

Wojtek Matusiak Supermarine Spitfire XVI

Źródła zdjęć:

śp Gerard Albrecht, Peter R. Arnold, Zbigniew Baranowski, Bartłomiej Belcarz, śp Stanisław Bochniak, śp Krzysztof Choloniewski, Jerzy B. Cynk, Lewis E. Deal, Leonard Dickson, rodzina Gabszewiczów, Andrzej Glass, Jerzy Głowczewski, Franciszek Grabowski, Adam Jackowski, Jacek Jaszczak, śp Edward Jaworski, Bartosz Klimczak, Tadeusz Królikiewicz, Krzysztof Kubala, Zbigniew Legierski, Jacek Mainka, Wojtek Matusiak, Andrzej Morgała, F/L S. J. Perkins RAFVR via Phillip Perkins i Colin Ford historyk 268 Dywizjonu RAF, dr Alfred Price, Wilhelm Ratuszyński, Rock Roszak, rodzina Różańskich via Dariusz Węgliński, Miłoz Rusiecki, Wojciech Sankowski, Piotr Sikora, rodzina Stańskich, rodzina Szymankiewiczów, Chris Thomas, Piotr Trąbiński, Ryszard Witkowski, Wanda i Ana Witkowski via Cathy Young, Stawomir Zawadzki, Józef Zieliński, Wojciech Zmyślony, Imperial War Museum – Londyn, Ośrodek Studiów Wschodnich KARTA – Warszawa, Muzeum Lotnictwa Polskiego – Kraków, Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego – Londyn.

Specjalne podziękowania dla Petera Arnolda, Steve'a Brookinga, Colina Forda, Boba Sikkela i Chrisa Thomasa za ich nieocenioną pomoc oraz dla Wojciecha Zmyślonego (www.polishairforce.pl) z jego cenne komentarze.

Wojtek Matusiak

POLACY NA SPITFIRE'ACH XVI

Na początku 1945 r. Polskie Siły Powietrzne (PSP) pod względem logistycznym i operacyjnym były całkowicie zintegrowane ze strukturą RAF (choć w sensie politycznym i prawnym były one częścią niezależnych sił zbrojnych państwa polskiego). W tym czasie miały osiem dziennych dywizjonów myśliwskich. Cztery z nich były wyposażone w samoloty North American Mustang III, a cztery w Spitfire'y IX. Trzy z tych ostatnich (302, 308, i 317) tworzyły I Skrzydło Myśliwskie, noszące numer 131 w strukturze 2. Lotnictwa Taktycznego (2nd TAF). Cztery, 303, wchodziły w skład Lotnictwa Myśliwskiego (Fighter Command) i nominalnie podlegały III Skrzydłu (w tym czasie formacji kadłubowej, której dywizjony działały niezależnie od siebie i były wyposażone w różne typy samolotów).

W pierwszej połowie 1945 r. dywizjony 131 Skrzydła przebroiły się w Spitfire'y XVI: Dywizjon 302 na początku roku, 308 sześć tygodni później, a 317 po zakończeniu wojny.

Na początku 1945 r. rozważano także przebrojenie Dywizjonu 303 w Spitfire'y XVI. W połowie lutego dywizjon dostał pojedynczy egzemplarz Mk XVI, ale plan ostatecznie zarzucono w pierwszej połowie marca, kiedy w końcu zdecydowano, że jednostka przesiądzie się na Mustangi IV.

Pojedynczy polscy piloci latali na Spitfire'ach XVI w jednostkach RAF na teatrze zachodnioeuropejskim, zarówno operacyjnie, jak i w jednostkach pomocniczych oraz treningowych, a także dostawco.

Polskim pilotom nie zaliczono oficjalnie żadnych zestrzeleń na Spitfire'ach XVI.

Po zakończeniu wojny i rozwiązaniu polskiego lotnictwa, szereg Polaków przyjęto do służby w RAF, gdzie mieli oni okazję w dalszym ciągu latać m. in. na Spitfire'ach (m. in. Mk XVI) do lat pięćdziesiątych.

131 SKRZYDŁO (I SKRZYDŁO MYŚLIWSKIE PSP)

Na początku 1945 r. skrzydło, którego dowódcą był G/Cpt Aleksander Gabszewicz (zajmujący w nomenklaturze PSP stanowisko dowódcy 131 Polowego

Portu Lotniczego), a tzw. dowódcą latającym – W/Cdr Tadeusz Sawicz, przeniosło się do Grimbergen (B.60) w Belgii, następnie wiosną 1945 r. do Gilze-Rijen (B.77) w Holandii, a potem do Niemiec. W Varrelbusch (B.113), pod koniec kwietnia, pod kontrolą dowództwa 131 Skrzydła znalazły się także 322 Dywizjon hollenderski oraz 349 belgijski.

Do końca maja 1945 r. wszystkie dywizjony skrzydła przebroiły się całkowicie na wersję Mk XVI. Latem 1945 r. 131 Skrzydło weszło w skład nowo utworzonego brytyjskiego lotnictwa okupacyjnego BAFO. W czerwcu 1945 r. G/Cpt Stefan Witorzeńc zastąpił G/Cpt Aleksandra Gabszewicza na stanowisku dowódcy 131 Skrzydła. Dywizjony 322 i 349 opuściły skrzydło przed końcem czerwca 1945 r. Kilka tygodni później W/Cdr Tadeusz Sawicz przekazał stanowisko „dowódcy latającego” W/Cdr Wacławowi Królowi.

Warto zwrócić uwagę, że po cofnięciu brytyjskiego uznania polskiemu rządowi (na początku lipca 1945 r.) Polskie Siły Zbrojne przeszły pod kontrolę brytyjską. Dopiero w tym momencie dywizjony i skrzydła PSP stały się częścią RAF (często uważa się błędnie, że było tak już od 1940 r.).

131 Skrzydło stacjonowało w Varrelbusch w Niemczech, gdzie zastał je koniec wojny, do września 1945 r., kiedy przeniosło się do Ahlhorn (B.111). Tam pozostało niemal do końca swojego istnienia. W 1945 r. i 1946 r. jego dywizjony kilkakrotnie odbywały szkolenia strzeleckie na wyspie Sylt (B.170). W październiku 1946 r. 131 Skrzydło przeniosło się do Hethel na Wyspach Brytyjskich, gdzie 18 grudnia jego dywizjony zostały formalnie rozwiązane.

DOWÓDZTWO 131 (I) 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” i „Polskie Skrzydła 15: Supermarine Spitfire IX 1944-1946”). Podobnie, Spitfire'y W/Cdr Tadeusza Sawicza były oznaczone SZ-K.

Kiedy latem 1945 r. Gabszewicza zastąpił G/Cpt Stefan Witorzeńc, a Sawicza – W/Cdr Wacław Król, litery „SZ” ostatecznie zniknęły ze Spitfire'ów 131 Skrzydła.

Jak się wydaje, Witorzeńc początkowo nie miał przydzielonego samolotu, ale w 1946 r. na Spitfire'rze XVI TE206 JH-A pojawił się proporczyk Group Captaina, zapewne wyróżniając go jako samolot Witorzeńcia (który był wtedy jedynym oficerem w tym stopniu w całym skrzydle), mimo, że samolot nosił poza tym zwykłe oznaczenie Dywizjonu 317. Dla odmiany, W/Cdr Król, który przejął ostatnią maszynę swojego poprzednika (TD238) kazał ją oznaczyć literami WK-L.

W swojej wspomnieniowej książce „Walczyłem pod niebem Europy i Afryki” sam Król tak wyjaśnił ich znaczenie: „Nieraz pytano mnie, skąd te litery?”

Tłumaczyłem, że pierwsze dwie to pierwsze litery mego imienia i nazwiska, a trzecia, bo ją lubiłem, kiedyś latając w dywizjonie 302 na „elce”. Naprawdę było nieco inaczej: L była pierwszą literą imienia mojej pani serca, za którą bardzo tęskniłem i danego jej słowa dotrzymałem.” Warto tu podkreślić, że w listopadzie 1945 r. Loda Pomorska – pani „L” – przybyła do Niemiec przez zmieloną granicę, a w grudniu została panią Królową. Samolot W/Cdr Króla był w pieczy mechaników Dywizjonu 302 i w dokumentach tej jednostki odnotowywano go po prostu jako „L”, tak jakby nosił oznaczenia „QH-L” (ta ostatnia kombinacja liter nie była wtedy w użyciu).

DYWIZJON 302

W pierwszej połowie stycznia 1945 r. 131 Skrzydło, a w jego składzie Dywizjon 302, przesunięto do Grimbergen (B.60) na północ od Brukseli. Tutaj nastąpiło przebrojenie dywizjonu w samoloty wersji Mk XVI i zmiana dowódcy – w ostatnich dniach stycznia W/Cdr Duryasz odszedł do sztabu 2nd TAF, a jego miejsce zajął S/Ldr Zygmunt Bienkowski. Nie było mu jednak dane długo pozostać na tym stanowisku. 24 lutego po południu został zestrzelony i dostał się do niewoli niemieckiej. Nowym dowódcą mianowano S/Ldr Ignacego Olszewskiego. W drugim tygodniu marca polskie skrzydło trafiło do bazy Gilze-Rijen (B.77) w wyzwolonej Holandii. Najwyraźniej stanowisko dowódcy *Poznaniaków* nie było wtedy szczęśliwe, bo S/Ldr Olszewski został zestrzelony 18 dni po swoim poprzedniku. Nowym dowódcą został S/Ldr Bolesław Kaczmarek, który przełamał fatum i pozostał na tym stanowisku do końca 1945 r.

Nim nadeszła połowa kwietnia, polskie dywizjony (w tym 302) rozmieszczono w Niemczech, na lotnisku Nordhorn (B.101). W końcu kwietnia przeniesiono je do Varrelbusch (B.113). W sierpniu nastąpiła zmiana liter identyfikacyjnych dywizjonu, z dotychczasowych „WX” na „QH”. W połowie września 1945 r. całe skrzydło, w tym 302, przeniesiono do Ahlhorn (B.111), gdzie następnie pozostało do października 1946 r. W grudniu 1945 r. jednostkę objął S/Ldr Jerzy Szymankiewicz. Odszedł on z tego stanowiska we wrześniu 1946 r., w związku z decyzją o powrocie do Polski. Obowiązki dowódcy Dywizjonu 302 przejął po nim S/Ldr Antoni Głowacki i to on 7 października przeprowadził dywizjon lotem do Wielkiej Brytanii. Ostatnią bazą polskich Spitfire'ów było Hethel koło Norwich. Tutaj w końcu 1946 r. nastąpiło zdanie sprzętu i formalne rozwiązanie 302, jak i obu pozostałych polskich dywizjonów latających do tego czasu na Spitfire'ach XVI.

DYWIZJON 308

Jak wspominałem wcześniej, w drugim tygodniu marca 1945 r. 131 Skrzydło przeniosło się do Gilze-

Polskie straty na Spitfire'ach XVI w 1945 r. (zestrzelenia przez Niemców)

F/O	Data	Dywizjon	Samolot	Typ uszkodzenia	Los
F/O Antoni Węgrzyn	10.02.45	Dywizjon 302	TB132	WX-H	f.l.a.
F/O Antoni Węgrzyn	13.02.45	Dywizjon 302	SM412	WX-A	PoW
S/Ldr Zygmunt Bienkowski	24.02.45	Dywizjon 302	TB341	WX-E	PoW
P/O Tadeusz Pyzik	3.03.45	Dywizjon 302	TB283	WX-(?)	†
S/Ldr Ignacy Olszewski	14.03.45	Dywizjon 302	TB250	WX-L	ev.
F/O Erazm Wardziński	20.03.45	Dywizjon 308	TB734	ZF-(?)	ev.
W/O Gerard Schmidt	9.04.45	Dywizjon 302	TB378	WX-(?)	PoW
F/O Eugeniusz Haerberle	17.04.45	Dywizjon 308	TB715	ZF-P	f.l.a.

† – zabity;

ev. – unikał schwymania na terytorium nieprzyjaciela

f.l.a. – zestrzelony w strefie frontowej, dołączył do wojsk sojuszniczych

PoW – jeniec wojenny

(?) – nr lub kod niezany albo niepewny

Polish Wings

Rijen (B.77) w Holandii. Tutaj dywizjon – dowodzony przez S/Ldr Karola Pniaka – przebroił się w samoloty wersji Mk XVI. Pod koniec drugiego tygodnia kwietnia 308 (z całym 131 Skrzydłem) znalazł się na lotnisku Nordhorn (B.101) w Niemczech. W ostatnich dniach kwietnia Krakowiaczy czasowo opuścili 131 Skrzydło i przez cały maj Dywizjon 308 przechodził rutynowe szkolenie strzeleckie w Fairwood Common, przez co ominęła go okazja zakończenia wojny na ziemi niemieckiej. Następnie wrócił do skrzydła, które w międzyczasie przeniesiono do Varrelbusch (B.113).

Na początku lipca dowódcą 308 został S/Ldr Ignacy Olszewski. W połowie września 1945 r. 308 wraz z całym skrzydłem przeniósł się do Ahlhorn (B.111). W sierpniu 1946 r. S/Ldr Olszewski odszedł z dywizjonu w związku z decyzją o powrocie do Polski. Obowiązki dowódcy Dywizjonu 308 przejął po nim ponownie S/Ldr Karol Pniak. To pod jego dowództwem w październiku 1946 r. Krakowiaczy przenieśli się po raz ostatni – do Hethel koło Norwichej w Wielkiej Brytanii. Tam w końcu 1946 r. Dywizjon 308 został rozwiązany.

DYWIZJON 317

W końcu kwietnia 1945 r. 131 Skrzydło przeniesiono do Varrelbusch (B.113), gdzie polskich myśliwców zastał koniec wojny. Tutaj w maju nastąpiła zmiana dowódcy – nowym został S/Ldr Paweł Niemiec (który zastąpił S/Ldr Mariana Chelmeckiego) – oraz przebrojenie dywizjonu w samoloty wersji Mk XVI.

W połowie września 1945 r. całe skrzydło, w tym 317, przeniesiono do Ahlhorn (B.111), gdzie w październiku nastąpiła kolejna zmiana dowódcy – ostatnim w historii Dywizjonu 317 był S/Ldr Marian Trzebiński. W październiku 1946 r. dywizjon przeniósł się do Hethel w Wielkiej Brytanii. Tutaj w końcu 1946 r. zdano sprzęt, po czym nastąpiło rozwiązanie polskich dywizjonów.

WARSZAWA

Na październik 1945 r. Brytyjczycy przygotowali wystawę prezentującą wysiłek wojenny Royal Air Force. Jej elementem miały być m.in. dwa myśliwce

PODPISY ILUSTRACJI

Strona tytułowa: Pamiątkowe zdjęcie nieznanego młodzieńca przy Spitfire'rze XVI TB581 JH-Q 24 września 1948 r. w Muzeum Wojska Polskiego. Zdjęcie jest w fatalnym stanie, ale dotrwało do naszych czasów, czego niestety nie da się powiedzieć o Spitfire'rze na nim uwiecznionych.

Jesienią 1945 r. dwa Spitfire'y 131 Skrzydła przyleciały do Warszawy na Wystawę RAF. W 1946 r. zostały podarowane Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie ale kilka lat później usunięto je stamtąd i prawdopodobnie zniszczono w ramach kampanii „poprawności politycznej” mającej na celu wymazanie wszelkich śladów działań Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie podczas II wojny światowej.

Przód i tył okładki: Spitfire XVI TD240 WX-V S/Ldr Bolesława Kaczmarka, dowódca Dywizjonu 302. [1] Wiosną 1945 r. I Dywizja Pancerna gen. Stanisława Maczka wyzwołała obóz jeniecki w Oberlangen, ok. 100 km na zachód od niemieckiego miasta Cloppenburg. Był to wyjątkowy obóz: przetrzymywano tam Polki, które walczyły w Powstaniu Warszawskim od sierpnia do października 1944 r. Obecność setek polskich nasto- i dwudziestolatek w środku Niemiec była prawdziwym darem niebios dla polskich żołnierzy na niemieckiej ziemi. Tu, grupa tych młodych dam zażywa rozrywki w Varrelbusch (bazie 131 Skrzydła PSP od kwietnia do września 1945 r.). Wśród

typu Spitfire LF.XVII. (Wcześniejsze opracowania, również moje, wspominały o trzech Spitfire'ach i błędnie łączyły w jedną dwie oddzielne próby dostarczenia ich do Warszawy.)

Pierwotnie dostarczono do polskiej jednostki remontowej 412 RSU w Celle w celu przygotowania na wystawę dwa samoloty: TD138 JH-M (z obnizonym kadłubem i kropłową kabiną) z Dywizjonu 317 i TB890 ZF-M (z klasycznym kadłubem) z 308 (ten pierwszy 18 października, drugi 17). Samoloty mieli pilotować Brytyjczycy, gdyż - wobec nie uznawania Rządu londyńskiego przez Stalina - było nie do pomyślenia, aby na polskiej ziemi (kontrolowanej przez Sowietów) pojawili się polscy lotnicy w czynnej służbie pod kontrolą zachodnich aliantów. 22 października podjęli próbę przelotu, ale brzydka pogoda zmusiła ich do lądowania w Poznaniu. Po negocjacjach z radzieckimi wojskowymi kontrolującymi tamtejsze lotnisko, brytyjscy piloci kilka dni później odlecieli Spitfire'ami z powrotem do Niemiec.

W międzyczasie, zanim te dwa Spitfire'y wróciły do polskiego skrzydła, wybrano w tym samym celu kolejną parę: TB292 QH-Z z Dywizjonu 302 i TB581 JH-Q z 317 (oba z klasycznymi wysokimi kadłubami). 24 października samoloty przekazano na lotnisko w Celle. Tym razem przelot się powiódł i oba Spitfire'y dotarły do Warszawy. TB581 ustawiono przed Muzeum Narodowym, a TB292 pozostawiono w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie. Wystawę otwarto 29 października i Spitfire witały zwiedzających u wejścia był największą atrakcją. W listopadzie część wystawy przeniesiono do Katowic, ale oba samoloty zostały w Warszawie. Pod koniec 1945 r. i przez większą część 1946 r. Spitfire'y stały na lotnisku Warszawa-Okęcie, oczekując decyzji o swoim dalszym losie. Pod koniec 1946 r. oba samoloty jako dar RAF trafiły do Muzeum Wojska Polskiego. Po kilku latach, w ramach usuwania wszelkich śladów polskiego czynu zbrojnego na Zachodzie, samoloty zostały zniszczone.

pilotów widocznych na tym zdjęciu są: G/Cpt Aleksander Gabszewicz, dowódca 131 Skrzydła w tym czasie (stoi między szachownicą lotniczą na dziobie Spitfire'a a łopatą śmigła), S/Ldr Bolesław Kaczmarek, dowódca Dywizjonu 302 (w koszuli z krótkim rękawem, stoi obok działka) i F/O Bruno Semmerling (pod kołpakiem śmigła). Spitfire na tym zdjęciu to Mk XVI TB748 WX-V. Dostarczony do Dywizjonu 302 pod koniec marca 1945 r. stał się osobistą maszyną S/Ldr Kaczmarka do połowy czerwca 1945 r. Warto zauważyć, że w Dywizjonie 302 tradycyjnie dowódca miał przydzielone oznaczenie WX-L. O ile mi wiadomo, S/Ldr Kaczmarek był pierwszym, który zignorował tę zasadę i na osobistej maszynie używał swojej „szczęśliwej” litery V. Inne zdjęcia zrobione przy tej samej okazji, patrz s. 15.

[2] Spitfire'y XVI JH-D i JH-B (prawdopodobnie TD142) z Dywizjonu 317 obok maszyny z oznaczeniem literowym „3W” z holenderskiego 322 Dywizjonu, który ówczesnie wchodził w skład polskiego 131 Skrzydła w Varrelbusch w połowie czerwca 1945 r.

[3] Osobisty samolot G/Cpt Gabszewicza, Mk XVI TD240 (dostarczony do 131 Skrzydła w połowie maja) podobnie jak jego wcześniejsze maszyny nosił spersonalizowane oznaczenie SZ-G i wize-

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 międzysojuszniczej.

Według dostępnych dokumentów tylko jeden Polak latał bojowo na Spitfire'ach XVI w RAF na teatrze zachodnioeuropejskim: F/Lt Zbigniew Wróblewski w Dywizjonie 602.

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 XVI zarówno w RAF, jak i w Pomocniczym Transportie Lotniczym (ATA). Ta ostatnia służba, paramilitarna organizacja złożona z pilotów, którzy nie mogli służyć w regularnym wojsku ze względu na wiek, stan zdrowia, albo pleć, miała w swoich szeregach grupę Polaków. Pracę ATA wspierały eskadry dostawcze RAF, w których piloci wojskowi latali w okresach odpoczynku od działań bojowych.

Po rozwiązaniu polskich jednostek lotniczych w Wielkiej Brytanii w 1946-1947 r. około 500 Polaków wstąpiło do RAF. Służyli w większości jako instruktorzy pilotażu albo piloci dostawczy i transportowi, ale również jako piloci doświadczalni (np. Janusz Żurkowski), a niektórzy trafili też do jednostek operacyjnych.

POSTSCRIPTUM

Jedynym samolotem Supermarine Spitfire przebywającym na stałe w Polsce jest Mk XVI nr SM411, należący do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Pozyskano go w 1977 r. z Muzeum RAF w londyńskim Hendon w zamian za dwupłat z I wojny światowej DH-9A.

Pierwotnie SM411 nosił oznaczenia 421 Dywizjonu kanadyjskiego, ale w 2001 r. został przemalowany w barwy Dywizjonu 308.

runek psa-boksera. Pod wiatrochronem widać proporzycyk Group Captaina.

[4] W/O Mieczysław Jaszczak z Dywizjonu 317 (z prawej) i dwaj inni piloci pozują przed zagadkowym Spitfire'em, na którym widnieje znak zapytania w miejscu pod śmigłem, gdzie zwykle malowano literę indywidualną.

[5] Spitfire XVI TD238 SZ-K dowódcy 131 Skrzydła, W/Cdr T. Sawicza, Varrelbusch (Niemcy), lato 1945 r.

[6] TD238 SZ-K otwiera szereg Spitfire'ów XVI Dywizjonu 302 w Varrelbusch w Niemczech latem 1945 r. WX-K to SM409 (patrz ss. 12-14) a WX-D – TB921. TD238 został dostarczony do 131 Skrzydła pod koniec kwietnia 1945 r. i zastąpił Mk XVI TB742 (z wysokim kadłubem) w roli osobistej maszyny W/Cdr Sawicza, noszącej jego ulubione oznaczenie SZ-K.

[7-9] Spitfire XVI TD238 SZ-K, osobisty samolot W/Cdr Tadeusza Sawicza, na lotnisku 131 Skrzydła po zakończeniu wojny. W tym czasie wszystkie myśliwce Spitfire nadal opuszczały fabryki oznakowane pasem w kolorze Sky wokół kadłuba i kołpakiem śmigła w tym kolorze, z dużymi kokardami „B” na wierzchu skrzydeł i małymi „C” na spodzie. Jednak od 1945 r. standardowe oznaczenia na samolotach 2nd TAF/BAFO były inne, jak to widać tutaj: pas na kadłubie

- zamalowano kolorem kamuflażu, kołpak – na czarno, a na skrzydłach namalowano kokardy „C1”. Te na górnej powierzchni występowały w dwóch wielkościach: 56 cali (czyli 142 cm; powstała przez domalowanie białego i żółtego kregu do oryginalnych kokard „B”) albo 36 cali (czyli 91 cm; malowanych od nowa). W 131 Skrzydle stosowano przeważnie te 36-calowe, jak w tym przypadku. Warto zwrócić uwagę na malowany szablonami numer ewidencyjny, w którym dwa tylne znaki odtworzono innym krojem szablonu na zamalowanym pasie Sky.
- [10] Stary i nowy „latający dowódca” skrzydła: W/Cdr Wacław Król (pierwszy z prawej) i W/Cdr Tadeusz Sawicz (w środku) oraz S/Ldr Ignacy Olszewski, dowódca Dywizjonu 308, pozują z innymi pilotami skrzydła przed Spitfire’em XVI.
- [11] F/Sgt Różański i F/Sgt Ludwik Kuczyński z lewej strony Spitfire’a XVI TD238 WK-L. W/Cdr Króla. Widać fragmenty liter „WK”, a także szczegóły techniczne osłony kabiny i żółtą linię przerywaną wokół odsuwanej osłony i drzwiczek kabiny. Warto zwrócić uwagę na emblemat na kurtce lotniczej Kuczyńskiego: jego inicjały i polską szachownicę lotniczą.
- [12-13] F/Sgt Józef Różański i prawdopodobnie W/O Henryk Raczkowski przy prawej burcie tego samego Spitfire’a.
- [14] LAC Karol Jakubiec pozuje przy osobistym Spitfire’rze W/Cdr Wacława Króla w 1946 r.
- [15] Spitfire XVI TD238 WK-L. dowódca 131 Skrzydła, W/Cdr W. Króla, Varrelbusch/Ahlhorn (Niemcy), lato 1945 r.-jesień 1946 r.
- [16] TD238 WK-L. W/Cdr Króla wśród Spitfire’ów XVI 131 Skrzydła latem 1945 r. W głębi samoloty Dywizjonu 317, a wśród nich JH-T z obniżonym tyłem kadłuba, nr TB889 (patrz ss. 54 i 57-58).
- [17] Spitfire XVI TE206 JH-A z odznaką Dywizjonu 317 pod wiatrochronem i dostrzegalnym przed nim proporczykiem Group Captaina (por. zdj. [21] na następnej stronie). Numer ewidencyjny na tym samolocie został prawdopodobnie usunięty podczas odmalowania samolotu po przekazaniu z Dywizjonu 302 do 317, do użytku dowódcy skrzydła.
- [18] Spitfire XVI TE206 JH-A dowódcy 131 Polowego Portu Lotniczego. G/Cpt S. Witorzeńcia, Ahlhorn (Niemcy), jesień 1945 r.-1946 r.
- [19] LAC Bolesław Stepiński przy Spitfire’rze XVI TE206 JH-A. Z tej strony kadłuba samolot nosił odznakę Dywizjonu 317, ale nie miał proporczyka.
- [20] Prawdopodobnie ten sam Spitfire sfotografowany w Ahlhorn. Płama kamuflażu w dziwnym kształcie na przodzie samolotu została prawdopodobnie naniesiona podczas przemalowania samolotu po przekazaniu z Dywizjonu 302 (por. zdj. [53] na s. 24). TE206 pozostała na stanie Dywizjonu 317 do rozwiązania polskich dywizjonów pod koniec 1946 r.
- [21] Nierozpoznany żołnierz PSZ pozuje dumnie na Spitfire’rze XVI oznaczonym literami JH-A i proporczykiem Group Captaina na kadłubie. Przerywana żółta linia wokół osłony i drzwiczek kabiny to regulaminowe „oznaczenie ratunkowe”, mające pomóc w zlokalizowaniu i otwarciu kabiny od zewnątrz (aby pomóc pilotowi w razie wypadku).
- [22] Rozładunek podwieszanych zbiorników konformnych w Varrelbusch latem 1945 r. Podczas pokojowego treningu po zakończeniu wojny rzadko były one odrzucane w locie (por. zdj. [75] na s. 31), więc posiadany zapas wystarczył na o wiele dłużey niż by to było podczas działań wojennych.
- [23] Zbiorowe zdjęcie pilotów Dywizjonu 302 przy Spitfire’rze w sierpniu 1945 r. na lotnisku Varrelbusch. Na samolocie siedzi F/Lt Ludwik Kraszewski; stoją od lewej: Sgt Gerard Albrecht, Sgt Jan Ziobro, F/O Władysław Gretkierewicz, F/O Bruno Semmerling, S/Ldr Bolesław Kaczmarek, P/O Jerzy Kuźmicz, F/Lt Longin Majewski, nn, F/Lt Donat Mickiewicz, Sgt Stanisław Piotrowicz, F/O Klemens Jastrzębski, F/Sgt Edward Janiszewski, P/O Tadeusz Lintner, F/Sgt Jerzy Gruszka; na ziemi od lewej: dwaj nn, W/O Jan Oksiak, W/O Karol Sumara, F/Sgt Mieczysław Kryskowski, W/O Henryk Raczkowski, Sgt Jakub Szafran. Pod prawym skrzydłem samolotu doskonale widać antenę mieczową układu identyfikacji „swój-obcy”. Interesujące są wyloty kaemów 7,7 mm w krawędzi natarcia prawego skrzydła (ale lewego - nie!), skoro w tym czasie całe polskie 131 Skrzydło było wyposażone w Spitfire’y XVI, uzbrojone w dwa działka 20 mm i dwa enkaemy 12,7 mm! Z innych zdjęć zrobionych przy tej samej okazji wynika, że samolot na zdjęciu należał do Dywizjonu 317.
- [24] Spitfire XVI z Dywizjonu 302 oznaczony literami WX podchodzi do lądowania z wypuszczonymi klapami i podwoziem. Kanciaste, obcięte końcówki skrzydeł stanowiły identyfikator wersji Mk XVI w 131 Skrzydle. Na ile udało się ustalić, wszystkie Spitfire’y IX tego skrzydła (również w wersji LF.IX) były używane z eliptycznymi końcówkami skrzydeł.
- [25] Spitfire XVI SM409 WX-K, Dywizjon 302, Varrelbusch (Niemcy), lato 1945 r.
- [26] Choć może wyglądać jak diorama z trzema modelami redukcyjnymi Spitfire’ów, w rzeczywistości jest to autentyczne ujęcie TD238 SZ-K, SM409 WX-K i TB834 WX-I w Varrelbusch w Niemczech latem 1945 r. (por. zdj. [6] na s. 5). SM409 był jednym z pierwszych Mk XVI dostarczonych do Dywizjonu 302 pod koniec stycznia 1945 r. Przez cały okres służby w jednostce miał oznaczenie WX-K.
- [27] Sgt Stanisław Piotrowicz pozuje paląc fajkę przy Spitfire XVI, noszącym odznakę Dywizjonu 302 pod wiatrochronem i literę indywidualną „K” namalowaną na barwnej tarczy pod kołpakiem śmigła (biorąc pod uwagę jak ciemno wygląda na tym zdjęciu żółty pas wzdłuż krawędzi natarcia skrzydła, tarcza była prawdopodobnie albo czerwona albo żółta, a litera – jasnoniebieska albo szara). Samolot to najprawdopodobniej SM409.
- [28] Sgt Józef Różański dumnie pozuje przy tym samym Spitfire’rze (i z tą samą fajką?). W tym ujęciu wyraźniej tarczę z „K”. Wkrótce potem Sgt Różański miał okazję pozować do o wiele bardziej zdumiewającego zdjęcia przy – prawdopodobnie – tym samym Spitfire’rze (a raczej jego kawałku...), patrz następna strona.
- [29] Sgt Józef Różański przy tym co zostało z SM409 po wypadku, jaki miał w nim 31 lipca 1945 r. Wg wpisu w rejestrze wypadków „silnik przerwał na wys. 1500 stóp, wymuszając przymusowe lądowanie w polu”. Biorąc pod uwagę stan wraku, pilot miał trochę szczęścia, że wyszedł cało!
- [30] Sgt Stanisław Piotrowicz pozuje przy anonimowym Spitfire’rze XVI z Dywizjonu 302 (na kadłubie da się dostrzec litery WX) podczas obsługi technicznej. Na ziemi leżą dwa śmigła i dolne okapotowanie silnika. Widać podskrzydłową kokardę i napisy eksploatacyjne.
- [31-32] Były więźniarki z Oberlangen podczas wizyty w 131 Skrzydle w Varrelbusch latem 1945 r., sfotografowane na Spitfire XVI TB748 WX-V S/Ldr Kaczmarek (por. zdj. [1] na s. 3). Sam S/Ldr Kaczmarek jest widoczny na zdj. [32], gdzie opiera się o wiatrochron. Niestety, udało się rozpoznać zaledwie jedną z dziewcząt: na zdj. [31] między łopatami śmigła siedzi Zofia Rusecka. Również ten samolot miał literę wymalowaną na tarczy pod śmigłem, ale na tym czarno-białym zdjęciu zlewa się ona z odcieniem tła tarczy. Możliwe, że była ciemnoniebieska (warto porównać jak zbliżony odcień mają na tym zdjęciu granatowe i czerwone elementy kokardy).
- [33] Spitfire XVI TB748 WX-V, Dywizjon 302, Varrelbusch (Niemcy), początek czerwca 1945 r.
- [34-35] G/Cpt Stefan Witorzeńć przygotowuje się do odlotu w Mk XVI TB748 WX-V z Varrelbusch do Northolt 16 czerwca 1945 r. Po jego powrocie dwa dni później ten Spitfire dostał zmienione oznaczenie WX-W (ponieważ TD240 stał się nowym WX-V S/Ldr Kaczmarek, patrz ss. 21-23). Tak, jak na innych samolotach, ostatnie dwie cyfry numeru odmalowano na zamalowanym pasie Sky z użyciem szablonu o innym kroju niż fabryczny. Zwraca uwagę płócienna łata na czerwonym środku kokardy (na zdj. [34]). Zakrywała ona wlot anteny drutowej instalacji „swój-obcy” starego typu, nie stosowanej już w tym wariancie.
- [36] Ten sam Spitfire sfotografowany pod koniec 1945 r. albo w 1946 r., po zmianie oznaczeń na QH-W. Był używany w Dywizjonie 302 do 10 września 1946 r., kiedy F/Sgt Henryk Raczkowski odprowadził go lotem do polskiego 411 RSU w Quackenbrück. LAC Karol Jakubiec jest drugi z lewej na zdjęciu. Za TB748 można dostrzec grzbiet Spitfire’a w naturalnej barwie metalu: jest to najprawdopodobniej LF.IX MK520 MB-D, osobista maszyna W/Cdr Mariana Duryasa (patrz „Polskie Skrzydła 15: Supermarine Spitfire IX 1944-1946”).
- [37-38] Sgt Edward Janiszewski w kabine Spitfire’a XVI z Dywizjonu 302. Wygląd odznaki jednostki malowanej na samolotach po zakończeniu wojny różnił się nieco od stosowanej na Mk IX w 1943 r. (por. „Polskie Skrzydła 13: Supermarine Spitfire IX 1942-1943”). Kruk był zawsze skierowany w lewo (czyli do przodu z lewej strony kadłuba i do tyłu z prawej strony). Warto zwrócić uwagę na celownik giroskopowy, montowany standardowo w tej wersji Spitfire’a. Wcześniejsze celowniki były zawsze skierowane prosto do przodu samolotu i pilot musiał sam obliczyć poprawkę zależnie od wzajemnej prędkości i kierunku samolotu wzniesionego i goniącego. Podczas walki manewrowej z dużą prędkością było to bardzo trudne dla niedoświadczonych pilotów. Celownik giroskopowy sam wyliczał odległość i wyprzedzenie niezbędne, aby trafić cel – pilot musiał jedynie ustawić rozpiętość skrzydeł wrogiego samolotu i utrzymać cel w kregu rombów widocznym na celowniku, a potem nacisnąć spust w odpowiedniej odległości. Na zdj. [37] zwraca uwagę brak łomu w drzwiczkach kabiny, a na zdj. [38] otwarta klapka wentylacji kabiny (bezpośrednio nad odznaką dywizjonu) i przetłacznik celownika giroskopowego (pod wiatrochronem, pokazany w powiększeniu).
- [39-40] Mechanicy z Dywizjonu 302 podczas przeglądu silnika Spitfire’a XVI w połowie czerwca 1945 r. w Varrelbusch. Mk XVI był niemal identyczny

- do ostatnich Spitfire'ów LF.IX, różniąc się jedynie silnikiem: licencyjnym Packardem Merlinem zamiast oryginału produkcji firmy Rolls-Royce. Na silniku Merlin 266 produkowanym przez Packarda zbiornik cieczy do chłodnicy pośredniej był umieszczony na bloku silnika (pokazany w powiększeniu), a nie oddzielnie na grodzi. Warto zwrócić uwagę na białą linię dostrzegalną na łopatach śmigła: oznaczała ona miejsce pomiaru kąta skoku, zwykle w 70% promienia śmigła.
- [41] F/O Michał Filipowicz (z lewej) i Sgt Jakub Szafran przy Mk XVI TB278 WX-F, który w tym czasie najczęściej pilotowali. Szafran stracił wszystkich bliskich w wyniku Holokaustu, zamordowanych przez Niemców w warszawskim getcie. Sam przeszedł gehennę łagrow radzieckich, a potem przeżył storpowanie statku na Atlantyku nim zdołał dotrzeć do Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, gdzie wyszkolił się na pilota Spitfire'a i zdążył wziąć udział w ostatecznym pokonaniu III Rzeszy.
- [42] Grupa pilotów przy tym samym Spitfire'rze. Stoją, od lewej: Szafran, F/O Anastazy Mackiewicz, P/O Teodor Kosyrzyk, Filipowicz (na skrzydle). U dołu F/O Klemens Jastrzębski i F/O Władysław Gretkierowicz.
- [43] Ta sama grupa. Stoją od lewej: Szafran, Filipowicz, Jastrzębski, Gretkierowicz. Siedzi na ziemi F/O Anastazy Mackiewicz, obok kuca Kosyrzyk. TB278 został dostarczony do 302 pod koniec stycznia 1945 r. i pozostał w jednostce do marca 1946 r.
- [44] Spitfire XVI TB278 WX-F, Dywizjon 302, Varrelbusch (Niemcy), lato 1945 r.
- [46] Spitfire XVI TD240 WX-V, Dywizjon 302, Varrelbusch (Niemcy), lato 1945 r.
- [45, 47] Po odejściu G/Cpt Gabszewicza ze 131 Skrzydła, w połowie czerwca 1945 r. Spitfire XVI TD240 został osobistą maszyną S/Ldr Bolesława Kaczmarka, dowódcy Dywizjonu 302. Dostał więc oznaczenie WX-V (wcześniejszy samolot Kaczmarka, TB748, stał się WX-W, patrz s. 17). Na samolocie zachowano godło osobiste (wizerunek psa-boksera), ale porporczyk Group Captaina pod wiatrochronem zastąpiła odznaka Dywizjonu 302.
- [48] Prawa strona tego samego Spitfire'a z literami WX Dywizjonu 302, odznaką jednostki pod wiatrochronem i polską szachownicą na dziobie. Szczegółowe zbliżenie godła osobistego G/Cpt Gabszewicza. Zaprojektował je Sgt Wojciech Milewski, członek personelu naziemnego Dywizjonu 316, a potem 131 Skrzydła. Milewski sam był utalentowanym bokserem i reprezentował PSP w międzynarodowych zawodach bokserskich (zginął tragicznie pod koniec kwietnia 1945 r. w starciu personelu naziemnego 131 Skrzydła z maruderami armii niemieckiej). Wizerunek psa-boksera najpierw pojawił się na kamizelce ratunkowej Gabszewicza już w 1941 r. Od 1943 r. widniał na wszystkich Spitfire'ach IX, a potem XVI przydzielonych do osobistego użytku W/Cdr, a później G/Cpt Gabszewicza, przy czym nieco różnił się formą na każdym z tych samolotów (por. „Polskie Skrzydła 13: Supermarine Spitfire IX 1942-1943” i „Polskie Skrzydła 15: Supermarine Spitfire IX 1944-1946”). Warto także przyjrzeć się polskimi oznaczeniami państwowymi: biało-czerwonej szachownicy i słowu „POLAND” namalowanym pod nią przy użyciu szablonu, którego krój był w tym czasie standardowy na wszystkich Spitfire'ach 131 Skrzydła.
- [50] Później na Spitfire'rze TD240 WX-V wymalowano imię „Janetka”. Była to spolonizowana wersja angielskiego imienia Janet, jaka widniała na wcześniejszych samolotach Kaczmarka (por. „Polskie Skrzydła 13: Supermarine Spitfire IX 1942-1943”).
- [51] S/Ldr Kaczmarek na skrzydle swojego Spitfire'a.
- [52] Para Spitfire'ów XVI późniejszej wersji, z obniżonym tyłem kadłuba, w Dywizjonie 302 po zastąpieniu liter WX przez QH. W głębi widać TE206 QH-M, a na pierwszym planie najprawdopodobniej TD240 QH-V. 10 października 1945 r. W/O Kazimierz Chomacki miał awarię silnika w TD240 i był wyładował przymusowo, po czym Spitfire'a już nie naprawiono.
- [53] Spitfire XVI TE206 QH-M na lotnisku Croydon latem lub jesienią 1945 r. Został on dostarczony do Dywizjonu 302 w pierwszych dniach września 1945 r., po zmianie liter z WX na QH. Zwraca uwagę nieprawidłowo namalowana litera „Q” w oznaczeniu jednostki. Tego rodzaju błąd nie był niczym dziwnym w polskich jednostkach, jako że litera „Q” nie jest używana w języku polskim. Po zakończeniu wojny personel naziemny 131 Skrzydła (jak i wiele innych jednostek Polskich Sił Zbrojnych) został uzupełniony Polakami uwolnionymi z niemieckiej niewoli. Można przypuszczać, że niektórzy z nich po prostu nie wiedzieli, jak wygląda litera „Q”! 11 października 1945 r. ten Spitfire został przeniesiony na stan Dywizjonu 317, zapewne stając się osobistą maszyną G/Cpt Stefana Witorzeńcia (patrz s. 9).
- [54] Spitfire XVI TE206 QH-M, Dywizjon 302, Varrelbusch (Niemcy), wrzesień 1945 r.
- [55] Spitfire XVI TD283 QH-V, Dywizjon 302, Niemcy, czerwiec 1946 r.
- [56-57] Spitfire XVI TD283 QH-V sfotografowany po lądowaniu przysposowym 29 czerwca 1946 r. Wypadek został spowodowany usterką korbowodu w silniku. Pilot, W/O Kazimierz Chomacki, widoczny na tych zdjęciach, wykonał dobre lądowanie ze schowanym podwoziem w polu położonym cztery mile (ok. 6 km) na południowy wschód od Clopenburga, ale samolotu już nie naprawiono. Spitfire ten trafił do Dywizjonu 302 na początku listopada 1945 r. jako uzupełnienie na miejsce TD240. Zwraca uwagę brak odznaki dywizjonu, mimo że samolot przesłużył już w jednostce niemal osiem miesięcy.
- [58-59] Polski mechanik podczas pracy przy silniku Merlin 266 w Spitfire'rze XVI, prawdopodobnie z Dywizjonu 302. Zdjęcia dobrze pokazują wzajemne położenie zbiornika oleju i filtra wlotu powietrza pod silnikiem.
- [60] Trzy Spitfire'y XVI z Dywizjonu 302 kołują na lotnisku w Niemczech po zakończeniu wojny, od lewej: TB299 QH-S, TB374 QH-O i TB742 QH-U. Zwraca uwagę, że tylko TB299 ma prawidłowy kształt „Q” w oznaczeniu dywizjonu! Wydaje się, że samoloty są wyposażone w wyrzutniki małych bomb ćwiczebnych kadłubem.
- [61] F/O Wacław Stański (pilot Dywizjonu 308) i nierozpoznany chłopiec ze Spitfire'em XVI z Dywizjonu 302 przechodzącym prace techniczne. Zwraca uwagę brak odsuwanej osłony kabiny i wetknięty w gniazdko w przodzie kadłuba przewód rozruchowy. To zdjęcie pokazuje wyraźnie, jak niedbale namalowano litery dywizjonowe.
- [62-63] Spitfire XVI QH-K ląduje i kołuje, prawdopodobnie w Ahlhorn. Chociaż numer ewidencyjny jest niewidoczny, dostępne dokumenty wskazują, że te litery nosił tylko jeden Spitfire: TB990, osobista maszyna S/Ldr Jerzego Szymankiewicza. Mamy tu kolejny przykład nieprawidłowo namalowanego „Q” w oznaczeniu dywizjonu.
- [64] Spitfire XVI TB990 QH-K, Dywizjon 302, Ahlhorn (Niemcy), koniec 1945 r.-1946 r.
- [65] Spitfire XVI TB990 QH-K w Ahlhorn. Widać, że i z tej strony kadłuba, „Q” w oznaczeniach dywizjonu namalowano nieprawidłowo. Wygląda na to, że numer ewidencyjny na tym samolocie został zamalowany. Dostarczony do Dywizjonu 302 pod koniec maja 1945 r., samolot był początkowo oznaczony WX-M i wydaje się, że literę indywidualną zmieniono na K kiedy nowym QH-M stał się na początku września 1945 r. TE206.
- [66] S/Ldr Jerzy Szymankiewicz, dowódca Dywizjonu 302, pozuje przy swojej osobistej maszynie. Zwraca uwagę przerwa w literze indywidualnej. Pilot ten należał do ostatniego przedwojennego rocznika SPL Dęblin, promocji doczekał się dopiero w Wielkiej Brytanii.
- [67] Sgt Gerard Albrecht na usterzeniu Spitfire'a XVI TD345. Samolot ten, zbudowany w kwietniu 1945 r., został dostarczony w maju 1946 r. do 302 jako swojego pierwszego dywizjonu operacyjnego. Dokładnie widać formę cyfr numeru ewidencyjnego, w którym ostatnie dwie cyfry namalowano (po zamalowaniu pasa Sky) szablonem o innym kroju niż pierwsze trzy znaki. Na drugim planie widać samolot TB890 QH-C - jest to egzemplarz, który jako ZF-M z Dywizjonu 308 został wykszedowany do Warszawy w 1945 r. (patrz s. 65). Gerard Albrecht walczył w kampanii 1939 r. jako podoficer piechoty. W 1940 r., zagrożony wcieleniem do Wehrmachtu (jako Ślązak), przez „zieloną granicę” przedostał się na południe Europy, a następnie wstąpił do polskich oddziałów na Bliskim Wschodzie. W szeregach Brygady Karpackiej walczył w oblężonym Tobruku w 1941 r. Następnie ochotniczo przeniósł się do lotnictwa i przeszedł pełne szkolenie na pilota myśliwskiego (mimo, że chciał zostać pilotem bombowym!).
- [68] F/Lt Czesław Śnieć (kolega Szymankiewicza z SPL Dęblin) z żoną i swoim samolotem. W Dywizjonie 302 służył od maja 1941 r. do 8 września 1943 r., kiedy został zestrzelony nad okupowaną Europą. Uniknąwszy schwymania przez Niemców, wrócił na Wyspy Brytyjskie w styczniu 1944 r. Służył następnie w różnych jednostkach, a w grudniu 1945 r. wrócił do Dywizjonu 302 na stanowisku dowódcy Eskadry A. Warto zwrócić uwagę, że Spitfire nie nosi śladów intensywnej eksploatacji, a raczej sprawia wrażenie wyblakłego od długiego wystawienia na słońce. Mogło to być wynikiem składowania pod gołym niebem przez ponad rok, nim w końcu trafił do jednostki liniowej.
- [69] Spitfire XVI TD345 QH-F w całej okazałości. Zwraca uwagę brak odznaki dywizjonowej. Samolot pozostał w Dywizjonie 302 do jego rozwiązania pod koniec 1946 r.
- [70] Spitfire XVI TD345 QH-F, Dywizjon 302, Ahlhorn (Niemcy), 1946 r.
- [71] Sgt Zygmunt Malinowski przy Spitfire'rze XVI TD242 ZF-E.
- [72] Spitfire XVI TB480 ZF-B - pozując pilot Sgt Ludwik Kuczyński (w kabine) i mechanik LAC Sylwester Patoka. Warto zwrócić uwagę, że oznaka Dywizjonu 308 malowana na Spitfire'ach XVI po zakończeniu wojny jest z obu stron skierowana grottem do tyłu, przeciwnie do kierunku lotu samolotu i strzała jest w całości żółta (wcześniejsza odmiana malo-

- wana w latach 1943-1944 była skierowana do przodu i miała RAF-owskie trójkolorowe pasy na ogonie).
- [73] Obchody polskiego święta narodowego w Ahlhorn 3 maja 1946 r. rozpoczęła uroczysta Msza św. odprawiona przez kapelana 131 Skrzydła, S/Ldr Walentego Nowackiego. Po obu stronach ołtarza ustawiono Spitfire'y XVI, ten z lewej, z obniżonym tyłem kadłuba, to prawdopodobnie TD242 ZF-E.
- [74] Trzej piloci pozują na Spitfire'rze XVI z Dywizjonu 308, najprawdopodobniej TB613 ZF-H. Warto zwrócić uwagę na literę indywidualną „H” namalowaną na boku i na spodzie zbiornika podwieszanego, a także na klockach pod koła podwozia.
- [75] Spitfire'y XVI TD242 ZF-E i TB480 ZF-B jako tło dla ćwiczeń fizycznych na świeżym powietrzu w Dywizjonie 308 po zakończeniu wojny.
- [76] Spitfire XVI TB715 ZF-P, Dywizjon 308, Gilze-Rijen (Holandia)/Nordhorn (Niemcy), marzec-kwiecień 1945 r.
- [77-78] Piloci Dywizjonu 308 gratulują S/Ldr Karolowi Pniakowi po wykonaniu przez niego 250. lotu operacyjnego – w Spitfire'rze XVI TB715 ZF-P 24 marca 1945 r. Ten Spitfire został dostarczony do Dywizjonu 308 zaledwie tydzień wcześniej. Nosił oznaczenie ZF-P jak Pniak i dowódca dywizjonu poleciał nim po raz pierwszy na lot operacyjny 21 marca. Następnie pilotował go regularnie do połowy kwietnia.
- [79] Wrak Spitfire'a XVI TB715 ZF-P na składowisku złomu. 17 kwietnia S/Ldr Pniak wykonał tym samolotem dwa loty bojowe, ale późnym popołudniem, kiedy za sterami siedział F/O Eugeniusz Haerberle, maszyna została trafiona ogniem niemieckiej obrony i wylądowała awaryjnie po własnej stronie frontu. Choć pierwotnie uznana za uszkodzoną (kategoria B), ostatecznie została skasowana i złomowana.
- [80] Spitfire XVI TB995 ZF-O, Dywizjon 308, Varrelbusch (Niemcy), czerwiec 1945 r.
- [81] Spitfire XVI TB995 ZF-O na lotnisku w Niemczech po zakończeniu wojny. Warto zwrócić uwagę na antenę układu lądowania wg sygnałów radiowych na spodzie kadłuba (poniżej kokardy). Ten samolot, dostarczony do dywizjonu w ostatnich dniach marca 1945 r., był najczęściej pilotowany przez F/O Kazimierza Kozaka i pozostał w jednostce do jej rozformowania pod koniec 1946 r.
- [82-84] Sekwencja zdjęć tego Spitfire'a zrobionych przy tej samej okazji co zdj. [80]. Widać polską szachownicę z prawej strony przodu kadłuba, poziomą w pozycji samolotu stojącego na ziemi, kokardę podskrzydłową w sporej odległości od końcówki (przed wprowadzeniem podskrzydłowych numerów ewidencyjnych), oraz małe kokardy „C1” na górnej powierzchni skrzydeł, naniesione na zamalowanych wcześniejszych dużych kokardach „B”.
- [85-86] TB995 ZF-O kołuje w Varrelbusch w czerwcu 1945 r.
- [87] Spitfire XVI z Dywizjonu 308, zapewne TB995 ZF-O, o wiele później, z mocno wypłowiałym kamuflażem (zwłaszcza plamami w szarym kolorze Ocean Grey), i podskrzydłowymi kokardami przy końcówce, aby zrobić miejsce na numer.
- [88] Spitfire XVI TB890 ZF-M sfotografowany w Croydon w 1945 r. Dostarczony do Dywizjonu 308 pod koniec marca 1945 r., od czerwca regularnie pilotował go F/Lt Józef Mierzejewski. 6 lipca przeleciał on tym Spitfire'em z Varrelbusch do Croydon i trzy dni później wrócił.
- [89] Spitfire XVI TB890 ZF-M, Dywizjon 308, Varrelbusch (Niemcy), lato 1945 r.
- [90] Uzupełnianie paliwa w samolocie Spitfire XVI TB890 ZF-M w Varrelbusch w połowie czerwca 1945 r.
- [91-94] Kolejny zestaw zdjęć przedstawiających tankowanie TB890 ZF-M pod koniec lipca lub na początku sierpnia 1945 r. Warto zwrócić uwagę na żółtą linię przerywaną – „oznaczenie ratunkowe” – na osłonie kabiny. Według przepisów RAF, powinien temu towarzyszyć krótki opis otwierania kabiny od zewnątrz, wymalowany żółtym kolorem na burcie, jednak wydaje się, że nie malowano go na polskich Spitfire'ach (na samolotach z klasycznym kadłubem miał to być malowany pod kabiną tekst o treści „ODBLOKOWANIE KABINY NA WIERZCHU”). Mechanik stojący za kadłubem na zdj. [92-93] to LAC Ryszard Kwiatkowski. Na zdj. [94] widać dwa interesujące elementy: literę indywidualną samolotu w kolorze Sky na spodzie okapotowania silnika oraz wyrzutnik małych bomb ćwiczebnych pod kadłubem.
- Tego Spitfire'a następnie wysłano na wystawę RAF do Warszawy. F/Lt Józef Mierzejewski zapisał w swojej książce lotów 17 października: „890 do B-118 dostawa samolotu WARSZAWA wyst.” (B-118 to oznaczenie kodowe lotniska Celle). Jak opisano na s. 65, nie dotarł do miejsca przeznaczenia i w końcu wrócił do służby w 131 Skrzydle, trafiwszy do Dywizjonu 302 jako QH-C (patrz zdj. [68] na s. 29).
- [95] Tankowanie innego Spitfire'a XVI z Dywizjonu 308, być może TB632 ZF-R. Na wierzchu kadłuba można dostrzec napis informujący o liczbie oktanowej paliwa i pojemności zbiornika. W kabinie widać celownik girokopowy (zakryty pokrowcem) i pokrętkę jego przełącznika (w powiększeniu).
- [96] F/O Wacław Stański w kabinie swojego samolotu, Spitfire'a XVI TB632 ZF-R, w asyście LAC Kazimierza Zaluskiego. Na osłonie kadłubowego zbiornika paliwa widać symbole bombek, a pod wiatrochronem - godło jednostki. W tym czasie naniesiono już specjalne oznakowanie awaryjne w postaci przerywanej żółtej linii wokół odsuwanej osłony kabiny i ciągłej linii w tym kolorze na wewnętrznej stronie drzwiczek.
- [97] TB632 ZF-R w Varrelbusch latem 1945 r. Na kadłubie widać złote symbole bombek. Ten Spitfire został dostarczony do Dywizjonu 308 w połowie marca 1945 r.
- [98-100] Ten sam Spitfire kołuje w Varrelbusch w połowie czerwca 1945 r. i dołącza do szeregu innych samolotów Dywizjonu 308: TB637 ZF-T, TB890 ZF-M i TB995 ZF-O. Widać wielkie kokardy na górnej powierzchni skrzydeł (powstałe przez domalowanie wąskich żółtych i białych kręgów do wcześniejszych znaków typu „B”). TB632 był jednym z bardzo nielicznych samolotów w 308 z takimi wielkimi kokardami „C1”.
- [101] Spitfire XVI TB632 ZF-R kołuje w Varrelbusch w połowie czerwca 1945 r. Wśród stojących lotników zwraca ten w kurtce skórzanej ozdobionej napisem „HABERBUSCH” - najwyraźniej jest to F/Lt Tadeusz Schiele, obdarzony przezwiskiem wywiedzionym od sławnego warszawskiego browaru „Haberbusch i Schiele”.
- [102] Spitfire XVI TB632 ZF-R, Dywizjon 308, Varrelbusch (Niemcy), połowa 1945 r.
- [103] Spitfire TB632 na lotnisku w okupowanych Niemczech. Na otwartej kabinie siedzi sierż. Włodzimierz Roszak. Zwraca uwagę statecznik pionowy myśliwca Messerschmitt leżący na ziemi.
- Jest to kolejny przykład samolotu, w którym dwie ostatnie cyfry numeru ewidencyjnego odmalowano innym szablonem po zamalowaniu pasa Sky.
- [104] Spitfire XVI TB632 ZF-R, Dywizjon 308, Ahlhorn (Niemcy), 1946 r.
- [105] Widok z prawej strony Spitfire'a XVI TB632 ZF-R, prawdopodobnie w Ahlhorn in 1946 r. Warto zwrócić uwagę, że nie widać złotych obwódek kokard skrzydłowych.
- [106] F/O Sławomir Kowalski na ogonie Spitfire'a XVI TB866 ZF-V mającego prawy ster wysokości uszkodzony ogniem przeciwlotniczym. Co dziwne, dokumenty Dywizjonu 308 nie wspominają o jakimkolwiek uszkodzeniu bojowym tego Spitfire'a (dostarczonego pod koniec marca 1945 r. i używanego tam dokładnie przez rok)! F/O Kowalski pilotował ten samolot tylko w trzech lotach operacyjnych: raz 2 kwietnia 1945 r. i dwukrotnie 3 kwietnia. Po drugim locie 3 kwietnia Spitfire nie brał udziału w lotach przez parę dni, więc wydaje się prawdopodobne, że to zdjęcie zrobiono po południu 3 kwietnia 1945 r. W głębi widać inną szesnastkę, TB636 ZF-U.
- [107] TB866 ZF-V kołuje w Varrelbusch w czerwcu 1945 r.
- [108] F/Sgt Stanisław Tołoczko zabiera się do „dolanía oleju do głowy” F/Lt Leonowi Świetlikowskiemu w Varrelbusch latem 1945 r., a tłem sceny jest TB866 ZF-V. Na tym zdjęciu dobrze widać antenę systemu „swoj-obcy” pod prawym skrzydłem.
- [109] F/Sgt Stanisław Tołoczko, F/Lt Leon Świetlikowski i F/Sgt Jerzy Głowczewski pozują z bombą 500-funtową (wygląda na to, że Głowczewski zabawia się zapalnikami...) przed tym samym Spitfire'em.
- [110] Nierozpoznany podoficer pozuje ze Spitfire'em XVI TB866 ZF-V. Warto zauważyć wyrzutnik małych bomb ćwiczebnych pod kadłubem i standardowy wyrzutnik bomb 250-funtowych pod skrzydłem.
- [111] Spitfire XVI TB866 ZF-V, Dywizjon 308, Varrelbusch/Ahlhorn (Niemcy), 1945 r.
- [112] Spitfire XVI TD242 ZF-E, Dywizjon 308, Ahlhorn (Niemcy), 1945-1946 r.
- [113] Spitfire XVI TD242 ZF-E sfotografowany w Niemczech po zakończeniu wojny. Został dostarczony do Dywizjonu 308 pod koniec kwietnia 1945 r. i przed końcem wojny zanotował tylko trzy loty bojowe. Stał się osobistą maszyną dowódcy eskadry A: najpierw F/Lt Zbigniewa Kobierzyckiego, a od połowy września 1945 r. F/Lt Edwarda Jaworskiego. Ten drugi latał na nim aż do 16 grudnia 1946 r., kiedy poprowadził ostatnich dziewięć Spitfire'ów Dywizjonu 308 do 33 Jednostki Zaopatrzenia (33 MU) w bazie RAF Lyneham do kasacji.
- [114] Niezidentyfikowany lotnik przy Spitfire'rze TD242 ZF-E, noszącym już ślady znacznego zużycia. Wyraźnie widać układ oznaki dywizyjowej, z grotem strzały skierowanym ku tyłowi.
- [115] Grupa mechaników przy Spitfire'rze TD242. Widać szczegóły usterzenia. Zdjęcie zrobiono z filtrem wzmacniającym barwy ciepłe (zapewne dla podkreślenia opalenizny pozujących), co nadaje dziwny wygląd wypłowiałej kokardzie na skrzydle.
- [116] Grupa mechaników podpira skrzydło na własnych barkach podczas wymiany koła w Spitfire'rze TD242 ZF-E.
- [117] Mechanik Sgt Jerzy Cordee przy TD242 ZF-E. Wygląda na to, że Spitfire nie ma lewej lotki i dolnej części osłony silnika, więc zdjęcie zrobiono prawdopodobnie podczas prac technicznych.

Polish Wings

- [118] Spitfire TD242 ZF-E wśród innych samolotów polskiego skrzydła na lotnisku Varrelbusch w połowie czerwca 1945 r.
- [119-120] Tankowanie tego samolotu na lotnisku Varrelbusch w okupowanych Niemczech. Dobrze widać oznakę dywizjonową pod wiatrochronem i żółtą linię przerywaną wokół odsuwanej osłony kabiny.
- [121] TD242 ZF-E jako tło pamiątkowego zdjęcia nierozpoznanego mechanika i jego rodziny (?).
- [122-124] Spitfire XVI TD317 został dostarczony do Dywizjonu 308 20 kwietnia 1945 r. jako uzupełnienie w miejsce TB715 i został oznaczony ZF-P jak Pniak, stając się osobistą maszyną dowódcy dywizjonu. Był to pierwszy Spitfire z kropłową kabiną w Dywizjonie 308 i być może dlatego stał się ulubionym tłem zdjęć pamiątkowych zarówno dla personelu dywizjonu, jak i gości.
- [125] Grupa mechaników pozuje przy usterzeniu TD317 ZF-P. Drugi z prawej LAC Ryszard Kwiatkowski. Widać antenę prętową na grzbiecie kadłuba.
- [126] Kiedy S/Ldr Ignacy Olszewski zastąpił S/Ldr Pniaka na czele Dywizjonu 308, przejął również TD317 ZF-P jako swojego osobistego Spitfire'a. Tu on sfotografowany w kabine. Widać szczegóły oznaki dywizjonu.
- [127] Spitfire XVI TD317 ZF-P, Dywizjon 308, Ahlhorn (Niemcy), 1945-1946 r.
- [128-130] Sekwencja zdjęć F/Lt Stanisława Bochniaka, dowódcy eskadry B Dywizjonu 308, kołującego w TD317 ZF-P w 1946 r. Zwraca uwagę, że zarówno oznakę dywizjonu, jak i szachownicę z tej strony kadłuba namalowano w takim położeniu, że były poziome, kiedy samolot znajdował się na ziemi. Jak się wydaje, cyfra „7” numeru ewidencyjnego była częściowo zamalowana.
- [131-132] F/Lt Bochniak w kabine i obok tego Spitfire. Z lewej strony kadłuba oznaka dywizjonu była namalowana tak, że była poziomo w położeniu lecącego samolotu.
- [133] Od lewej: F/Lt Włodzimierz Link, F/Lt Józef Mierzejewski i F/Lt Stanisław Bochniak przy Spitfire'rze XVI TD317 ZF-P. Mierzejewski pilotował tego Spitfire'a 16 grudnia 1946 r. podczas przelotu ostatnich samolotów Dywizjonu 308 do 33 MU do kasacji.
- [134] Piloci Dywizjonu 317 przy Spitfire'rze XVI w sierpniu 1945 r. w Varrelbusch. Stoją na ziemi, od lewej: dwaj nn, F/O Witold Mackiewicz, F/Lt Jerzy Szymankiewicz, S/Ldr Paweł Niemiec, F/Lt Roman Marecki, F/Lt Marian Cholewka, Sgt Leszek Jankowski, P/O Aleksander Mrozek, F/O Adam Kolczyński, F/Lt Czesław Mroczyk, W/O Waław Frączek. Na samolocie, od lewej: Sgt Józef Bienkowski i W/O Józef Rulewski siedzą na prawym skrzydle, F/Sgt Kazimierz Becher i W/O Zdzisław Bartoszek stoją z nimi, nn, W/O Mieczysław Jaszczak, nn (za nim), F/Lt Czesław Hrynaskiewicz, nn, F/O Tadeusz Guziak, F/Lt Bronisław Mach, F/Lt Gustaw Radwański.
- [135] F/Lt Jerzy Szymankiewicz i Hanna Frelkówna, jedna z dziewcząt z Oberlangen, w Varrelbusch latem 1945 r. W Dzienniku Operacyjnym Dywizjonu 317 odnotowano 15 sierpnia 1945 r.: „Dowódca eskadry A, F/Lt Szymankiewicz żeni się w kościele w Varrelbusch koło Cloppenburga, Niemcy”. Za szczęśliwą parą widać Spitfire'y Dywizjonu 317, m.in. z prawej JH-Z, zapewne TD149.
- [136] Spitfire XVI TD149 JH-Z, Dywizjon 317, Ahlhorn (Niemcy), 1945-1946 r.
- [137] Piękne ujęcie TD149 JH-Z w locie. Ten Spitfire, dostarczony do RAF w marcu 1945 r., służył w 322 Dywizjonie królewskiego lotnictwa holenderskiego nim pod koniec maja został przekazany do 317. W tej polskiej jednostce pozostał do końca 1946 r.
- [138-139] Szereg Spitfire'ów XVI z Dywizjonu 317 na betonowym pasie lotniska. JH-C to być może TB596, numery JH-J i JH-U nie są znane, JH-B to prawdopodobnie TD142, numer ewidencyjny JH-D jest niezany, JH-Y to być może TB893 a JH-T z kropłową kabiną to z pewnością TB889. Na niektórych samolotach widać oznaki dywizjonowe.
- [140] JH-M, prawdopodobnie TD138, który został wysłany do Polski dwa miesiące później (patrz s. 65), ale ostatecznie powrócił do 317 i służył jako JH-L do rozformowania jednostki (por. ss. 62-64). Nie można wykluczyć, że to TD189, ale wydaje się to mało prawdopodobne w świetle najnowszych badań.
- [141] Spitfire'y z Dywizjonu 317 ustawione do startu szykiem. Prowadzące samoloty obu kluczy są nierozpoznane, natomiast boczne to, od lewej: JH-X (nr ewidencyjny niezany), JH-Y (być może TB893), JH-M z kropłową kabiną (prawdopodobnie TD138) i JH-Q (TB581, który w końcu trafił do Warszawy, patrz ss. 65-75).
- [142] Oficerowie 131 Skrzydła z brytyjskimi oznaczeniami w Varrelbusch 11 września 1945 r. Od lewej: G/Cpt Aleksander Gabszewicz (DSO) oraz W/Cdr Tadeusz Sawicz, F/Lt Edward Jaworski, F/Lt Bronisław Mach i F/O Stanisław Nawarski (wszyscy DFC). Tło stanowią Spitfire'y XVI Dywizjonu 317, m.in. JH-P (nr niezany) z prawej.
- [143] W/Cdr Waław Król prowadzi defiladę przy tej samej okazji. Widoczne w głębi Spitfire'y to m.in., od lewej, JH-M z kropłową kabiną (prawdopodobnie TD138) oraz klasyczne JH-V (nr niezany) i JH-Y (być może TB893).
- [144] TB581 JH-Q wśród Spitfire'ów XVI Dywizjonu 317 11 września 1945 r. na lotnisku Varrelbusch w Niemczech, podczas uroczystego przeglądu Dywizjonu 317, połączonego z dekoracją personelu. Ten Spitfire był używany w Dywizjonie 66 RAF i belgijskim 349 nim pod koniec maja 1945 r. trafił do 317.
- [145] Spitfire XVI TB581 JH-Q, Dywizjon 317, Varrelbusch (Niemcy), sierpień-wrzesień 1945 r.
- [146] Spitfire XVI TB889 JH-T, Dywizjon 317, Varrelbusch (Niemcy), lato 1945 r.
- [147] Spitfire XVI TB889 JH-T w 1945 r. Na wierzchu skrzydeł widać małe kokardy „C1”, a pod nimi pola świeżego kamuflażu pokrywające stare kokardy „B”. Nim ten Spitfire został dostarczony do Dywizjonu 317, był używany w Dywizjonie 74 RAF i francuskim 340. Widać wyraźne ślady zamalowanego poprzedniego oznaczenia pod literą indywidualną T. Widać także, że pod kabiną namalowano już oznakę Dywizjonu 317, ale na osłonie silnika nie ma jeszcze polskiej szachownicy. Wydaje się, że boczny panel okapatowania był wymieniany, jako że widoczne na nim linie podziału kolorów nie pasują do sąsiednich paneli ani pokrywy wlewu oleju poniżej rur wydechowych. Nad literą B numeru ewidencyjnego widać niezasłonięty wylot raketnicy. W głębi widać innego Spitfire'a z tej samej jednostki z kropłową kabiną, prawdopodobnie oznaczonego JH-L.
- [148] F/Lt Bronisław Mach obok swojego osobistego Spitfire'a, demonstruje z dumą Srebrny Krzyż Virtuti Militari oraz brytyjski Zaszczytny Krzyż Lotniczy.
- [149] Spitfire'y XVI TB635 JH-S i TB889 JH-T w Varrelbusch latem 1945 r. TB889 trafił najpierw w kwietniu 1945 r. do 74 Dywizjonu RAF, następnie na początku maja do francuskiego 340 Dywizjonu, a w końcu został przydzielony do 317 pod koniec tego miesiąca.
- [150] Cpl Wiktor Brzeziński przy TB889 JH-T w 1945 r. Po odejściu F/Lt Macha z Dywizjonu 317 w połowie września 1945 r. oznaczenie tego Spitfire'a zmieniono na JH-Y.
- [151] Zdjęcie tego samego Spitfire'a zrobione przy innej okazji, z użyciem filtra wzmacniającego barwy ciepłe. Wyraźnie widać żółtą linię przerywaną (na tym zdjęciu równie ciemną, co obwódka kokardy) wokół odsuwanej osłony i drzwiczek kabiny.
- [152] Dwa Spitfire'y XVI Dywizjonu 317 w odmianie z obniżonym kadłubem i kropłową osłoną kabiny sfotografowane na lotnisku Ahlhorn w zimowej scenarii na przełomie 1945/1946 r. W głębi TB889 JH-Y, a przed nim TE206 JH-A. Na tym ostatnim widać typowy płócienny pokrowiec zakładany na oszkleenie kabiny - linki służące do jego mocowania zostawiały charakterystyczne ślady na burtach Spitfire'ów.
- [153-155] Seria zdjęć Sgt Krzysztofa Pawlika przy Spitfire'rze XVI TB889. Widać charakterystyczne wytarte ślady od linek płóciennego pokrowca na kadłubie przed kabiną. Dokładnie widać formę numeru ewidencyjnego: dwie ostatnie cyfry (zamalowane przy usuwaniu pasa Sky wokół kadłuba) odtworzone przy użyciu szablony innego kroju, przy czym jak się wydaje nowa cyfra „8” została namalowana do góry nogami. Z kolei pod częścią „TB8” widać pole innego koloru. Zapewne przy zmianie litery indywidualnej samolotu odnowiono całe pole koloru ciemnozielonego za kokardą kadłubową, omijając tylko (i to niezbyt starannie) obszar numeru ewidencyjnego. Widać rozmieszczenie oznaczeń: szachownica z napisem „POLAND” na osłonie silnika, godło Dywizjonu 317 pod wiatrochronem, litery dywizjonowe „JH” pod kabiną i litera indywidualna (mniejsza i jaśniejsza od dywizjonowych) za kokardą, numer ewidencyjny w standardowym miejscu na tyle kadłuba. Na zdj. [155] w głębi inny Spitfire XVI Dywizjonu 317, zapewne TE188 JH-T.
- [156] Trzej piloci Dywizjonu 317 (od lewej): Sgt Jan Żurakowski (nie mylić ze sławnym pilotem Januszem Żurakowskim!), Sgt Krzysztof Pawlik i F/Sgt Leszek Jankowski przed Spitfire'em TB889 na lotnisku w okupowanych Niemczech latem 1946 r.
- [157] Spitfire XVI TB889 JH-Y, Dywizjon 317, Ahlhorn (Niemcy), 1946 r.
- [158] Kolejne zdjęcie Sgt Krzysztofa Pawlika przy Spitfire'rze XVI TB889.
- [159] Wymiana lewego koła w Spitfire'rze XVI ozdobionym nazwą „Viviane”, którego skrzydło spoczywa dosłownie na barkach personelu Dywizjonu 317. Niemal wszystkie Mk XVI dostarczone do Dywizjonu 317 podczas jego przezbiorzenia z Mk IX miały z sobą służbę w jednostkach francuskich lub belgijskich i ta nazwa została prawdopodobnie odziedziczona z jednej z nich. Pierwszy z prawej stoi Sgt Krzysztof Pawlik.
- [160] Szereg Spitfire'ów XVI z Dywizjonu 317. Widać oznakę dywizjonu pod wiatrochronem i przerywaną żółtą obwódkę osłony kabiny. JH-H to prawdopodobnie TD118. Numery ewidencyjne drugiego Spitfire'a (JH-X) i kolejnych w szeregu są niezane. Trzeci samolot, oznaczony JH-C, -G lub -O (być może TB596, zapewne oznaczony JH-C) jest ciekawy...

- [161] ...bo ten Spitfire (czwarty w szeregu w tym ujęciu) nosi znane nam imię „Viviane” na osłonie silnika, ale teraz już widnieje nad nim polska szachownica lotnicza.
- [162] Sgt Leszek Jankowski z Dywizjonu 317 (z lewej) i sierż. Włodzimierz Roszak (były żołnierz NSZ goszczący u znajomych w polskim skrzydle) pozują latem 1946 r. do pamiątkowego zdjęcia koło przyrządu do ustawiania uzbrojenia typu E w Spitfire’ach. Kregi na ramionach przyrządu są odpowiednikami działek i karabinów maszynowych oraz fotokarabinu, a ten powyżej - celownika.
- [163] Czterej mechanicy sфотографowani ze Spitfire’em XV TD138 JH-L. Wyraźnie widać „oznaczenie ratunkowe” (przerwaną żółtą linię wokół osłony kabiny). Widać przycisk otwierania kabiny z prawej strony pod wiatrochronem. Powinna mu towarzyszyć angielskojęzyczna instrukcja „ABY ODSUNĄĆ OSŁONĘ DO TYŁU NACIŚNIJ PRZYCISK”, której tu nie ma.
- [164-165] Dwa zdjęcia pamiątkowe przy Spitfire’rze XVI JH-L, zapewne TD138, ozdobionym fikcyjnym „kontem zwycięstw” zniszczonych wrogich samolotów i innego sprzętu wojskowego, namalowanym na samolocie, kiedy miał trafić do Warszawy (patrz ss. 65-66). Na zdj. [165] z prawej jest LAC Lesław Latawiec. Te zdjęcia zrobiono prawdopodobnie latem 1946 r. w Ahlhorn.
- [166] Zbliżenie „konta zwycięstw” wymalowanego pod kabiną tego Spitfire’a w miejscu normalnie zarezerwowanym dla odznaki dywizyjowej. Symbole wydają się oznaczać zniszczone samoloty, ciężarówkę, czołgi, lokomotywy, barki i statki, jednak te liczby nie dają się powiązać z żadnym pilot z Dywizjonu 317 w tym okresie (ani tym bardziej z żadnym Spitfire’em XVI tej jednostki, która przebroiła się w ten wariant po zakończeniu wojny). Co ciekawe, liczby „zwycięstw” poszczególnych kategorii są dokładnie takie same jak na Spitfire’rze XVI nr TB292 QH-Z z Dywizjonu 302, który ostatecznie trafił na wystawę RAF do Warszawy w październiku 1945 r. (por. zdj. [184] na s. 70). Warto zwrócić uwagę, że wg regulaminów RAF w tym właśnie miejscu powinien się znajdować anglojęzyczny napis „ODBLOKOWANIE KABINY Z DRUGIEJ STRONY” w kolorze żółtym. TD138 był najpierw używany we francuskich Dywizjonach 345 i 340, następnie w 127 Dywizjonie RAF, a pod koniec maja 1945 r. został dostarczony do 317. Po nieudanej wyprawie do Warszawy powrócił do służby w tym samym dywizjonie i pozostał w nim do rozformowania jednostki pod koniec 1946 r.
- [167] Spitfire XVI nr TD138 JH-L, sфотографowany w Ahlhorn zapewne w drugiej połowie marca 1946 r. Warto zwrócić uwagę, że na samolocie nie ma odznaki dywizyjowej. W środku (w czapce z daszkiem) Sgt Władysław Brzózkiwicz.
- [168] Spitfire XVI TD138 JH-L, Dywizjon 317, Ahlhorn (Niemcy) 1946 r.
- [169] S/Ldr C. T. P. „Steve” Stephenson bawi się z psem, w głębi widać próbę silnika TB890 ZF-M. Spitfire nosi standardową polską szachownicę na dziobie i odznakę Dywizjonu 308 pod kabiną, ale oznaczenia literowe zostały namalowane od nowa – w odwrotnej kolejności i innym krojem (por. s. 37). Wszystkie Spitfire’y używane w tym czasie przez polskie skrzydło miały z obu stron kod dywizjonowy pod kabiną, a literę indywidualną w tylnej części kadłuba.
- [170] S/Ldr Stephenson i F/Lt S. J. „Polly” Perkins pozują przy TD138 JH-M, na którym widnieje imponujące ale fikcyjne „konto zwycięstw”. Również na tym samolocie oznaczenia literowe są w odwrotnym układzie (por. zdj. [140] na s. 54). Tych dwóch pilotów RAF wyznaczono, aby dostarczyli Spitfire’y do Warszawy, ale ostatecznie dotarli tylko do Poznania.
- [171-172] Jeszcze dwa zdjęcia S/Ldr Stephensona [172] i F/Lt Perkinsa [171] przy Spitfire’rze XVI TD138 JH-M. Obaj byli pilotami 16 Dywizjonu RAF (który wcześniej nosił numer 268 i został przemianowany na 16 pod koniec września 1945 r.). Wg Colina Forda, historyka 268 Dywizjonu, wybór dwóch pilotów doświadczonych w taktycznym rozpoznaniu lotniczym nie był przypadkowy. Poinstruowano ich przed tym lotem, żeby wyszukiwali konkretne przejawy radzieckiej aktywności wojskowej na ziemi i w miarę możliwości zbaczali z zaplanowanej trasy aby rozpoznać lotniska, na których spodziewano się stacjonowania radzieckich samolotów. Po powrocie złożyli obszernie relacje dla szeregu oficerów wywiadu (w tym starszego oficera wywiadu w skrzydle, do którego należał ich dywizjon).
- [173] Kadłub TB581 JH-Q przed Muzeum Narodowym w centrum Warszawy pod koniec października 1945 r.
- [174-175] Ten sam Spitfire po otwarciu Wystawy RAF 29 października 1945 r. Zarówno TB581 JH-Q jak i TB292 QH-Z zostały gruntownie odmalowane przed dostarczeniem do Warszawy. Nie namalowano przy tym słowa „POLAND” pod szachownicą ani oznak dywizyjnych pod wiatrochronem.
- [176] Spitfire XVI TB581 JH-Q, ex-Dywizjon 317, Warszawa, październik 1945 r.
- [177-180] Spitfire XVI TB581 JH-Q przed Muzeum Narodowym podczas wystawy. Również on został ozdobiony fikcyjnym „kontem zwycięstw” z lewej strony kadłuba pod wiatrochronem.
- [181] Oficjalny plakat Wystawy RAF opublikowany przez zakład drukarski firmy litograficznej Główniczewskiego, mającej długie przedwojenne tradycje. Wnuk jej założyciela, F/Sgt Jerzy Główniczewski, był pilotem Spitfire’ów w Dywizjonie 308 (patrz zdj. [109] na s. 43).
- [182] Przed TB581 JH-Q ustawiono planszę z listą sprzętu wroga, zaczynającą się od słów „W REKU POLSKICH PILOTÓW TEN MYSLIWIEC ZNISZCZYŁ 2 NIEMIECKIE SAMOLOTY”... itd., choć przecież ten konkretny Spitfire został przydzielony do polskiej dopiero w końcu maja 1945 r.!
- [183] Spitfire XVI TB581 JH-Q na dziedzińcu Muzeum Narodowego w Warszawie podczas Wystawy.
- [184-186] Kiedy TB581 JH-Q wzbudzał sensację przed Muzeum Narodowym, TB292 QH-Z z Dywizjonu 302 stał na lotnisku Warszawa-Okęcie. Mimo ograniczonego dostępu do niego, personel linii lotniczych i portu lotniczego korzystał z każdej okazji, by zrobić sobie zdjęcia pamiątkowe z legendarnym myśliwcem Spitfire. Na zdj. [184] pozuje Benedykt Dąbrowski (pilot myśliwski z 1939 r., który podczas wojny aktywnie działał w podziemiu w okupowanej Polsce). Widać „konto zwycięstw” pod wiatrochronem – również fikcyjne. Na zdj. [185] uwieczniony został kapitan PLL LOT Zbyszko Brycki.
- [187-188] Dwa zdjęcia TB581 JH-Q zimą 1945 r./1946 r. na lotnisku Warszawa-Okęcie, po zakończeniu Wystawy RAF, ale przed przekazaniem obu Spitfire’ów do Muzeum Wojska Polskiego. Widać, że stan samolotu uległ pogorszeniu (zwraca uwagę złamany maszt antenowy).
- [189, 191] Spitfire XVI TB292 QH-Z, ex-Dywizjon 302, Warszawa, koniec 1945 r.-początek 1946 r.
- [190, 192] Spitfire XVI TB292 QH-Z nadal na lotnisku Warszawa-Okęcie zimą 1945-1946 r. W głębi widać Douglasy C-47. Kiedy Spitfire’y przemalowano przed dostawą na Wystawę RAF do Warszawy, ich numery ewidencyjne namalowano od nowa na burtach kadłuba dużo niżej niż normalnie (najwyraźniej nie czekając na wyschnięcie poprawek kamuflażu, w wyniku czego czarna farba malowniczo się rozmyła).
- [193] TB581 JH-Q (z lewej) i TB292 QH-Z na lotnisku Warszawa-Okęcie. Wcześniej publikacje (również moje) datowały to zdjęcie na październik 1945 r., po przylocie Spitfire’ów. W rzeczywistości zrobiono je latem 1946 r., kiedy oczekiwały na decyzję o ich dalszym losie. Skrzydło na pierwszym planie należy do DC-4 (prawdopodobnie SE-BBG) szwedzkiej linii Aerotransport AB.
- [194] Wycinek z dziennika „Życie Warszawy” z 21 października 1946 r. przedstawiający holowanie TB292 QH-Z ulicami miasta do Muzeum Wojska Polskiego.
- [195-196] Oba Spitfire’y sфотографowane w Muzeum Wojska Polskiego. Towarzyszy im Il-2, który do dziś znajduje się w kolekcji Muzeum. Zdjęcia te zostały zapewne zrobione zimą 1946/47 r. Na zdj. [196] widać wieżyczki Mostu Poniatowskiego. Na zdj. [195] widać w głębi ruiny dawnego Szpitala Św. Łazarza na tyłach Muzeum oraz ruiny budynków przy Placu Trzech Krzyży, rozebrane na przełomie lat 1940. i 1950. Stan obu Spitfire’ów wydaje się wciąż nienajgorszy.
- [197] Spitfire TB581 w tym samym miejscu, co na zdj. [195], ale w dużo gorszym stanie. Do tego czasu obszar Muzeum Wojska Polskiego uległ zmniejszeniu, o czym świadczy parkan i barak wzniesiony za samolotem.
- [198] Spitfire XVI TB292 QH-Z w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie na przełomie lat 1940. i 1950.
- [199] Pilotki ATA i lotniczki z pomocniczej służby kobiet (WAAF), a wśród nich Polka Anna Leska (stoi pośrodku) pozują przy polskim Spitfire’rze XVI. Samolot musi być w trakcie naprawy, sądząc po nowym, niepomalowanym dolnym okapotowaniu i braku działek oraz lusterka wstecznego.
- [200] W/O S. Sollitt (z lewej) i F/Sgt C. Zuber (obaj z RAF) pozują przy Spitfire’rze XVI o numerze zaczynającym się SM2., z oznaczeniem LO-J, z 602 Dywizjonu RAF na początku 1945 r. Może to być samolot pilotowany w tej jednostce przez F/Lt Zbigniewa Wróblewskiego. Zachowane dokumenty podają tylko numery jego Spitfire’ów, wśród których były SM235, SM254, SM276 i SM288.
- [201] Spitfire XVI RW388 U4-U, 667 Dywizjon RAF, Niemcy, wiosna 1946 r.
- [202-203] Spitfire XVI RW388 sфотографowany w Farnborough w drugiej połowie 1945 r. Samolot ma pełne oznakowanie szybkiej identyfikacji brytyjskich myśliwców, z pasem Sky i takimż kołpakiem śmigła. Jest pozbawiony uzbrojenia, a wyloty komór uzbrojenia zaslepiono na płask. Warto zauważyć, że ma już rury wydechowe nowego typu, okrągłe w przekroju. W kabynie nie ma celownika, zbudnego do zadań wykonywanych przez 667 Dywizjon: jednostka ta holowała cele powietrzne do ćwiczeń w strzelaniu. W 1945 r. była w niej spora grupa polskich pilotów, a wśród nich F/Lt Zbigniew Kalinowski, na odpoczynku po wykonaniu więcej niż tury

- bojowej w Dywizjonie 318. 30 listopada 1945 r. uszkodził on RW388 U4-U podczas lądowania w okupowanych Niemczech (prawdopodobnie w Audorf). Szkodę zakwalifikowano do kategorii Ac i samolot skierowano do naprawy w polskim 411 RSU. Naprawę ukończono 9 maja 1946 r. Nie był to jednak koniec polskich perypetii RW388, patrz ss. 85-86.
- [204-210] Pamiątkowe zdjęcia przy Spitfire'rze XVI RW388 U4-U po jego naprawie w 411 RSU, wiosną 1946 r. Zwraca uwagę nietypowe położenie numeru ewidencyjnego na spodzie skrzydła, namalowanego przed płaszczyzną głównego dźwigara. Samolot zachował pas Sky wokół tyłu kadłuba (typowy dla samolotów Fighter Command), ale ma kołpak śmigła pomalowany na czarno (jak w 2nd TAF/BAFO). Na zdj. [206] widać dwa inne Spitfire'y (z 322 Sqn holenderskiego i 340 Wolnych Francuzów), które również nie mają uzbrojenia, ale są wyposażone w rury wydechowe wczesnego typu, o spłaszczonym przekroju. Na zdj. [204] pierwszy z lewej stoi Stawomir Zawadzki. Był nastoletnim żołnierzem Powstania Warszawskiego w 1944 r., a potem jako jeńiec znalazł się w Niemczech, gdzie doczekał wyzwolenia w 1945 r. Dwie dziewczyny na tym samym zdjęciu (uwiecznione również na zdj. [207-208]) także walczyły w Powstaniu Warszawskim. Zdj. [209-210] przedstawiają żołnierzy polskiej 1 Dywizji Pancerniej, którzy odwiedzili to lotnisko.
- [211] Spitfire XVI RW384 UT-S, 17 Dywizjon RAF, Chivenor, 1949-1950 r.
- [212] Spitfire XVI RW384 UT-S podczas tankowania w bazie Chivenor. Na tak (czyli: normalnie) oznakowanym Spitfire'rze Kazimierz Benziński wykonał kilkanaście lotów w okresie od sierpnia 1949 r. do października 1950 r. Warto zwrócić uwagę, że samolot nie ma celownika strzeleckiego, jako że nie był wykorzystywany do zadań myśliwskich.
- [213] Na pokazy w Farnborough w pierwszych dniach lipca 1950 r. Spitfire'y 17 Dywizjonu RAF ucharakteryzowano na Messerschmitty. W tym celu zamalowano kokardy oraz pasy na usterzeniu, a także pas Sky wokół kadłuba, namalowano czarne krzyże na skrzydłach i kadłubie, swastyki na ogonie, a także pomalowano kołpak śmigła i przód okapotowania silnika na żółto. Warto zwrócić uwagę, że samoloty są nieuzbrojone, a wyloty komór działek są zaślepione opływowymi owiewkami.
- [214] Spitfire XVI RW384 UT-S, 17 Dywizjon RAF, Chivenor-Tangmere-Farnborough, 7-9 lipca 1950 r.
- [215-217] W pokazach wzięły udział samoloty nr TB758 UT-X, TB630 UT-E, TB863 UT-D, TE380 UT-C, RW384 UT-S i TB993 UT-Q. Podczas swojej służby w 691/17 Dywizjonie Benziński w różnych okresach regularnie pilotował trzy ostatnie z nich, a sporadycznie również trzy pierwsze (oczywiście wszystkie w normalnym malowaniu RAF). Warto zwrócić uwagę, że Spitfire TB863 istnieje do dziś.
- [218] Piloci 17 Dywizjonu RAF biorący udział w pokazach w Farnborough 8 lipca 1950 r., sfotografowani przy samolocie TB993 UT+Q. Od lewej F/Lt D. White, F/O F. Bernard, F/Lt D. Yearley, S/Ldr R. Noble, PI (Pilot I - odpowiednik stopnia F/Sgt stosowany na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX w.) K. Benziński oraz PII (Pilot II - odpowiednik Sgt) R. B. Barnes. Kazimierz Benziński służył w Dywizjonie 302 od 1942 r. do 1946 r. Po zakończeniu wojny wstąpił do RAF i latał w 691/17 Dywizjonie od października 1948 r. do grudnia 1950 r. Następnie pilotował Spitfire'y 24 w 80 Dywizjonie RAF w Hongkongu w latach 1951-1952.
- [219] Spitfire XVI TE203 FDA-A, 1 Jednostka Wznawiająca (Pilotów), Finnigley, marzec 1949 r.
- [220] TE203 FDA-A to jeden z kilku Spitfire'ów XVI, na których polscy piloci odbywali loty treningowe w 1 (P)RFU. Piotr Bobrowski latał na nim w październiku 1948 r., a Mirosław Wojciechowski w marcu 1949 r. Spitfire ten był w całości pomalowany farbą Aluminium (przepisy RAF nie przewidywały pozostawiania samolotów Spitfire w naturalnym kolorze blach duralowych!), wokół tylnej części kadłuba miał szeroki pas w kolorze żółtym, oznaczającym samoloty szkolne. Znaki przynależności państwowej były tzw. typu „D”, wprowadzonego po wojnie, namalowane bardziej soczystym odcieniem koloru niebieskiego i czerwonego, również wprowadzonym po wojnie. 1(P)RFU miało przydzielone oznaczenia literowe od FDA do FDG, a czwarta litera identyfikowała konkretny samolot. Grzbiet kadłuba przed kabiną pomalowano kolorem czarnym, aby zapobiec oślepieniu pilota. Kolor kołpaka śmigła jest nieznan.
- [221-222] Wypadek F/Lt Kalinowskiego w 667 Dywizjonie w listopadzie 1945 r. (patrz s. 77) nie był ostatnim spotkaniem Spitfire'a XVI nr RW388 z polskimi pilotami. Ironią losu, niemal dokładnie cztery lata później został on uszkodzony znowu mając Polaka za sterami. 23 listopada 1949 r., kiedy pilotował go PI Edwin Malinowski, samolot doznał awarii mechanizmu odrzucania osłony kabiny, która odpadła podczas zakrętu w nurkowaniu z dużą prędkością. W tym czasie i pilot, i samolot należał do 5 Dywizjonu RAF. Te zdjęcia przedstawiają Spitfire'a w tym okresie, z oznaczeniem 7B-D, jakie nosił w 5 Dywizjonie w 1949 r. Zwraca uwagę brak jakiegokolwiek panelu przeciwodblaskowego przed kabiną. Kolor kołpaka śmigła jest nieznan.
- [223] Spitfire XVI RW388 7B-D, 5 Dywizjon RAF, Pembrey, koniec 1949 r.
- [224-225] Ten sam Spitfire sfotografowany w Colerne około 1954 r., z oznaczeniem 3L-R identyfikującym jego przynależność do szkoły kontroli i naprowadzania Fighter Command (FCCRS). 3 stycznia 1952 r. Polak F/Sgt Roman Przystajko-Rolland służący w FCCRS miał wypadek podobny do tego, jaki przydarzył się ponad dwa lata wcześniej. Wg raportu wypadkowego „Po wystartowaniu pilot zaczął zasuwać osłonę kabiny, ale osłona wtedy oddzieliła się samoczynnie od samolotu i uderzyła w usterzenie pionowe. Pilot z powodzeniem wykonał krąg i wylądował bezpiecznie.” Trzeba odnotować, że ten samolot istnieje do dziś. Od 1985 r. jest eksponatem Muzeum R. J. Mitchella w angielskim mieście Stoke-on-Trent. Co jeszcze ciekawsze, niektóre jego elementy posłużyły do renowacji Spitfire'a XVI nr SM411, który obecnie należy do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.
- [226-227] Podczas II wojny światowej Spitfire XVI nr SM411 był używany bojowo w 421 Dywizjonie kanadyjskim. Nosił oznaczenie AU-E, a pod wiatrochronem miał wymalowane imię „Florence”.
- [228] Po wojnie SM411 służył w różnych jednostkach, aż w latach 1960. został ustawiony jako pomnik przy bramie wjazdowej bazy RAF Wattisham w Wielkiej Brytanii.
- [229] Zdemontowany Spitfire nr SM411 przekracza polską granicę 13 czerwca 1977 r.
- [230] Po zmontowaniu SM411 w krakowskim muzeum, na oficjalną uroczystość 7 października 1977 r., podczas której zademonstrowano nowy eksponat, zaproszono trzech asów PSP, którzy latali na samolotach tego typu podczas wojny. Stoją od lewej: Witold Łokuciewski, Stanisław Skalski i Waław Król. Trzeba zaznaczyć, że z nich trzech tylko Król latał operacyjnie na wersji Mk XVI.
- [231] Przez ponad 20 lat SM411 był eksponowany z oznaczeniami namalowanymi w Wielkiej Brytanii przed dostarczeniem do Polski. Ponieważ w latach 1970. nie była znana rzeczywista wojenna litera indywidualna tego samolotu, Spitfire dostał „przypuszczalne” oznaczenie AU-Y.
- [232] Przybycie SM411 trafiło w owym czasie na okładkę magazynu lotniczego „Skrzydła Polska”. Z nieznanых powodów, zamiast użyć kolorowego zdjęcia, opublikowano dziwnie pokolorowaną fotografię czarno-białą.
- [233-234] W 2001 r. Spitfire dostał oznaczenia inspirowane egzemplarzem Mk XVI nr TB995 ZF-O z Dywizjonu 308, które nosi do dziś. W głębi zdj. [234] widać zdatnego do lotu Jaka-18 SP-YYY z kolekcji Muzeum Lotnictwa Polskiego.