7,7 mm.
- [136] W/O Zenon Bartkowiak wsiada do MH674. Widać chwyt powietrza do chłodnicy paliwa w krawędzi natarcia lewego skrzydła.
- [137] Pilot już w kabinie – widać szczegóły wiatrochronu i lusterka.
- [138] W widoku z przodu widać literę indywidualną „A” namalowaną kolorem Sky pod śmigłem i duży 90-galonowy (410 l) zbiornik paliwa pod kadłubem. Warto zwrócić uwagę na słabo widoczną kropłową owiewkę za śmigłem, wskazującą, że prawa sekcja osłony silnika mogła pochodzić z egzemplarza F.IX produkcji zakładów Supermarine.
- [143] Spitfire F.IX MH674 RF-A, Dywizjon 303, Coltishall, zima 1944/1945 r.
- [144] Spitfire F.IX MA706 Dyonu 318 w Forli zimą 1944/1945 r. (choć Włochy kojarzą się nam z ciepłym klimatem, to zimy na północy tego kraju bywają srogie). Warto zwrócić uwagę na antenę „swoj-oby” pod prawym skrzydłem. Wygląda na to, że ten Spitfire pochodził z partii samolotów Mk IX zbudowanych w CBAF latem 1943 r., które od nowości miały wprowadzoną modyfikację 820 („Usunięcie przedniej podstawy zewnętrznego działka”), w związku z czym nie miały typowych zaokrąglonych występów na krawędzi natarcia skrzydła obok działka. Kolory powierzchni górnych wyglądają na dość ciemne. Nim Dywizjon 318 zaczął przebrojenie w Spitfire'y IX jedynym oficjalnie zatwierdzonym schematem malowania Spitfire'ów na tym teatrze działań było malowanie Day Fighter (Dzienny myśliwski; złożone z szarego koloru Ocean Grey i ciemnozielonego Dark Green). Na starszych samolotach rzeczywiste odcienie szarości i zieleni mogły się znacznie różnić, zależnie od wcześniejszych barw i od staranności z jaką nałożono nowy kamuflaż. Kołpak śmigła jest czerwony, jako alianckie oznaczenie szybkiej identyfikacji na teatrze śródziemnomorskim. W sposób typowy dla Spitfire'ów, płyta zaśmigłowa pozostała w fabrycznie nałożonym kolorze Sky, a przemalowano tylko łatwo zdejmowany kołpak. Warto zwrócić uwagę na Spitfire'a w głębi. Jest to Mk VC ES136 noszący oznaczenie FK-T i pilotowany regularnie przez S/Ldr a potem W/Cdr Zbigniewa Moszyńskiego. Nie jest jasne, dlaczego ten samolot nie nosił liter dywizjonowych „IW”. Również znaczenie liter „FK-T” nie jest pewne, jakkolwiek mogły one stanowić skrótowe angielskojęzyczne wyrażenie niezadowolonia ze Spitfire'a V dostarczonego pod koniec listopada 1944 r., kiedy jednostka w końcu zaczęła się przezbierać w Mk IX.
- [145-146] Obsługa Spitfire'a F.IX LW-R, zapewne MA238. Zdjęcie zrobiono 27 grudnia 1944 r. w Forli, podczas dnia prasowego dla fotografów polskich i amerykańskich w polskim Dywizjonie 318 i południowoafrykańskim 40 Dywizjonie SAAF.
- [147] Nieformalna oznaka Dyonu 318 w postaci trzech kart, malowana pod wiatrochronem z lewej strony. Trójka kier, as pik i ósemka karo oznaczały numer dywizjonu.
- [148-149] Inny Spitfire IX z odsłoniętym silnikiem demonstrowany fotografom prasowym 27 grudnia 1944 r. w Forli.
- [150] Spitfire F.IX MH702 w locie 2 kwietnia 1945 r. Zdjęcie jest lekko nieostre, przez co biały krąg
- kokardy wydaje się nienaturalnie szeroki. Kropłowa owiewka za śmigłem może wskazywać, że samolot miał zamontowany silnik Merlin 63A albo że prawa sekcja osłony silnika pochodziła ze zdemontowanego egzemplarza Spitfire'a F. IX produkcji zakładów Supermarine.
- [151] Spitfire LF.IX MH702 LW-B, Dywizjon 318, Włochy, marzec-kwiecień 1945 r.
- [152-153] Miejsce przymusowego lądowania i wrak Spitfire'a MH702 sfotografowane przez F/O Sawickiego jakiś czas po przymusowym lądowaniu. Widać ślad wyryty w polu przez lądujący samolot, rozszerzający się znacznie w miejscu, gdzie prawa sekcja skrzydła zaryła w ziemię powodując obrót całej maszyny, która w końcu zatrzymała się w położeniu prostopadłym do kierunku lądowania. Pozorny brak kokardy na prawym skrzydle wynika prawdopodobnie z pokrywającej je warstwy błota. Szereg widocznych ścieżek z różnych stron prowadzących do wraku zostało zapewne wydeptanych przez oglądających go ludzi.
- [154] Samolot w miejscu przymusowego lądowania F/O Mieczysława Sawickiego, sfotografowany przez tego pilota po wkroczeniu wojsk alianckich na tamten teren.
- [155] F/O Mieczysław Sawicki sfotografowany przy wraku swojego Spitfire'a, kiedy wojska alianckie zajęły już okolice, w której wylądował przymusowo. Na kadłubie widać przestrzeliny, a także odształcenia blach.
- [156-157] Spitfire'y IX Dyonu 318 na lotnisku Treviso po zakończeniu wojny. Na pierwszym planie jest egzemplarz F.IX MJ226 LW-V, za nim LF.IXE TA829 LW-R. Trzeci samolot w szeregu ma charakterystyczne skrzydło bez zewnętrznych stanowisk do montażu działek – być może jest to MA706. Na wszystkich trzech samolotach widać szachownicę z napisem „POLAND” oraz nieformalną oznakę Dyonu 318 (trzy karty) namalowaną pod wiatrochronem. Warto zwrócić uwagę, że kiedy robiono te zdjęcia, Spitfire'y IX Dywizjonu 318 były używane z obcymi końcówkami skrzydeł, bez względu na to, czy były w odmianie F.IX czy LF.IX.
- [158] Spitfire'y Dywizjonu 318 w szyku czterech kluczy podczas parady lotniczej Lotnictwa Pustynnego (jak w owym czasie nadal nazywano alianckie formacje lotnicze we Włoszech) nad Campoformido 28 maja 1945 r. dla uczczenia zwycięstwa nad Niemcami. Poszczególne samoloty to: w pierwszej trójce LW-K RR251, LW-L TA864 i LW-P (nr nieznan), w drugiej LW-D PL353, LW-C MJ841 i LW-N (nr nieznan), w trzeciej LW-J PT667, LW-H MH887 i LW-T PT676(?), a w czwartej LW-B PT527, LW-Z (nr nieznan) i LW-R TA829. Zdjęcie zrobił F/Lt Jan Prehns, który leciał równoległe w MJ426 LW-E. Warto zwrócić uwagę, że na samolotach lecących prosto pod słońce, kołpaki śmigieł i przednie pasy na usterzeniu (jedne i drugie czerwone) wyglądają bardzo jasno.
- [159] Spitfire LF.IX PL353 LW-D, 318, Włochy, 1945 r.
- [160-161] Spitfire LF.IXE PL353 LW-D w locie nad Włochami. Samolot ma standardowe malowanie wg schematu Day Fighter (Dzienny myśliwski), z pasem Sky wokół kadłuba zamalowanym kamuflażem i kołpakiem śmigła w kolorze czerwonym. Warto zwrócić uwagę na kokardy na skrzydłach w postaci z 1945 r., z dodatkowym białym kręgiem.
- [162] Spitfire LF.IX MK892 został dostarczony do 222 Dywizjonu RAF 3 kwietnia przez Polkę,

- Stefanię Wojtulanis. 10 czerwca 1944 r. został zestrzelony i wylądował przymusowo na plaży w Normandii. F/Lt Ch. Lazenby trafił do niewoli, a niemiecki korespondent wojenny zrobił to kolorowe zdjęcie. W tym czasie (do lipca 1944 r.) Dywizjon 222 – wraz z całym 135 Skrzydłem RAF – podlegał dowództwu 18 (Polskiego) Sektora. Warto zwrócić uwagę jak niedbale nanoszono oznaczenia inwazyjne na samolotach w czerwcu 1944 r.
- [163] Spitfire LF.IX MK474 LZ-L, Dywizjon 66 RAF, Francja, lato 1944 r.
- [164] Spitfire LF.IX MK474 LZ-L na lotnisku polowym w wyzwolonej Francji latem 1944 r. Samolotem tym na początku września 1944 r. latał bojowo F/Lt Michał Kolubiński. Litery dywizjonowe namalowano na tylnej części kadłuba, a literę indywidualną przy kabine. Samolot ma częściowe oznakowanie inwazyjne na dolnej powierzchni kadłuba.
- [165] 132 Skrzydło w drodze nad Normandię w pierwszych dniach inwazji, na pierwszym planie widać Spitfire'y Dywizjonu 66 RAF. F/Lt Michał Kolubiński latał w tej jednostce od marca do października 1944 r. W tym okresie uzyskał ostatnie zwycięstwo powietrzne zaliczone Polakowi latającemu w jednostce RAF.
- [166] Spitfire IX MK994 „N” z Dywizjonu Łącznikowego dowództwa lotnictwa myśliwskiego RAF, którym W/Cdr Stefan Janus (jako polski oficer łącznikowy w dowództwie 11 Grupy Myśliwskiej RAF) wizytował polskie dywizyjony w Coltishall i Hethel w maju 1946 r.
- [167] Spitfire HF.IX TE306 sfotografowany przy dostawie do lotnictwa południowoafrykańskiego pod koniec 1947 r. 7 lutego 1946 r. S/Ldr Antoni Głowacki (polski oficer łącznikowy w dowództwie 13 Grupy Myśliwskiej RAF w Dalcross) wykonał tym samolotem (ówcześnie używanym przez dywizjon łącznikowy grupy) z Dalcross do polskiego skrzydła w Wick i z powrotem. Jak dotąd jest to jedyny zidentyfikowany Spitfire IX z kropłową osłoną kabiny pilotowany przez polskiego lotnika, w odróżnieniu od licznych takich Spitfire'ów XVI.
- [168] Spitfire F.IX EN314 spędził większość swojej kariery jako samolot doświadczalny w Ośrodku Doświadczalnym Samolotów i Uzbrojenia w Boscombe Down, służąc do prób modyfikacji usterzenia. W tym czasie pilotował go m.in. Janusz Żurkowski, rozpoczynający wtedy swą wspianą karierę pilota doświadczalnego. Na tym zdjęciu Spitfire ma jak się wydaje podwieszony niestandardowy podkadłubowy zbiornik paliwa.
- [169] Spitfire HF.IX PT753 7B-G był pilotowany przez szereg polskich pilotów w 595 Dywizjonie (Współpracy z Obroną Przeciwlotniczą) w latach 1945–1946. To zdjęcie zrobiono po przesunięciu go do roli statycznej pomocy naukowej, o czym świadczy nadany nowy numer ewidencyjny w tej kategorii (6140M). Pierwotny numer samolotu prześwieca przez ciemną plamę u góry pasa Sky.
- [170] Dwa Spitfire'y z 601. Dywizjonu RAF startują do lotu na atakowanie celów naziemnych. Oba te samoloty w połowie 1944 r. pilotowali Polacy przydzieleni do tej jednostki (F/Lt Zdzisław Uchwat w drugiej połowie lipca, F/Lt Jerzy Hamankiewicz w pierwszej połowie sierpnia). MJ532 UF-G nosi standardowe malowanie dziennych myśliwców, ale pas Sky wokół kadłuba został zamalowany kamuflażem (widać tylko niewielkie pole koloru Sky pod dwiema ostatnimi cyframi numeru ewidencyjnego) a kołpak przemalowano na czerwono (oznaczenie szybkiej identyfikacji stosowane na tym teatrze działań). Powyżej pasów na stateczniku pionowym naniesiono odznakę dywizjonu: uskrzydłony miecz na kolistym tle. MJ250 UF-Q to jeden z pierwszych Spitfire'ów używanych bez kamuflażu, w naturalnej barwie pokrycia duralowego, z powierzchniami płóciennymi pomalowanymi farbą Aluminium (srebrzanką). Warto zwrócić uwagę na wyraźnie odmienny odcień opancerzonej pokrywy kadłubowego zbiornika paliwa (niemal na pewno wynika on z wykonania tego zespołu z innego stopu aluminium). Ten samolot również ma odznakę dywizjonową na stateczniku pionowym. Malowanie MJ250 zainspirowało schemat barwny dla Spitfire'a IX latającego obecnie w Eskadrze Pamięci Bitwy o Anglię. Oba samoloty przenoszą bomby 500-funtowe, ale każda z nich ma usterzenie odmiennej konstrukcji.
- [171-172] Spitfire LF.IX MJ532 UF-G i MJ250 UF-Q, Dywizjon 601 RAF, Włochy, lato 1944 r.
- [173] Spitfire LF.IX RK889 podczas dostawy z wytwórni, październik 1944 r.
- [174] Fabrycznie nowy fundowany Spitfire LF.IX RK889 „EDMONTON IP”. 6 października 1944 r. został on odebrany z wytwórni CBAF przez Polkę, Stefanię Wojtulanis (z 6 Zgrupowania Pilotów Dostawczych ATA) i przetrzuony via Shawbury do Sherburn, skąd prawdopodobnie został odebrany przez innego pilota (możliwe, że z bazującego tam, 7 Zgrupowania Pilotów Dostawczych) i dostarczony do 45 MU w Kinloss.
- [175-176] Spitfire IX 3W-K w Rennes, pozostawiony tam przez F/O Jana Jonkera 12 sierpnia 1944 r.
- [177] F/Lt Longin Majewski przy anonimowym Spitfire'rze IX pozbawionym kamuflażu. Zapewne jest to samolot W/Cdr Toma Neila po przekazaniu W/Cdr Duryaszowi, ale przez naniesieniem jego indywidualnych oznaczeń.
- [178] Spitfire LF.IX MK520 MB-D, Niemcy, 1945 r.
- [179] Prywatny Spitfire Mariana Duryasza w całej okazałości. Widać komplet oznaczeń, w tym małe, 36-calowe kokardy na górnej powierzchni skrzydeł. Na spodzie kadłuba (poniżej kokardy) widać antenę układu lądowania wg sygnałów radiowych.
- [180] Samolot Mariana Duryasza na pierwszym planie, a w głębi Spitfire'y XVI Dyonu 302. Na spodzie okapotowania samolot miał literę „D” wymalowaną ozdobiście na biało-czerwonej tarczy. Wśród szesnastek widać m. in. TB361 QH-X i TB990 QH-K.
- [181] Sierż. Włodzimierz Roszak w kabine Spitfire'a IX MB-D. Widać elementy oznakowania samolotu: szachownicę lotniczą z napisem „POLAND”, proporczyk Wing Commandera pod wiatrochronem, literę „D” na burcie kadłuba oraz numer ewidencyjny na dolnej powierzchni skrzydła. Na krawędzi natarcia zwraca uwagę niestandardowa zaślepka w miejscu gdzie zdemontowano łufę działka.
- [182] Sztg Krzysztof Pawlik (z lewej) i sierż. Włodzimierz Roszak przy samolocie W/Cdr Duryasza. Widać dwubarwną tarczę z literą „D”.
- [183] Sztg Krzysztof Pawlik (z lewej) i Sztg Józef Biełkowski z Dyonu 317 przy samolocie W/Cdr Duryasza. Co ciekawe, napis „POLAND” namalowano przy użyciu szablonu stosowanego wcześniej na Spitfire'ach F.IX Dyonu 316 i 302 (na maszynach wersji LF.IX i Mk XVI stosowano inny szablon).
- [184-185] Hanna Szymankiewicz na skrzydle Spitfire'a MB-D. Na prawo od niej widać okrągłą pokrywkę wlewu płynu do chłodnicy pośredniej, w miejscu typowym dla wersji Mk IX.
- [186] Szczęśliwi małżonkowie Hanna i Jerzy Szymankiewiczowie przy samolocie Mariana Duryasza. Zdjęcie zrobiono z filtrem wzmacniającym barwy ciepłe, przez co zmienił się sposób odwzorowania kolorów - rzuca się to w oczy w przypadku żółtej obwódki kokardy, która wygląda na bardzo ciemną.
- [187-188] Prawdopodobnie najślawniejszy latający do dziś Spitfire, Mk IX MH434, miał w swojej długiej powojennej karierze kilka malowań wzorowanych na samolotach Polskich Sił Powietrznych, m.in. SZ-G G/Cpt Gabszewicza w 1997 r. i na początku 1998 r. oraz PK-K z Dywizjonu 315 w drugiej połowie 1998 r.
- [189] Tadeusz Szelkier (z prawej) i Mark Hanna (z lewej) sfotografowani w czerwcu 1997 razem ze Zbigniewem Niemczyckim (organizatorem dorocznych pikników lotniczych w podwarszawskiej Góraszce w latach 1996–2010). Z górą pół wieku wcześniej, we wrześniu 1944 r., P/O Tadeusz Szelkier pilotował MH434 w Jednostce Wsparcia 84 Grupy.
- [190] Zbigniew Adam Wojda był, jak dotąd, ostatnim polskim pilotem Spitfire'ów z II wojny światowej, który odbył lot samolotem tego typu: w 2001 r. Aeroklub hrabstwa Shropshire i rodzina zorganizowały mu przejażdżkę dwumiejscowym Spitfire'm Tr.IX PT462. Ten kolaz łączy fotografię zrobioną przy tej okazji z jego zdjęciem z Dywizjonu 303 z 1942 r.
- [191-192] 13 maja 2011 r. otwarty został nowy rozdział historii polskich Spitfire'ów: Jacek Mainka wykonał lot zapoznawczy w egzemplarzu Tr.IX MJ627 pod czujnym okiem Paula Daya. Wg ustaleń autora niniejszej pracy, Jacek jest pierwszym polskim obywatelem urodzonym po II wojnie światowej, który pilotował Spitfire'a.

