

Polacy na Spitfire'ach IX

W 1941 r. sformowano dwa polskie skrzydła myśliwskie, a w 1943 r. jeszcze trzecie. Początkowo polskie dywizjony myśliwskie w Wielkiej Brytanii były wyposażone w Hurricane'y i Spitfire'y I/II, ale do końca 1941 r. wszystkie przebroiły się w Spitfire'y V.

W czerwcu 1942 r. już wszyscy piloci myśliwscy RAF-u wyczekiwali nadejścia Spitfire'ów IX. Najdobitniej świadczy o tym wpis w Dzienniku Bojowym Bazy RAF Northolt z tego miesiąca: „...stało się jasne, że F.W.190 jest lepszym samolotem niż Spitfire VB i oczekiwano nadejścia Spitfire IX.” Dopiero w sierpniu pierwsze Mk IX dostarczono do polskich jednostek, a pierwszy polski dywizjon całkowicie przebroił się na nową wersję w końcu września.

Spśród trzech polskich skrzydeł myśliwskich tylko jedno miało Spitfire'y IX w latach 1942-1943: I Skrzydło Myśliwskie stacjonujące w Northolt i zaangażowane w działania ofensywne nad okupowaną Europą. W tym czasie polskie dywizjony podlegały rotacji między skrzydłami. Kiedy dywizjon opuszczał I Skrzydło na odpoczynek od działań bojowych, zostawał Spitfire'y IX swoim następcem i przejmował od nich samoloty wersji Mk V w bazie „odpoczynkowej”.

Jedyną inną jednostką bojową Polskich Sił Powietrznych używającą Spitfire'ów F.IX w okresie 1942-1943 był „Cyrk Skalskiego”, który walczył w Afryce wiosną 1943 r.

Ale chronologicznie, pierwsi Polacy pilotowali Spitfire'y IX w brytyjskim lotnictwie dostawczym (ferry).

BR601

Ten Spitfire, jeden z pierwszych Mk IX pilotowanych przez Polaków, jest też jedną z zachowanych do dziś maszyn mających polską historię. Samolot powstał w macierzystej wytwórni Supermarine jako jeden z pierwszych seryjnych Spitfire'ów F.IX. Oblatano go 16 czerwca 1942 r. w Eastleigh. Nazajutrz trafił do 45 MU. Stamtąd Stefania Wojtulanis dostarczyła samolot do 64 Dywizjonu RAF, pokonując trasę Prestwick-Lindholme (9 lipca 1942 r.), Lindholme-Balderton (10 lipca), Balderton-Wittering i Wittering-Hornchurch (11 lipca). Samolot służył w 64 Dyonie (pierwszej jednostce liniowej RAF wyposażonej w wersję Mk IX) do października, kiedy doznał uszkodzenia w wypadku. Pilot, S/Ldr Colin F. Gray, wyszedł bez szwanku. BR601 służył następnie w kilku jednostkach RAF. Pod koniec sierpnia 1943 r. został dostarczony do Dywizjonu 316 w Northolt, gdzie dostał oznaczenie SZ-H. Pierwszy lot wykonał na nim 24 sierpnia Sgt Władysław Bielicki. Samolot był pilotowany przez różnych lotników z tej jednostki, a także gościnnie przez oficerów z wyższych szczebli dowodzenia: W/Cdr Tadeusza Rolskiego, W/Cdr Stefana Witorzeńcia i S/Ldr Kazimierza Rutkowskiego. Ostatnie loty na tym samolocie odnotowane w dokumentach Dyonu 316 miały miejsce 20 i 21 września 1943 r., kiedy piloci Dyonu 302 (F/Lt Witold Łanowski, F/Sgt Józef Ziendalski i F/Sgt Stanisław Sowiński) wykonywali loty zapoznawcze na wersji Mk IX. Wkrótce 302 zajął miejsce 316 w Northolt, przejmując też jego samoloty, ale z nieznanych powodów BR601 nie został przekazany z innymi maszynami. Był potem w różnych jednostkach RAF, aż w październiku 1948 r. został sprzedany do lotnictwa południowoafrykańskiego. Do Afryki Południowej dotarł 13 marca 1949 r. na pokładzie parowca „Clan MacKellar”. Dostał nr ewidencyjny 5631 i trafił do składnicy sprzętu, skąd dopiero w styczniu 1951 r. znalazł się w 1 Dywizjonie SAAF. Następnie był używany w różnych jednostkach szkolnych SAAF, przy czym od 1952 r. był wykorzystywany jako nielatająca pomoc naukowa. Następnie został wystawiony jako reklama firmy złomarskiej SA Metals w Kapsztadzie. W 1987 został sprzedany do Wielkiej Brytanii, gdzie

w 1994 r. zakupił go amerykański kolekcjoner. Następnie trafił do Lone Star Flight Museum w Galveston koło Houston w Teksasie. W 2008 r. został nabyty przez Jeffa Thomasa, na zlecenie którego trafił na Nową Zelandię, w celu przeprowadzenia rekonstrukcji do stanu lotnego. Obecnie jest własnością Petera Monka i w firmie Avespex Ltd w Ardmore na Nowej Zelandii trwają prace rekonstrukcyjne.

Piloci dostawczy (ferry)

Na Wyspach Brytyjskich przrzutem samolotów zajmowała się przede wszystkim cywilna organizacja ATA (Air Transport Auxiliary - Pomocniczy Transport Lotniczy). Składała się ona z pilotów nie podlegających służbie wojskowej ze względu na wiek, stan zdrowia, lub płeć. Było wśród nich kilko Polaków. Uzupełnieniem były eskadry dostawcze (DF) RAF, złożone z pilotów wojskowych, którzy służyli w nich w ramach odpoczynku od latania bojowego.

Ku frustracji polskich myśliwców, za sterami *dziewiątek* najpierw usiedli właśnie piloci dostawczy (a wśród nich kobiety). Kronika Dywizjonu 303 zawiera pod datą 26 czerwca 1942 r. znamieny wpis: „Przyleciałam na IX-tce - A nie wystyd Wam? Anna Leska”.

Niestety, nie udało się odnaleźć pełnej ewidencji samolotów dostarczanych przez polskich lotników *ferry* i moge podać tylko te dane, jakie znalazłem w książkach lotów poszczególnych pilotów. Np. Anna Leska pierwszy lot na Spitfire IX wykonała 12 czerwca 1942 r., a do końca sierpnia tego roku dostarczyła lotem 10 samolotów tej wersji.

I Skrzydło Myśliwskie w Northolt

Aż do lata 1944 r. I Skrzydło Myśliwskie (Skrzydło Northolt w strukturze RAF, później przemianowane na 131 Skrzydło/Polowy Port Lotniczy) było jedyną polską formacją w Europie wyposażoną w Spitfire'y IX. Piloci skrzydła po raz pierwszy zetknęli się z Mk IX już 26 czerwca 1942 r., kiedy Anna Leska wyładowała po drodze w Northolt podczas dostawy egzemplarza BR605.

Pierwszego Spitfire'a dostarczono do polskiej jednostki 21 sierpnia 1942 r., kiedy egzemplarz nr BS302 znalazł się w I Skrzydle Myśliwskim. Ta i kolejne *dziewiątki* dostarczone do Northolt w sierpniu 1942 r. znalazły się w ewidencji Dywizjonu 317 „Wileńskiego” i posłużyły w tym czasie do zapoznania pilotów i personelu naziemnego z nowym wariantem. Jednak Dyon 317 nie przesiadł się na tę nową wersję nim we wrześniu odszedł z I Skrzydła na odpoczynek do bazy RAF Woodvale. Wszystkie jego Spitfire'y F.IX trafiły do Dywizjonu 306 „Toruńskiego”, który w efekcie tego jako pierwsza polska jednostka przebroił się w całości na te samoloty. Dywizjon wykonał swój pierwszy lot operacyjny na nowych Spitfire'ach pod koniec września, a pierwsze zestrzelenie uzyskał 2 października. Od października Dyon 306 latał bojowo wyłącznie na *dziewiątkach*, a jedna z maszyn w ewidencji Dywizjonu została przydzielona do użytku W/Cdr Stefana Janusa, dowódcy Skrzydła Northolt.

W listopadzie na *dziewiątki* przesiadł się też drugi polski dywizjon stacjonujący w Northolt - 315 „Dęblński”. Tym samym ustaliła się struktura I Skrzydła Myśliwskiego, która pozostała niezmienną do czerwca 1943 r.: w Northolt dwa dywizjony na Spitfire'ach F.IX, a do tego w Heston jeszcze dwa (krótkimi okresami jeden) na Spitfire'ach V. 26 stycznia 1943 r. W/Cdr Stefan Janus zmuszony był wyskoczyć na spadochronie nad Francją wskutek kolizji z samolotem z Dywizjonu 306 i dostał się do niewoli. Jego następcą został W/Cdr Wojciech Kołaczkowski.

W marcu 1943 r. Dyon 306 został zastąpiony przez Dywizjon 316 „Warszawski”, który przejął jego samoloty. Podobnie, w czerwcu Dyon 315 przekazał swoje samoloty 303 Dywizjonowi „Warszawskiemu”, który zajął jego miejsce w Northolt. W drugiej połowie

czerwca dokonano kolejnej reorganizacji, wydzielając dwa dywizjony z Heston w odrębne skrzydło. Tym samym polskie Skrzydło Northolt zostało zredukowane do dwóch dywizjonów na Spitfire'ach F.IX. Jednocześnie W/Cdr Aleksander Klemens Gabszewicz został nowym dowódcą tego skrzydła.

12 sierpnia 1943 r. był pamiętnym dniem dla skrzydła, co odnotowano w dzienniku bojowym bazy Northolt: „Skrzydło Northolt ma zaszczyt być pierwszym skrzydłem Spitfire'ów operującym nad Niemcami, osiągnięcie godne uwagi - nawet z silną eskortą Fortec.”

We wrześniu 1943 r. 316 ustąpił miejsca Dywizjonowi 302. I tym razem komplet samolotów zmienił właścicieli, a była to mieszanina maszyn, w której były zarówno samoloty z pierwszego składu Dyonu 306 mające za sobą rok służby, jak i całkiem nowe, dostarczone niewiele dni wcześniej.

Do tego czasu Skrzydło Northolt miało tylko dwa dywizjony wyposażone w Spitfire'y F.IX, ale we wrześniu 1943 r. do Northolt przybył Dywizjon 317, stając się trzecim dywizjonem w tej bazie wyposażonym w *dziewiątki*. Ponieważ nie zajął on miejsca po żadnej odchodzącej jednostce, więc jako wyposażenie dostał komplet fabrycznie nowych Spitfire'ów w ówczesnie najnowszej odmianie LF.IX, stając się pierwszą polską jednostką wyposażoną w tę wersję (w styczniu 1944 r. wymienił ją na starsze F.IX).

W tym czasie nastąpiła reorganizacja lotnictwa alianatów w związku z planami inwazji we Francji. Jesienią 1943 r. polskie skrzydło w Northolt włączono do 2 Lotnictwa Współpracy (2nd TAF) i przemianowano na 131 Airfield (131 Polowy Port Lotniczy, ale potocznie określa się je jako 131 Skrzydło) w ramach 18 Wing (po polsku 18 Zgrupowanie Myśliwskie), którym dowodził G/Cpt Tadeusz Henryk Rolski. Dowódcą 131 PPL został W/Cdr Zdzisław Krasnodębski, a dowódcą skrzydła (tzw. „dowódcą latającego”, co jest kalką językową RAF-owskiego terminu Wing Commander, Flying) był nadal W/Cdr Aleksander Gabszewicz.

W pierwszej połowie listopada 1943 r. nastąpiła kolejna rotacja jednostek w Northolt: 303 odszedł na odpoczynek do Irlandii Północnej, a jego miejsce zajął Dyon 308 „Krakowski”, który przejął komplet *dziewiątek* Dywizjonu 303 (w tym trochę pamiętających pierwszą dostawę do 315 w 1942 r.). Tym samym ukształtowała się struktura 131 Skrzydła, która pozostała niezmienną do końca jego istnienia: Dyonu 302, 308 i 317.

W grudniu 1943 r. funkcję „dowódcy latającego” objął W/Cdr Stanisław Skalski, który właśnie wrócił z obszaru śródziemnomorskiego.

Pomimo reorganizacji przeprowadzonej w 1943 r., skrzydło aż do marca 1944 r. nadal działało z Northolt, choć w grudniu wszystkie trzy dywizjony równocześnie przeszły dwutygodniowe szkolenie strzeleckie na różnych poligonach RAF.

W latach 1942-1943 zadania jednostek Spitfire'ów IX Skrzydła Northolt polegały głównie na lotach ofensywnych nad okupowaną Europą. Dwa podstawowe typy zadań to eskortowanie bombowców i wymiatania myśliwskie. W sierpniu/wrześniu 1943 r. dywizjony z Northolt uczestniczyły w Operacji „Starkey”, generalnej próbie współpracy marynarki i lotnictwa pod kątem planowanej inwazji we Francji, której kulminacją była pozorowana inwazja 9 września.

Dowództwo I Skrzydła Myśliwskiego

Po przebrojeniu Dywizjonu 306, dowódcą I Skrzydła Myśliwskiego, W/Cdr Stefan Janus wybrał do własnego użytku jeden z samolotów (nr BS241). Od tego momentu regułą stało się, że jeden z bazujących w Northolt Spitfire'ów IX był osobistą maszyną dowódcy skrzydła. W tym czasie wersja ta była dostępna w niewystarczającej liczbie, w związku z tym inni oficerowie z dowództwa bazy mieli do swojej dyspo-

Polish Wings

zycji samoloty starszych wersji, a jeśli wykonywali loty bojowe na dziewiętkach, to korzystali ze sprzętu dywizjonów skrzydła.

Następca Janusa - W/Cdr Wojciech Kołaczkowski był pierwszym polskim dowódcą skrzydła, którego samolot nosił spersonalizowane oznaczenia. Oba jego osobiste Spitfire'y (EN179, potem EN526) były oznakowane RF-K, tak jakby należały do Dyonu 303, który jednak ówczesnie latał na Spitfire'ach V i stacjonował poza Northolt. W rzeczywistości samolot Kołaczkowskiego, oznaczony tak ze względu na sentymenty dowódcy do „swojego” dywizjonu, był w pieczy Dyonu 306, a następnie 316.

Kolejny dowódca I Skrzydła, W/Cdr Aleksander Gabszewicz stosował podobną zasadę, co Kołaczkowski. Jego ulubiony dyon, 316 był początkowo (przypadkiem) odpowiedzialny za obsługę jego Spitfire'a EN526 SZ-G. Ale we wrześniu 1943 r. nowy samolot W/Cdr Gabszewicza (MH314) również dostał oznaczenia SZ-G, mimo że w międzyczasie miejsce 316 zajął Dyon 302. Od tego momentu aż do 1945 r. wszystkie samoloty osobiste Gabszewicza na jego kolejnych stanowiskach dowódczych nosiły takie oznaczenie, mimo, że Dyon 316 już nigdy nie wchodził w skład podległych mu skrzydeł. Latem 1943 r. litery „SZ” stały się oznaczeniem również innych Spitfire'ów używanych w dowództwie skrzydła i bazy Northolt. Komendant tego lotniska, G/Cpt Maurice Wilbraham Sandford Robinson używał Spitfire'a z literami SZ-X – najpierw Mk V (BL479, znanego z wielu zdjęć, również kolorowych, z reguły błędnie podpisywanych jako „maszyna z 316”), a potem Mk IX (MH349). Tego ostatniego przejął jego następca, G/Cpt Frederick Rosier. Spitfire'a SZ-X dzielili z polskim komendantem bazy Northolt – G/Cpt Mieczysławem Mümlerem, a później z dowódcą 18 Wingu RAF – G/Cpt Tadeuszem Rolskim.

W/Cdr Stanisław Skalski, który następnie objął stanowisko dowódcy latającego 131 Skrzydła początkowo oznaczył swój samolot (MH314) zgodnie z tą konwencją: SZ-S. Z czasem jednak oznaczenie to zmieniono i wiosną 1944 r. jego samolot (BS556) nosił już oznaczenie inicjałami pilota: „SS”.

Dywizjon 306

306 jako pierwszy dywizjon w polskim lotnictwie przebroił się w wersję Mk IX, a potem używał jej najkrócej ze wszystkich naszych dywizjonów, jakie w nią wyposażono. Dowodzony przez S/Ldr Kazimierza Rutkowskiego, uzyskał gotowość bojową na nowej wersji Spitfire'ów pod koniec września 1942 r. Niecałe pół roku później, pod koniec drugiego tygodnia marca 1943 r. oddał swoje samoloty Dywizjonowi 316 i odszedł z Northolt, przezbijając się z powrotem w wersję Mk V. W okresie, kiedy latali na Spitfire'ach IX, piloci Dywizjonu 306 zgłosili zestrzelenia, zaliczone jako 500. i 501. samoloty niemieckie zniszczone przez polskie jednostki w Wielkiej Brytanii podczas wojny.

315 Dywizjon Myśliwski

Dywizjon 315, którym dowodził w tym czasie S/Ldr Tadeusz Sawicz, przebroił się na wersję Mk IX w listopadzie 1942 r. W połowie kwietnia 1943 r. nowym dowódcą został S/Ldr Jerzy Popławski. Na początku czerwca 315 odszedł z Northolt, przekazując swój sprzęt Dyonowi 303.

BS410 PK-E

Ten Spitfire trafił do Dywizjonu 315 w ostatnich dniach listopada 1942 r. Pierwszy znany wpis tego numeru w dokumentach jednostki dotyczy lotu Sgt Kazimierza Łojka 28 listopada. Samolot dostał w jednostce oznaczenie PK-E, najczęściej pilotował go Sgt Tadeusz Jankowski. Wśród innych pilotów tego Spitfire'a warto wymienić P/O Stanisława Błoka, P/O Michała Cwynara oraz F/O Władysława Dreckiego. Służący gościnnie w Dyonie 315 Capt. Francis Gabreski właśnie na tym samolocie wykonał 21 stycznia 1943 r. swój pierwszy lot bojowy

w Europie, który następnie barwnie opisał w swoich wspomnieniach. Ten sam Spitfire posłużył mu też do wykonania ostatniego lotu w 315 – ćwiczenia lotów w szyku 18 lutego. 10 kwietnia 1943 r. po raz ostatni odnotowano oznaczenie samolotu PK-E w dokumentach Dyonu 315, a trzy dni później ten numer pojawił się wykazach lotów z literami PK-A, które następnie samolot nosił do końca swojej służby w jednostce. 20 kwietnia 1943 r. Sgt Tadeusz Jankowski pilotując ten samolot uzyskał uszkodzenie Focke-Wulfa 190. 13 maja 1943 r. P/O Piotr Kuryłłowicz leciał BS410 podczas operacji „Ramrod 71”. W trakcie walki powietrznej toczonyj pomiędzy miastami Albert i Amiens doszło do uszkodzenia instalacji chłodzenia silnika i pilot był zmuszony ratować się skokiem na spadochronie (podczas którego doznał obrażeń), a samolot rozbił się w bagnistym terenie w okolicach Occoches (ok. 5 km na północny zachód od Doullens).

11 grudnia 2005 r. ekipa pod kierunkiem francuskiego badacza Pierre'a Bena wydobyla z ziemi fragmenty maszyny. Dzięki pomocy autora niniejszej książki w marcu 2006 r. ostatni pilot Spitfire'a BS410 miał okazję obejrzeć jego wrak i spotkać ludzi, którzy go wydobyli. Reżyser Rafał Kapeliński nakręcił o tym film dokumentalny pt. „Kogut z Occoches”. Obecnie w brytyjskiej firmie Airframe Assemblies trwa rekonstrukcja BS410 do stanu lotnego. Samolot jest własnością Martina Phillipsa w Wielkiej Brytanii i został zarejestrowany pod oznaczeniem G-TCHI.

316 Dywizjon Myśliwski

W połowie marca 1943 r. Dyon 316 przybył do Northolt i przejął tam komplet sprzętu Dywizjonu 306. W tym czasie dowodził nim S/Ldr Marian Trzebiński. W połowie września nowym dowódcą 316 został S/Ldr Paweł Niemiec, a tydzień później dywizjon odszedł z Northolt, zostawiając swoje samoloty Dyonowi 302.

EN179 SZ-J

Oblatany 31 października 1942 r., Spitfire został 7 listopada dostarczony do Dyonu 315, gdzie dostał oznaczenie PK-X. Był tam osobistą maszyną dowódcy Eskadry B, F/Lt Włodzimierza Miksy. W ostatnich dniach stycznia 1943 r. nowy dowódca I Skrzydła, W/Cdr Wojciech Kołaczkowski wybrał go na swój osobisty samolot, w związku z czym EN179 formalnie wpisano na stan eskadry dowództwa bazy Northolt. Dostał wtedy oznaczenia RF-K wybrane przez Kołaczkowskiego. 22 lutego, w związku ze zmianą samolotu przez dowódcę skrzydła, EN179 przekazano do Dyonu 306. 11 marca dostał przekazany (ze wszystkimi samolotami 306) do Dyonu 316. Z oznaczeniem SZ-J i imieniem własnym „Jasia”, stał się osobistą maszyną F/Lt Władysława Gnysia, dowódcy Eskadry A. W połowie maja 1943 r. Gnyś wybrał inny samolot, w związku z czym EN179 dostał zmienione oznaczenie SZ-C. 9 lipca Sgt Antoni Murkowski uzyskał na nim jedno potwierdzone i jedno prawdopodobne zestrzelenie Focke-Wulfa 190. 19 sierpnia za sterami tego Spitfire'a poległ F/O Andrzej Feliks Michał Próchnicki, zestrzelony przez Focke-Wulfa 190.

W sierpniu 2005 r. odnaleziono szczątki samolotu koło Naours (ok. 15 km na północ od Amiens). Obecnie samolot jest własnością Martina Phillipsa w Wielkiej Brytanii. W oczekiwaniu na rekonstrukcję do stanu lotnego EN179 został zarejestrowany pod oznaczeniem G-TCHO.

303 Dywizjon Myśliwski

Najstarszy z wszystkich polskich dywizjonów na Zachodzie był też pierwszym, w którym Hurricane'y zastąpiono Spitfire'ami. Samoloty wersji Mk IX dostał jako piąty z kolei, kiedy w pierwszych dniach czerwca 1943 r. przejął w Northolt sprzęt Dyonu 315, odchodzącego na odpoczynek. Dowódcą dywizjonu był w tym czasie jeden z weteranów tej jednostki, S/Ldr Zygmunt Bienkowski. Miesiąc później

jego miejsce zajął S/Ldr Jan Falkowski zwany - pierwszym dowódcą 303 wywodzący się spoza tego dywizjonu. Pod jego dowództwem jednostka latała z Northolt na Spitfire'ach IX do listopada 1943 r., po czym odeszła na odpoczynek od latania bojowego, przekazując swoje dziewięć Dywizjonowi 308.

302 Dywizjon Myśliwski

Najstarszy polski dywizjon myśliwski w Wielkiej Brytanii dostał Spitfire'y IX jako przedostatni. Nastąpiło to we wrześniu 1943 r.: Dyon 302 przeniósł się do Northolt, gdzie przejął samoloty wersji F.IX używane dotąd przez 316. Dowódcą 302 był w tym czasie S/Ldr Wienczysław Barański, ale już miesiąc później przekazał dowodzenie S/Ldr Wacławowi Królowi. Dywizjon na Spitfire'ach F.IX pozostał w Northolt do końca marca 1944 r. W pierwszej połowie grudnia 1943 r. jednostka odeszła z Northolt do Fairwood Common na dwa tygodnie szkolenia strzeleckiego.

317 Dywizjon Myśliwski

W sierpniu 1942 r. Dyon 317 (dowodzony wtedy przez S/Ldr Stanisława Skalskiego) jako pierwszy w polskim lotnictwie dostał Spitfire'y IX. Nie doszło jednak do przebrojenia w tę wersję, ponieważ dywizjon opuścił Northolt udając się na odpoczynek.

We wrześniu 1943 r. jednostka (dowodzona wtedy przez S/Ldr Franciszka Kornickiego) wróciła do Northolt i wymieniła używane dotychczas Spitfire'y V na najnowsze LF.IX. W pierwszej połowie grudnia 1943 r. Dyon 317 odszedł na dwa tygodnie do Southend na szkolenie strzeleckie, po czym przed Bożym Narodzeniem wrócił do Northolt.

308 Dywizjon Myśliwski

Ten dywizjon najdłużej w polskim lotnictwie używał Spitfire'ów (od wiosny 1941 r. do grudnia 1946 r.), ale w wersję Mk IX przebroił się jako ostatni. Nastąpiło to 11 listopada 1943 r., kiedy 308 (dowodzony przez S/Ldr Józefa Żulikowskiego) przyszedł do Northolt na miejsce 303. W pierwszej połowie grudnia 1943 r. dywizjon na krótko opuścił Northolt w celu odbycia dwutygodniowego szkolenia strzeleckiego w Hutton Cranswick.

Ekipa Afrykańska

Na początku 1943 r. zorganizowano oddział Polaków, który wszedł do historii jako „Cyrk Skalskiego”, choć jego oficjalna nazwa brzmiała Polish Combat Team, a w dokumentach polskich jest przeważnie określaną jako Ekipa Afrykańska albo Polish Fighting Team. Kilkunastu pilotów wysłano do Afryki, gdzie stanowili samodzielną eskadrę, przydzieloną do 145 Squadronu RAF. Eskadra była początkowo wyposażona w Spitfire'y V, a w końcu marca 1943 r. przebroiła się w wersję Mk IX, stając się pierwszą jednostką w Afryce wyposażoną w całości w tę wersję (normą na tamtym froncie było przydzielanie po kilka egzemplarzy nowych wersji Mk VIII/IX do jednostek wyposażonych zasadniczo w starsze odmiany Spitfire'ów).

Przez cały czas dowódcą zespołu był W/Cdr Tadeusz Rolski, a jego zastępcą d/s lotów („dowódcą latającym”) - S/Ldr Stanisław Skalski. Ze względu na charakter działań lądowych, jednostki lotnicze przenosiły się na kolejne lotniska, aby pozostawać blisko frontu. Początkowo eskadra stacjonowała na lotnisku Bu Grara, w drugim tygodniu kwietnia przeniosła się do La Fauconnerie, kilka dni później do Goubrine, pod koniec pierwszego tygodnia maja do Hergla, a dwa tygodnie później do Ben Gardane.

W ciągu kilku miesięcy istnienia jednostce zaliczono więcej zestrzelonych niemieckich samolotów niż jakimkolwiek polskiemu dywizjonowi w całym 1943 r. Po rozwiązaniu eskadry większość pilotów wróciła do Wielkiej Brytanii, ale trzech (Maciej Drecki, Eugeniusz Horbaczewski i Stanisław Skalski) pozostali na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych, obejmując stanowiska dowódcze w jednostkach RAF.

Zwycięstwa zaliczone polskim pilotom na Spitfire'ach IX nad Europą Zachodnią, 1942-1943

Data	stopień	nazwisko		jednostka	nr	kod	godzina	zaliczone zwycięstwo ¹	zgłoszony typ ²
2.10.42	F/O	Władysław	Walendowski	Dyon 306	(?)	UZ-A	15:45	1-0-0	FW 190
9.10.42	F/Lt	Józef	Gil	Dyon 306	BS455	UZ-B	10:00	1-0-0 0-0-1	FW 190 Me 109
	F/O	Stanisław	Kędzierski	Dyon 306	BS385	UZ-L	10:00	1-0-0	FW 190
	P/O	Henryk	Pietrzak	Dyon 306	BS241	UZ-J	10:00	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Józef	Żulikowski	Dyon 306	BS456	UZ-Z	10:00	0-1-0	FW 190
31.12.42	F/O	Korneliusz	Górniak	Dyon 306	(?)		14:40	0-1-0	FW 190
	F/O	Zdzisław	Langhamer	Dyon 306	(?)		14:40	1-0-1	FW 190
	P/O	Henryk	Pietrzak	Dyon 306	EN128	UZ-N	14:40	1-0-0	FW 190
	P/O	Władysław	Szajda	Dyon 306	BS404	UZ-A	14:40	0-1-0	FW 190
	W/O	Jan	Śmigieński	Dyon 306	EN127	UZ-M	14:40	0-0-1	FW 190
21.1.43	F/O	Sergiusz	Szpakowicz	Dyon 306	BS463	UZ-G	15:20-15:25	0-1-1	FW 190
	S/Ldr	Kazimierz	Rutkowski	Dyon 306	BS403	UZ-K	15:25	0-1-0	FW 190
	Sgt	Herbert	Szwaba	Dyon 306	(?)		15:25	0-1-0	FW 190
3.2.43	F/O	Stanisław	Blok	Dyon 315	BS409	PK-B	15:25	1-0-0	FW 190
	P/O	Michał	Cwynar	Dyon 315	EN123	PK-T	15:25	1-0-0	FW 190
15.2.43	S/Ldr	Kazimierz	Rutkowski	Dyon 306	BS403	UZ-K	14:20	1-0-0	FW 190
	W/O	Jan	Śmigieński	Dyon 306	EN127	UZ-M	14:22	1-0-0	FW 190
12.3.43	F/O	Czesław	Jaworowski	Dyon 316	BS200	SZ-X	12:55	1-0-0	Me 109
	P/O	Władysław	Kiedrzyński	Dyon 316	BS457	SZ-F	13:15	1-0-0	FW 190
13.3.43	F/O	Michał	Najbicz	Dyon 315	EN131	PK-M	15:10-15:15	0-1-0	Me 109
	F/O	Leopold	Zakrzewski	Dyon 316	BS462	SZ-U	15:10	1-0-0	FW 190
3.4.43	W/Cdr	Wojciech	Kończakowski	I SM	EN123	PK-T	16:30	0-0-1	FW 190
4.4.43	F/O	Tadeusz	Andersz	Dyon 315	BS408	PK-Q	14:30	1-0-0	FW 190
	F/Sgt	Mieczysław	Matus	Dyon 315	EN131	PK-M	14:35	0-0-1	FW 190
	S/Ldr	Tadeusz	Sawicz	Dyon 315	EN172	PK-K	14:35	0-0-1	FW 190
	S/Ldr	Henryk	Szczęsny	I SM	BS514	PK-U	14:30-14:40	2-0-0	FW 190
16.4.43	W/Cdr	Wojciech	Kończakowski	I SM	EN526	RF-K	09:00	0-0-1	FW 190
20.4.43	F/O	Ryszard	Dubielecki	Dyon 315	BS556	PK-L	19:35	1-0-0	FW 190
	Sgt	Tadeusz	Jankowski	Dyon 315	BS410	PK-A	19:35	0-0-1	FW 190
	S/Ldr	Jerzy	Popławski	Dyon 315	EN184	PK-Y	19:35	0-0-1	FW 190
4.5.43	F/O	Ryszard	Dubielecki	Dyon 315	BS556	PK-L	18:50	0-0-1	FW 190
	F/O	Michał	Maciejowski	Dyon 316	BS463	SZ-G	18:50	0-1-1	FW 190
13.5.43	F/O	Stanisław	Blok	Dyon 315	BS411	PK-I	16:20	0-0-1	FW 190
	P/O	Tadeusz	Góra	Dyon 316	EN174	SZ-R	16:30-16:35	0-1-0	FW 190
	W/Cdr	Wojciech	Kończakowski	I SM	EN526	RF-K	16:30	0-1-0	Me 109
	S/Ldr	Zygmunt	Bieńkowski	Dyon 303 ³	EN127	SZ-F	16:35-16:40	0-0-1	FW 190
14.5.43	F/O	Michał	Najbicz	Dyon 315	BS506	PK-U	12:25	0-0-2	FW 190
	F/O	Tadeusz	Żurkowski	Dyon 315	BS513	PK-Z	12:25	0-0-1	FW 190
	F/O	Czesław	Jaworowski	Dyon 316	BR143	SZ-Q	12:25-12:30	0-0-1	FW 190
	P/O	Tadeusz	Karnkowski	Dyon 316	BS302	SZ-E	12:35-12:47	0-1-0	FW 190
15.5.43	F/O	Stanisław	Blok	Dyon 315	EN172	PK-K	17:05	1-0-0	FW 190
	F/O	Ryszard	Dubielecki	Dyon 315	BS556	PK-L	17:05	0-0-1	FW 190
17.5.43	S/Ldr	Janusz	Żurkowski	I SM	BS456	SZ-Z	15:20	0-0-1	Me 109
	F/O	Andrzej	Próchnicki	Dyon 316	EN174	SZ-R	15:25-15:30	0-1-0	FW 190
	F/Lt	Władysław	Zajac	Dyon 315	BS411	PK-I	15:30	0-0-1	FW 190
11.6.43	F/O	Michał	Maciejowski	Dyon 316	BS403	SZ-K	16:50-16:55	1-0-0	Me 109
17.6.43	F/O	Andrzej	Próchnicki	Dyon 316	BS302	SZ-E	09:45	0-0-1	FW 190
24.6.43	F/O	Michał	Kolubiński	Dyon 303	BS451	RF-M	08:50	0-0-1	FW 190
	Sgt	Czesław	Bartłomiejczyk	Dyon 316	BS302	SZ-E	08:50	1-0-0	FW 190
	F/O	Józef	Sobolewski	Dyon 316	BS457	SZ-H	08:50	0-0-1	FW 190
4.7.43	F/O	Ludomir	Ciaśtuła	Dyon 316	BS439	SZ-Y	13:05-13:15	1-0-0	FW 190
	W/Cdr	Aleksander	Gabszewicz	I SM	EN526	SZ-G	13:05-13:10	1-0-0	FW 190
6.7.43	F/O	Miroslaw	Szelestowski	Dyon 303	MA584	RF-V	10:40	1-0-0	FW 190
	F/Sgt	Paweł	Gallus	Dyon 316	MA566	SZ-I	10:40-10:45	1-0-0	Me 109
	W/Cdr	Aleksander	Gabszewicz	I SM	EN526	SZ-G	10:40-10:45	1-0-0	Me 109
	Sgt	Aleksy	Kwaśniewski	Dyon 303	MA314	RF-R(?)	10:45	1-0-0	Me 109
	F/O	Tadeusz	Kołecki	Dyon 303	MA222	RF-A	10:50	1-0-0	FW 190
	F/O	Stanisław	Socha	Dyon 303	EN172	RF-J	10:50	0-0-1	FW 190
9.7.43	Sgt	Antoni	Murkowski	Dyon 316	EN179	SZ-C	08:20-08:25	1-1-0	FW 190
17.8.43	F/Lt	Bohdan	Arct	Dyon 303	MA593	RF-Y	14:00	1-0-0	FW 190
	F/Sgt	Aleksander	Chudek	Dyon 303	BS451	RF-M	14:00	2-0-0	FW 190
	F/Sgt	Alojzy	Rutecki	Dyon 303	BS513	RF-P	14:00	0-1-0	FW 190
19.8.43	F/O	Czesław	Jaworowski	Dyon 316	MA309	SZ-Z	11:15-11:25	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Józef	Jeka	Dyon 316	LZ989	SZ-J	11:15-11:25	1-0-1	FW 190
	F/Lt	Bolesław	Kaczmarek	Dyon 316	MA563	SZ-V	11:15-11:25	2-0-0	FW 190
	F/O	Lew	Kuryłowicz	Dyon 316	EN527	SZ-A	11:15-11:25	1-0-0	FW 190
	F/O	Franciszek	Wiza	Dyon 316	MA235	SZ-L	11:15-11:25	0-1-1	FW 190
	W/Cdr	Aleksander	Gabszewicz	I SM	EN526	SZ-G	11:15-11:25	1-0-1	FW 190
22.8.43	F/O	Antoni	Cholajda	Dyon 316	MA309	SZ-Z	18:50-19:00	0-0-1	FW 190
	F/O	Franciszek	Wiza	Dyon 316	MA566	SZ-I	18:50-19:00	1-0-1	FW 190
	S/Ldr	Jan	Falkowski	Dyon 303	MA304	RF-F	19:05-19:10	1-0-0	FW 190

Polish Wings

	F/O	Stanisław	Socha	Dyon 303	MA584	RF-V	19:05-19:10	0-0-1	FW 190
	F/O	Lew	Kuryłowicz	Dyon 316	BS456	SZ-N	19:20	1-0-0	FW 190
24.8.43	F/Lt	Longin	Majewski	Dyon 303	MA754	RF-K	19:00-19:05	1/2-0-0	FW 190
	F/Sgt	Tadeusz	Szymkowiak	Dyon 303	MA299	RF-E	19:00-19:10	1/2-0-0	FW 190
4.9.43	F/Sgt	Tadeusz	Szymkowiak	Dyon 303	BS411	RF-I	18:00-18:10	1-0-0	FW 190
	F/O	Tadeusz	Góra	Dyon 316	BS439	SZ-P	18:00-18:10	0-1-0	FW 190
6.9.43	F/Sgt	Aleksander	Chudek	Dyon 303	MA299	RF-E	17:55-18:00	1-0-0	FW 190
	Sgt	Jacek	Czeżowski	Dyon 303	BR629	RF-H	17:55-18:00	1-0-0	FW 190
	S/Ldr	Jan	Falkowski	Dyon 303	MA524	RF-F	17:55-18:00	1-0-0	FW 190
	F/Lt	Stanisław	Wandzilak	Dyon 303	MA584	RF-V	17:55-18:00	1-0-0	FW 190
	P/O	Władysław	Słowiński	Dyon 303	BS180	RF-S(?)	17:55-18:00	1-0-0	FW 190
23.9.43	Sgt	Józef	Durys	Dyon 302	MA235	WX-H	16:15-16:20	1-0-0	FW 190
	F/O	Stanisław	Brzeski	Dyon 302	MH353	WX-K	16:15-16:20	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Aleksander	Chudek	Dyon 303	MA299	RF-E	16:15-16:20	1-0-0	FW 190
	S/Ldr	Jan	Falkowski	Dyon 303	MA524	RF-F	16:15-16:20	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Edward	Martens	Dyon 303	MA740	RF-R	16:15-16:20	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Aleksander	Rokitnicki	Dyon 303	LZ951	RF-D	16:15-16:20	0-1-0	FW 190
24.9.43	F/O	Tomasz	Rżyski	Dyon 302	EN527	WX-C	11:00-11:15	0-1-0	FW 190
	F/Sgt	Aleksander	Rokitnicki	Dyon 303	BS506	RF-O	11:00-11:15	0-0-1	FW 190
27.9.43	Sgt	Aleksander	Pietrzak	Dyon 302	MH327	WX-R	11:05	1-0-0	FW 190
3.10.43	W/O	Mieczysław	Poppek	Dyon 303	MA222	RF-A	17:15	0-0-1	FW 190
	F/O	Józef	Stasik	Dyon 303	MA740	RF-R	17:15	0-0-1	FW 190

¹ Zestrzelony-prawdopodobnie zestrzelony-uszkodzony.

² Oznaczenia typów jak zgłoszone po walce.

³ Jako gość w Dyonie 316.

Zwycięstwa zaliczone polskim pilotom na Spitfire'ach IX na obszarze śródziemnomorskim, 1943

Data	stopień	nazwisko		jednostka	nr	kod	godzina	zaliczone zwycięstwo ¹	zgłoszony typ ²
28.3.43	F/Lt	Eugeniusz	Horbaczewski	PCT	EN267	ZX-5	10:15-11:20	1-0-0	Ju 88
	S/Ldr	Stanisław	Skalski	PCT	EN459	ZX-1	10:15-11:20	1-0-0	Ju 88
2.4.43	F/O	Bohdan	Arct	PCT	EN268	ZX-7	15:25-16:20	0-0-1	Me 109
	F/Lt	Eugeniusz	Horbaczewski	PCT	EN315	ZX-6	15:25-16:20	1-0-0	Me 109
	W/O	Marcin	Machowiak	PCT	EN361	ZX-3	15:25-16:20	1-0-1	Me 109
	S/Ldr	Stanisław	Skalski	PCT	EN459	ZX-1	15:25-16:20	1-0-0	Me 109
4.4.43	F/Lt	Wacław	Król	PCT	EN313	ZX-4	09:20-09:50	1-0-0	Me 109
	F/O	Ludwik	Martel	PCT	EN361	ZX-3	09:20-09:50	0-0-1	Me 109
	S/Ldr	Stanisław	Skalski	PCT	EN315	ZX-6	09:20-09:50	1-0-0	Me 109
6.4.43	F/Lt	Eugeniusz	Horbaczewski	PCT	EN459	ZX-1	16:55-18:15	1-0-0	Me 109
	W/O	Władysław	Majchrzyk	PCT	EN300	ZX-9	16:55-18:15	0-0-1	Me 109
	F/O	Mieczysław	Wyszkowski	PCT	EN315	ZX-6	16:55-18:15	0-1-0	Me 109
7.4.43	W/O	Bronisław	Malinowski	PCT	EN300	ZX-9	07:25-08:20	1-0-0	Me 109
	F/O	Kazimierz	Sporny	PCT	EN267	ZX-5	07:25-08:20	1-0-0	Me 109
8.4.43	W/O	Mieczysław	Poppek	PCT	EN315	ZX-6	12:30-13:50	0-0-1	Me 109
18.4.43	F/O	Bohdan	Arct	PCT	EN315	ZX-6	16:40-17:50	0-1-0	MC 202
20.4.43	F/O	Bohdan	Arct	PCT	EN315	ZX-6	12:35-13:50	1-0-0	Me 109
	F/O	Władysław	Drecki	PCT	EN286	ZX-8	12:35-13:50	1-0-1	Me 109
	F/Lt	Wacław	Król	PCT	EN313	ZX-4	12:35-13:50	1-0-0	MC 202
	W/O	Władysław	Majchrzyk	PCT	EN300	ZX-9	12:35-13:50	1-0-0	MC 202
	F/O	Ludwik	Martel	PCT	EN261	-	12:35-13:50	1-1-0	Me 109
	W/O	Mieczysław	Poppek	PCT	EN268	ZX-7	12:35-13:50	1-0-0	MC 202
21.4.43	F/O	Bohdan	Arct	PCT	EN315	ZX-6	11:20-12:40	0-0-1	Me 109
	F/Lt	Wacław	Król	PCT	EN313	ZX-4	11:20-12:40	1-0-0	Me 109
22.4.43	F/Lt	Eugeniusz	Horbaczewski	PCT	EN315	ZX-6	07:45-09:25	2-0-0	Me 109
	F/O	Kazimierz	Sporny	PCT	EN261	-	07:45-09:25	2-0-0	Me 109
	F/Sgt	Kazimierz	Sztramko	PCT	EN267	ZX-5	07:45-09:25	2-0-0	Me 109
28.4.43	W/O	Mieczysław	Poppek	PCT	EN315	ZX-6	13:15-14:25	1-0-0	MC 202
30.4.43	W/O	Marcin	Machowiak	PCT	EN268	ZX-7	11:00-12:00	0-0-1	FW 190
6.5.43	S/Ldr	Stanisław	Skalski	PCT	EN267	ZX-5	07:15-08:40	0-0-1	Me 109
	F/Sgt	Kazimierz	Sztramko	PCT	EN286	ZX-8	07:15-08:40	1-0-0	Me 109
4.9.43	S/Ldr	Eugeniusz	Horbaczewski	43 Dyon RAF	MA259	FT-7	07:25-09:00	1-0-0	Me 109
15.9.43	S/Ldr	Eugeniusz	Horbaczewski	43 Dyon RAF	JG936 ³	FT-1 ³	11:35-13:00	0-0-1	FW 190

¹ Zestrzelony-prawdopodobnie zestrzelony-uszkodzony.

² Oznaczenia typów jak zgłoszone po walce.

³ JG936 FT-1 wg meldunku pilota po walce, ale wg dziennika bojowego dywizjonu i książki lotów pilota zwycięstwo to zostało odniesione w Spitfire'rze VIII JF571 FT-13.

Polskie straty na Spitfire'ach IX 1942-1943

Sgt Marian Kordasiewicz	9.10.42	Dyon 306	Spitfire F.IX	BS443	UZ-O	† (c)
Sgt Zygmunt Rozworski	8.11.42	Dyon 306	Spitfire F.IX	BS432	UZ-C	† (c)
P/O Wiesław Benoit	18.11.42	Dyon 306	Spitfire F.IX	BS438	UZ-N(?)	† (c-a)
F/Lt Józef Gil	31.12.42	Dyon 306	Spitfire F.IX	BS455	UZ-B	† (c)
P/O Leon Kosmowski	31.12.42	Dyon 306	Spitfire F.IX	EN125	UZ-D	† (c)
W/Cdr Stefan Janus	26.1.43	I SM	Spitfire F.IX	BS241	UZ-J	PoW (c-a)
W/O Wawrzyniec Jasiński	26.1.43	Dyon 306	Spitfire F.IX	BS459	UZ-T	† (c-a)
P/O Wojciech Marian Weyers	2.2.43	Dyon 306	Spitfire F.IX	BS404	UZ-A	† (a)
F/Lt Franciszek Kozłowski	13.3.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	EN171	SZ-B	† (c)
F/O Bruno Semmerling	13.3.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	BS515	PK-F	evaded (c)
Sgt Tadeusz Ostrowski	4.4.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	BS335	PK-X	† (c)
F/O Przemysław Wojciech Panek	4.4.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	EN185	PK-J	† (c-a)
F/Lt Stanisław Łukaszewicz	4.4.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	EN124	PK-F	† (c-a)
S/Ldr Henryk Szczesny	4.4.43	I SM	Spitfire F.IX	BS514	PK-U	PoW (c)
F/O Bolesław Gęca	4.4.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	BS189	SZ-B	evaded (c)
F/O Mieczysław Wyszowski	18.4.43	PCT	Spitfire F.IX	EN355	ZX-0	PoW (c)
F/Lt Maciej Lipiński	4.5.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	EN131	PK-M	† (c)
F/O Tomasz Łęgowski	4.5.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	AB525	SZ-Y	PoW (c)
P/O Piotr Kuryłłowicz	13.5.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	BS410	PK-A	PoW (c)
G/Cpt Stefan Pawlikowski	15.5.43	Dowództwo Lotn. Myśl.	Spitfire F.IX	LZ990	PK-M	† (c)
Sgt Piotr Lewandowski*	15.5.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	BS554	PK-P	PoW (c)
F/Sgt Jan Aleksander Rogowski	28.5.43	Dyon 315	Spitfire F.IX	BR624	PK-P	† (c)
F/Lt Stefan Stegman	17.6.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	BR143	SZ-Q	† (c)
P/O Józef Karczmarz	24.6.43	Dyon 303	Spitfire F.IX	EN184	RF-(?)	PoW (c)
P/O Janusz Kobylinski	24.6.43	Dyon 303	Spitfire F.IX	LZ993	RF-(?)	PoW (c)
Sgt Feliks Grzywacz	26.6.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	EN128	SZ-N	† (c-a)
F/O Lech Kondracki	9.8.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	BS457	SZ-R	† (c-a)
P/O Michał Maciejowski	9.8.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	BS302	SZ-E	PoW (c-a)
F/O Andrzej Feliks Próchnicki	19.8.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	EN179	SZ-C	† (c)
Sgt Erwin Janusz	22.8.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	AB508	SZ-D	† (c)
F/O Lew Kuryłowicz	22.8.43	Dyon 316	Spitfire F.IX	BS456	SZ-N	ASR (c)
F/O Tadeusz Kotecki	14.9.43	Dyon 303	Spitfire F.IX	MA754	RF-K	† (c-a)
Sgt Wiktor Kempka	23.9.43	Dyon 303	Spitfire F.IX	BS180	RF-S(?)	ASR (c)
Sgt Tadeusz Szymkowiak	24.9.43	Dyon 303	Spitfire F.IX	EN173	RF-C	† (c)
F/O Zbigniew Frąckiewicz	19.11.43	Dyon 308	Spitfire F.IX	BS411	ZF-I	PoW (c-a)
P/O Adolf Pietrasiak	29.11.43	Dyon 308	Spitfire F.IX	MA584	ZF-V	† (c-a)

Daty dotyczą lotów, z których samoloty nie powróciły albo w których doznały wypadków
Skróty:
† - zabity;

ASR - uratowany z morza i powrócił do jednostki;
PoW - jeniec wojenny (* - udana ucieczka);
(?) - nr lub kod nieznanymi albo niepewny;
(a) - wypadek w locie niebojowym;

(c-a) - wypadek w locie bojowym;
(c) - zestrzelony w walce.

PODPISY ILUSTRACJI

I strona okładki: Spitfire F.IX EN315 ZX-6 z „Cyrku Skalskiego” startuje z lotniska w Afryce Północnej wiosną 1943 r. Pod względem liczby zaliczonych zestrzeleń był to najsukcesywniejszy Spitfire IX pilotowany przez Polaków. Rzeczywista kolorystyka tej konkretnej maszyny do dziś nie jest pewna, co opisano na str. 91-93.

Strona tytułowa: Henryk Pietrzak i Zdzisław Langhamer przy Spitfire'ze F.IX BS403 UZ-K z Dywizjonu 306. Zwycięstwa jakie uzyskali 31 grudnia 1942 r. zostały oficjalnie zaliczone jako pięćsetne i pięćset pierwsze zestrzelenie polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii.

Tyłna strona okładki: Spitfire'y F.IX EN315 ZX-6 i EN459 ZX-1 z „Cyrku Skalskiego” w locie.

- Podczas działań bojowych dywizjon myśliwski wystawiał 12 Spitfire'ów IX. Potrzeba było do tego oczywiście 12 pilotów (plus rozsądną ich liczbę w rezerwie), a także mechaników do obsługi samolotów oraz personel administracyjny. Ilu to właściwie ludzi? Na tym pamiątkowym zdjęciu personelu Dyonu 303, zrobionym w pierwszych dniach lipca 1943 r. w Northolt można się ich doliczyć ponad stu. Na dzień 30 czerwca tego roku dywizjon liczył 30 pilotów (19 oficerów plus 11 podoficerów) oraz 209 ludzi personelu naziemnego (12 oficerów plus 197 podoficerów i szeregowych), co oznacza, że nie ma tu nawet połowy tych, którzy trudnili się, aby jednostka była gotowa wystawić do działań etatową liczbę maszyn. (Inne zdjęcia zrobione przy tej okazji - patrz str. 55-56).
- Wsuwanie zbiornika podwieszanego na specjalnym wózku na swoje miejsce. Spitfire był pierwszym samolotem w historii, na którym na szeroką skalę

stosowano zbiorniki dodatkowe określane dziś jako konforemne, tzn. dopasowane kształtem do bryły płatowca. Myśliwiec został zaprojektowany do obrony powietrznej, w której to roli nie był mu potrzebny duży promień działania. Do działań ofensywnych niezbędne były więc zbiorniki zewnętrzne. Podczas II wojny światowej niewielki zasięg okazał się podstawową wadą myśliwców Spitfire, które nie udało się usunąć do końca konfliktu.

- Dumna Stefania „Barbara” Wojtulanis w kabine BR601. Widać napis ostrzegawczy na drzwiczkach kabiny i niemalowany łom.
- Kiedy Spitfire F.IX BR601 wylądował 9 lipca 1942 r. w Lindholme (bazie Dywizjonu 305 Polskich Sił Powietrznych wyposażonego w Wellingtony) wzbudził duże zainteresowanie, co widać na tym zdjęciu. Warto zauważyć, że ten jeden z pierwszych Spitfire'ów F.IX w służbie, nie miał jeszcze chłodnicy paliwa w nasadzie lewego skrzydła (urządzenie to wprowadzono latem 1942 r.).
- Spitfire F.IX BR601 podczas dostawy z wytwórni, lipiec 1942 r.
- Stefania Wojtulanis (w swojej charakterystycznej białej haubie) w Lindholme za sterami Spitfire'a F.IX BR601. Warto zwrócić uwagę, że po niecałym miesiącu od wyprodukowania na samolocie widać już liczne zadziaki i zadrapania. Samolot ma odsuwaną osłonę kabiny o płaskich ściankach bocznych, stosowaną tylko na najwcześniejszych dziewiątkach (i wkrótce zastąpioną przez tzw. *Malcolm hood* o powierzchni nierozwijalnej) oraz zagłówek (instalowany tylko we wczesnych seriach Spitfire'ów IX).
- 12 czerwca 1942 r. Anna Leska dostarczyła swojego pierwszego Spitfire'a IX, nr BR592, z Eastleigh do

- 33 MU w Lyneham. Ten Spitfire stanowi doskonały przykład najwcześniejszych dziewiątek budowanych w zakładach Supermarine. Widać brak chłodnicy paliwa w nasadzie lewego skrzydła, odsuwaną osłonę kabiny o płaskich ściankach bocznych, zagłówek i dwie małe kropelowe owiewki nad ostatnią sekcją rur wydechowych (tę wyższą można spotkać tylko na najwcześniejszych dziewiątkach, te niższą – w całej partii samolotów o numerach na BR i BS).
- Powyżej i powyżej z prawej: Stefania Wojtulanis i Spitfire F.IX EN464 podczas sesji fotograficznej 12 lutego 1943 r. Chociaż można spotkać informację (również w moich wcześniejszych publikacjach), że pilotowała tego Spitfire'a, to jej książka lotów tego nie potwierdza.
- Spitfire F.IX MJ339 LO-Z w 602 Dywizjonie RAF. 12 listopada 1943 r. Jadwiga Piłsudska dostarczyła lotem tego Spitfire'a, fabrycznie nowego, z 30 MU do 405 ARF.
- Najprawdopodobniej pierwszy Spitfire F.IX w polskiej barwach - BS302 - sfotografowany w Northolt latem 1942 r. Zwraca uwagę odsuwaną osłonę kabiny o płaskich ściankach bocznych, stosowana tylko na najwcześniejszych dziewiątkach i wkrótce zastąpiona przez tzw. *Malcolm hood* o powierzchni nierozwijalnej (jak na EN464). Pod wiatrochronem widać oznakę Dywizjonu 317, który jako pierwsza polska jednostka dostał samoloty tej wersji, choć było ich tylko kilka. Trzysta siedemnasty odszedł na odpoczynek z Northolt nim dostarczono tam wystarczającą liczbę dziewiątek by przebroić cały dywizjon. Jednostka musiała więc czekać cały rok na rozstanie ze swoimi piątkami. Kiedy to w końcu nastąpiło we wrześniu 1943 r. trzysta siedemnasty

- dostał jako pierwszy w polskim lotnictwie najnowsza odmianę: LF.IX.
- Fabrycznie nowy Spitfire F.IX BS452. W drugiej połowie września 1942 r. trafił on do Dyonu 306 w Northolt, gdzie S/Ldr Kazimierz Rutkowski wybrał go na swoją osobistą maszynę. Kariera samolotu w polskim lotnictwie zakończyła się rozbiem w wypadku 21 października 1942 r. Samolot ma już osłonę kabiny *Malcolm hood*, ale ma także jeszcze zagłówkę, który występował tylko w najwcześniejszych Spitfire'ach IX i był z czasem demontowany. Lusterko wsteczne ma jeszcze krótką, fabryczną podstawę. W polskich dywizjonach przedłużano ją, wstawiając dodatkową przegubową sekcję. Merlin 61 montowany we wczesnych dziewiątkach miał tuż za śmigłem z prawej strony przekładnię napędu sprężarki (do tłoczenia powietrza do kabiny ciśnieniowej w innych wersjach samolotów z tym napędem), której obudowa wystawała poza obrys kadłuba i była osłonięta kropłową owiewką. Dla uproszczenia produkcji, wszystkie egzemplarze Mk IX budowane w macierzystej wytwórni Supermarine miały tę niewielką owiewkę, bez względu na zastosowaną odmianę silnika. Nad ostatnią sekcją rur wydechowych widać (z obu stron) malutkie kropłowe występy, które znajdowały się tam wyłącznie we wczesnych seriach F.IX produkcji Supermarine (o numerach na BR i BS).
 - Dowódca I Skrzydła Myśliwskiego (*Northolt Wing* w nomenklaturze RAF). W/Cdr Stefan Janus w kabine Spitfire'a F.IX nr BS241 UZ-J przydzielonego do jego osobistego użytku. Przezbrowanie I Skrzydła na Spitfire'y IX nastąpiło właśnie za dowództwa W/Cdr Janusa. Ten egzemplarz nie okazał się dla niego specjalnie szczęśliwy - 26 stycznia 1943 r. (w dniu kiedy miał zakończyć turę bojową i odejść na inne stanowisko!) Janus zderzył się w tym samolocie ze Spitfire'm Dywizjonu 306 nad Francją, w efekcie czego musiał ratować się skokiem na spadochronie i resztę wojny spędził w niewoli. Tym samym miał wątpliwy przywilej bycia pierwszym polskim pilotem, który trafił do niewoli podczas lotu na tej wersji Spitfire'a. Na zdjęciu widać przedłużoną podstawę lusterka wstecznego.
 - Wizyta Sekretarza Skarbu USA, Henry'ego Morgenthau Jr. w I Skrzydle Myśliwskim 21 października 1942 r. Pod śmigłem Spitfire'a IX BS241 UZ-J (osobistej maszyny W/Cdr Stefana Janusa) stoi G/Cpt Mieczysław Mümler (polski komendant bazy Northolt), obok niego (w płaszczu i kapeluszu) Morgenthau, dalej w prawo G/Cpt Alfred G. Adnams (brytyjski komendant bazy) i A/Cdre Harcourt-Smith. Otaczają ich lotnicy 306 Dyonu, m.in. F/Lt Józef Żulikowski (trzeci od lewej, w kamizelce ratunkowej), F/O Bohdan Arct (w furazercie, za A/Cdre Harcourt-Smithem), F/O Sęrgiusz Szpakowicz (szósty od prawej), Sgt Jan Śmigieński (czwarty od prawej). Morgenthau wpisał się do Kroniki Skrzydła i podarował banknoty dolarowe (widniał na nich wydrukowany jego podpis), na których złożył autograf z datą.
 - Spitfire F.IX EN526, dostarczony do Northolt w połowie lutego 1943 r., był osobistą maszyną W/Cdr Wojciecha Kołaczkowskiego, dowódcy I Skrzydła Myśliwskiego (*W/Cdr Flying Northolt Wing* w nomenklaturze RAF). To jest jedyne znane zdjęcie W/Cdr Kołaczkowskiego (z lewej) z tym Spitfire'em. Z prawej stoi S/Ldr Zygmunt Bienkowski, ówczesny dowódca Dyonu 303 w Heston.
 - EN526 został formalnie przydzielony do Dyonu 306, tak jak wcześniej Spitfire'y W/Cdr Janusa (które w związku z tym nosiły oznaczenie UZ-J, zgodne z innymi samolotami Dyonu 306). Jednak Kołaczkowski zdecydował, że ze względów sentymentalnych jego samolot będzie nosił kod RF-K (Dyonu 303), mimo że ta jednostka była w owym czasie wyposażona w Spitfire'y V i nie stacjonowała w Northolt. W/Cdr Kołaczkowski uzyskał na tym Spitfire'rze dwa zwycięstwa: 16 kwietnia uszkodzenie Focke-Wulfa 190 i 13 maja prawdopodobne zestrzelenie Messerschmitta 109. 31 maja ten sam pilot siedział za sterami tego Spitfire'a podczas kolizji z cysterną zaparkowaną na drodze kołowania. Zdjęcie przedstawia samolot uszkodzony w tym właśnie wypadku.
 - Sgt Alfred Krzysztof Włodarski sfotografowany pod polską szachownicą lotniczą na okapotowaniu EN526. Na zadnym innym Spitfire'rze w tym okresie słowo „POLAND” nie było namalowane szablonem z taką czcionką.
 - 20 czerwca 1943 r. EN526 został przejęty przez nowego dowódcę skrzydła, W/Cdr Aleksandra Gabszewicza. Jego sentyment łączył z Dyonem 316 i Spitfire dostał oznaczenie SZ-G. EN526 był szczęśliwym samolotem Gabszewicza, dając mu cztery zwycięstwa. Latał na EN526 do połowy września 1943 r. W/Cdr Gabszewicz zajmuje miejsce w swoim Spitfire. Widać położenie numeru samolotu, oznaczeń literowych i oznaki Dywizjonu 316 na tylniej części kadłuba. Wyraźnie dostrzegalne są ślady zamalowania szablonowych przetrw w literach „SZ”. Pod wiatrochronem kolisty ślad po odznace kościuszkowskiej, która widniała tam kiedy samolot służył poprzedniemu dowódcy I Skrzydła, W/Cdr Kołaczkowskiemu jako RF-K.
 - W/Cdr Aleksander Klemens Gabszewicz na skrzydle swojego Spitfire'a EN526 SZ-G. Był to pierwszy z wielu samolotów tego pilota oznaczonych godłem osobistym przedstawiającym psa-boksera w polskim stroju reprezentacyjnym, z orłem na piersi. Na tym samolocie emblemat znajdował się przed wiatrochronem. Trójkątny proporzycyk, przysługujący pilotowi w stopniu Wing Commandera, znajdował się niezwykle nisko pod wiatrochronem. Prawdopodobnie został tam namalowany jeszcze w okresie, kiedy ten Spitfire służył W/Cdr Kołaczkowskiemu - wtedy bezpośrednio pod wiatrochronem widniała oznaka kościuszkowska Dywizjonu 303.
 - Mechanicy (w jasnym płaszczu Sgt Paweł Kulesza) i Spitfire F.IX EN526 SZ-G Aleksandra Gabszewicza, latem 1943 r. w Northolt. Widać jego godło osobiste - bokserującego psa - wymalowane przed kabiną. Zwraca uwagę nietypowo duży kontrast kolorów kamuflażu na górnych powierzchniach samolotu.
 - Spitfire F.IX EN526 SZ-G dowódcy I Skrzydła Myśliwskiego W/Cdr A. K. Gabszewicza, Northolt, lato 1943 r.
 - Sgt Paweł Kulesza przy dziobie EN526 SZ-G. Widać literę indywidualną samolotu „G” na spodzie okapotowania.
 - Mechanicy (drugi z prawej Sgt Paweł Kulesza) i Spitfire F.IX EN526 SZ-G w Northolt latem 1943 r. Dobrze widać rozmieszczenie oznaczeń literowych i odznaki 316 Dywizjonu na kadłubie obok kabiny. Warto zwrócić uwagę na położenie numeru ewidencyjnego na tylniej części kadłuba, w którym odstępy między literami/cyframi są większe niż w samolotach budowanych w zakładach Supermarine.
 - Spitfire F.IX MH314 SZ-G dowódcy I Skrzydła Myśliwskiego W/Cdr A. K. Gabszewicza, Northolt, jesień 1943 r.
 - Pamiętkowe zdjęcie F/Sgt Aleksandra Pietrzaka na samolocie dowódcy skrzydła. Na tym zdjęciu wyraźnie widać szczegóły proporzycyka *Wing Commandera* oraz oznaki Dyonu 316, a także fragment osobistego godła pilota: wizerunku psa-boksera.
 - Spitfire F.IX MH314 SZ-G, dostarczony 23 września do Northolt, został oficjalnie przydzielony do Dyonu 302, ale w rzeczywistości był osobistą maszyną W/Cdr Aleksandra Gabszewicza. Nosił proporzycyk *Wing Commandera* pod wiatrochronem i oznaczenie SZ-G. Był to kod z Dyonu 316, ale ta jednostka nie należała już wtedy do I Skrzydła, więc w rzeczywistości było to osobiste oznaczenie Gabszewicza, na pamiętkę okresu kiedy dowodził tym dywizjonem. Namalowano nawet odznakę Dyonu 316 i podobny zestaw oznaczeń
- został następnie powtórzony na kilku kolejnych Spitfire'ach pilotowanych przez Gabszewicza.
- Z prawej: W/Cdr Aleksander Gabszewicz w kabine swojego Spitfire'a.
 - Powyżej: Kolejne zdjęcie pamiątkowe personelu Dywizjonu 302 ze Spitfire'em MH314. Z prawej F/Sgt Aleksander Pietrzak, z lewej Sgt Karol Bednarczyk. Również na tym zdjęciu widać tylko fragment wizerunku psa-boksera. Inne zdjęcia zrobione przy tej samej okazji - patrz str. 71.
 - Powyżej: Spitfire MH314 sfotografowany jesienią 1943 r. obok samolotu komendanta bazy Northolt, nr MH349 SZ-X. Na samolocie nie widać godła osobistego W/Cdr Gabszewicza, więc zdjęcie zrobiono albo krótko po dostarczeniu MH314 do Northolt, albo pod koniec roku, kiedy samolotu używał następny dowódca skrzydła, W/Cdr Stanisław Skalski. Ten samolot pochodził z partii maszyn wersji Mk IX wyprodukowanych w zakładach CBAF latem 1943 r., w których jak się wydaje od nowości zastosowano zmianę techniczną oznaczoną jako Modyfikacja 820. Polegała ona na usunięciu elementów podstawy zewnętrznego działka 20 mm, w związku z czym w odróżnieniu od wszystkich innych dziewiątek (nominalnie wyposażonych w tzw. skrzydło uniwersalne, choć nigdy nie uzbrajanych w cztery działka), samoloty te nie miały charakterystycznego zasłepionego występu na krawędzi natarcia obok lufy działka.
 - Z lewej: Grupa mechaników przed Spitfire'em F.IX z literą „X”, najprawdopodobniej MH349 SZ-X, zwykle pilotowanym przez brytyjskich i polskich komendantów bazy Northolt: G/Cpt M. W. S. Robinsona, G/Cpt F. E. Rosiera, G/Cpt M. Mümlera i G/Cpt T. H. Rolskiego.
 - Poniżej: Najwcześniejsze znane zdjęcia Spitfire'ów IX z Dyonu 306 zostały zrobione 4 września 1942 r., podczas obchodów święta dywizjonu w Northolt. Tu: podczas Mszy św. odprowadzanej w hangarze po obu stronach ołtarza stały dwie dziewiątki, w tym prawdopodobnie BS432 UZ-C.
 - Piloci Dyonu 306 pozują z jedną ze swoich nowych maszyn. Od lewej: F/O Sęrgiusz Szpakowicz, P/O Józef Jeka, P/O Mieczysław Wyszkowski, Sgt Gwido Świśtuń(?), Sgt Arkadiusz Bondarczuk, Sgt Marian Kordasiewicz. Warto zwrócić uwagę na wypukłą owiewkę na wierzchu okapotowania, tuż za rurami wydechowymi. Dwie takie owiewki montowano symetrycznie po obu stronach okapotowania wczesnych dziewiątek montowanych w zakładach Rolls-Royce z wykorzystaniem elementów wersji Mk V (por. str. 39 i 43-45). Widoczna tu prawa owiewka miała jeszcze na wierzchu wlot powietrza do sprężarki Heywood (zasilającej instalację pneumatyczną).
 - Z prawej: Sgt Arkadiusz Bondarczuk pozuje przy tym samym samolocie. Między jego lewym ramieniem a łopatą śmigła widać dolny łuk litery „S”, co identyfikuje Spitfire'a jako BS335 UZ-S.
 - F/O Zdzisław Langhamer przy Spitfire'rze F.IX BS456 UZ-Ż.
 - BS456, zbudowany w zakładach Supermarine, został oblatany w Eastleigh 18 września 1942 r. i nazajutrz dostarczony do Dyonu 306. Służył w tym dywizjone przez cały okres użytkowania dziewiątek, po czym w marcu 1943 r. został przekazany do Dyonu 316, kiedy te jednostki wymieniły się miejscami stacjonowania i samolotami. BS456 był typowym przykładem wczesnego Spitfire'a F.IX produkcji zakładów Supermarine. Warto zwrócić uwagę na literę „Ż” wymalowaną w typowym miejscu poniżej kołpaka śmigła.
 - Sgt Jan Pomietlarz (powyżej) i F/O Józef Jeka (z prawej) przy BS456. Dobrze widać litery dywizjonowe UZ i odznakę jednostki.
 - Spitfire F.IX BS456 nosił oznaczenie UZ-Ż jak Żulikowski, ponieważ F/Lt Józef Żulikowski wybrał go na swoją maszynę. 9 października 1942 r. F/Lt Żulikowski lecąc BS456 uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Focke-Wulfa 190. Warto zwrócić uwagę na charakterystyczne detale wczesnych F.IX z macie-

- rzystej wytwórni Supermarine: brak fotokarabinu w nasadzie prawego skrzydła, kropłową owiewkę immediately za śmigłem i niewielki opływowy występ u góry okapotowania między ostatnią sekcją rur wydechowych i chwytem powietrza do sprężarki.
35. Spitfire F.IX BS456 UZ-Ż, 306 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1942 r.
 36. Centropłat Spitfire'a BS456. Widać szczegóły podwozia i chłodnic, wlot powietrza do chłodnicy paliwa w krawędzi natarcia lewego skrzydła, a także dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 30 galonów (135 l) pod kadłubem. To zdjęcie bardzo dobrze pokazuje wczesny chwyt powietrza do silnika. Choć pozornie podobny do tego z wcześniejszych wariantów Spitfire'a (Mk I do V) był w rzeczywistości zasadniczo różny w kształcie i wyraźnie większy.
 37. P/O Józef Jeka w kabine Spitfire'a F.IX BS456 UZ-Ż w bazie Northolt. Na okapotowaniu namalowano polskie oznaczenia państwowe w typowej postaci, ze słowem „POLAND” pod szachownicą namalowanym za pomocą szablonu typowego dla tego dywizjonu. Na początku wojny Jeka był podoficerem pilotem, a do maja 1945 r. doszedł do stanowiska dowódcy Dyonu 306. Po wojnie był pilotem w tajnych operacjach lotniczych CIA (być może również nad Polską). Zginął 15 kwietnia 1958 r. pilotując bombowiec Douglas B-26 podczas wojny domowej w Indonezji.
 38. W tym ujęciu BS456 UZ-Ż widać, że w każdym skrzydle zainstalowano tylko po jednym karabinie Colt-Browning kalibru 7,7 mm, co w tym okresie było jak się zdaje typową linię styku blach na spodzie okapotowania tuż za trzecim elementem mocującym, w miejscu gdzie znitowano dwa arkusze. Miejsce to zwykle wykańczano bardzo gładko i na większości zdjęć trudno dojrzeć tę linię.
 40. Spitfire F.IX BS403 UZ-K, 306 Dywizjon Myśliwski, Northolt, styczeń 1943 r.
 41. Spitfire BS403 UZ-K wykołuje ze stanowiska postojowego w Northolt. Przy końcówce skrzydła widać wózek akumulatorowy używany do rozruchu silnika. Warto zwrócić uwagę na klocki podkładane pod koła podczas prób naziemnych samolotu, oznaczone literą „K”. BS403 zastąpił uszkodzony BS452 jako osobista maszyna Rutkowskiego w końcu października 1942 r. Pilotując tego Spitfire'a uzyskał on 21 stycznia 1943 r. prawdopodobne zestrzelenie Focke-Wulfa 190, a 15 lutego potwierdzone zestrzelenie kolejnego.
 42. S/Ldr Kazimierz Rutkowski z „toruńską kaczka” przed swoim Spitfire'em BS403 UZ-K.
 43. Z prawej i poniżej: P/O Stefan Tronczyński na powgniatanym kołpaku śmigła BS403.
 44. Z prawej: Wizytujący wyższy oficer wojsk lądowych i Spitfire BS403 UZ-K. To zdjęcie oraz to poniżej dobrze pokazują lewą stronę przodu tego Spitfire'a.
 45. Poniżej: Piloci Dyonu 306 przy Spitfire'rze F.IX BS403 UZ-K. Stoją, od lewej: F/O Stanisław Kędziński, F/Sgt Arkadiusz Bondarczuk, niez., F/Lt Zygmunt Dyrbański (dowódca eskadry A), F/O Stanisław Koń, Sgt Jan Pomietlarz, F/O Henryk Pietrzak, trzej alianccy oficerowie wojsk lądowych, S/Ldr Kazimierz Rutkowski, F/Lt Zdzisław Langhamer, niez., P/O Stefan Tronczyński, F/Sgt Stefan Czachla, niez., W/O Jan Śmigieński, F/O Korneliusz Górniak. Na ziemi, od lewej: Sgt Franciszek Tomczak, F/Sgt Stefan Wójcik, Sgt Jan Gajewski, P/O Grzegorz Sołogub. Zdjęcie zrobiono na początku marca 1943 r., krótko przed odejściem Dyonu 306 z Northolt.
 46. Sgt Franciszek Tomczak na rowerze, najpopularniejszym pojeździe w bazach RAF podczas wojny. W głębi BS403 UZ-K, na którym widać położenie liter kodowych i numeru na lewej stronie kadłuba.
 47. Sgt Arkadiusz Bondarczuk przy ogniu Spitfire'a F.IX z Dyonu 306 zimą 1942/1943 r., na którym widać wszystkie oznaczenia fabryczno-eksploatacyjne namalowane tam w wytwórni. U góry ster kierunku oznaczenie zespołu. Numery fabryczne elementów produkowanych w macierzystych zakładach Supermarine zaczynały się od symbolu „65”.
 48. P/O Władysław Potocki (w kabynie) i P/O Władysław Śliwiński (z porcelanową toruńską kaczka). Pod wiatrochronem widać gołdo dywizjonu (zawsze malowane w kierunku lotu samolotu) ze stylizowaną lecącą kaczka, taką jak w przedwojennych godłach toruńskich eskadr myśliwskich. Jak widać, ten Spitfire nie ma już załogówka. Po wojnie Potocki został wybitnym pilotem doświadczalnym na Zachodzie (m. in. wspólnie z Januszem Żurawskim prowadził próby kanadyjskiego myśliwca Arrow, a potem pracował w NASA), natomiast Śliwiński wrócił do Polski, gdzie komuniści aresztowali go pod zarzutem szpiegostwa i po pokazowym procesie został stracony.
 49. Powyżej i poniżej: S/Ldr Kazimierz Rutkowski wykonał tylko dwa loty na BS463 UZ-G. Pierwszy z nich, Rodeo 109 to Cherbourg 2 listopada 1942 r., był jednak szczególnie, o czym świadczy napis kredą na tablicy pokazany na drugim zdjęciu: „100ny Sweep Dcy 306 Sqdnu”. Na zdjęciu powyżej wyraźnie widać stopień zużycia powłoki malarskiej wiatrochronu. Warto zwrócić uwagę, że Spitfire został dostarczony do Dyonu 306 fabrycznie nowy i wykonał pierwszy lot w tej jednostce dokładnie miesiąc przed zrobieniem tego zdjęcia. Warto zwrócić uwagę na wielkość liter kodowych (i porównać z tym samym samolotem podczas jego późniejszej służby w Dyonie 316 – str. 40-41).
 50. Z prawej: Kolejne zdjęcie S/Ldr Kazimierza Rutkowskiego z porcelanową kaczka, tym razem przed Spitfire'em BS459 UZ-T. W tym ujęciu wyraźnie widać małą kropłową owiewkę za śmigłem, charakterystyczną dla Mk IX produkcji zakładów Supermarine. Samolot ma podłączone zasilanie do gniazdka rozruchowego na spodzie okapotowania, a pod kadłubem podwieszony dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 30 galonów (135 l)
 51. Ta i sąsiednia strona: Seria zdjęć Spitfire'a F.IX BS459 UZ-T w Northolt jesienią 1942 r. Wyraźnie widać charakterystyczne detale wczesnych Spitfire'ów F.IX z wytwórni Supermarine, takie same jak we wcześniejszych wersjach: usterzenie poziome z małym wyważeniem rogowym steru wysokości, prostokątne lustro wsteczne i szerokie owiewki komór działek. Widać rozkład kamuflażu i rozmieszczenie oznaczeń na górnych powierzchniach.
 52. Poniżej: Znane ujęcie pilotów sfotografowanych przy tej samej okazji z tym samym Spitfire'em. Od lewej stoją: P/O Sergiusz Szpakowicz, W/O Jan Śmigieński, F/O Stanisław Kędziński, P/O Władysław Śliwiński i Sgt Stefan Czachla. Na samolocie: P/O Władysław Potocki, P/O Zygmunt Jeliński, F/O Bohdan Arct, Sgt Edward Martens, na skrzydle siedzą: F/O Zdzisław Langhamer i P/O Grzegorz Sołogub. W obu skrzydłach widać tylko po jednym wylocie karabinu maszynowego - w tym czasie Spitfire'y IX I Skrzydła Myśliwskiego były standardowo uzbrojone w dwa działka 20 mm i dwa kaemy 7,7 mm. Nad ostatnią sekcją rur wydechowych widać kropłowy występ typowy dla wczesnych F.IX produkcji Supermarine. W kółku u nasady łopaty śmigła widać dużą literę „A”, oznaczającą kategorię wymienności łopat wg wyważenia
 53. Kolejne zdjęcie pilotów Dyonu 306 i Spitfire'a F.IX BS459 UZ-T w Northolt jesienią 1942 r. Od lewej: Jeliński, Sołogub, Szpakowicz, Kędziński, Śmigieński, Potocki.
 54. Spitfire F.IX BS459 UZ-T, 306 Dywizjon Myśliwski, Northolt, styczeń 1943 r.
 55. Seria zdjęć Spitfire'a F.IX EN128 UZ-N zrobionych 3 stycznia 1943 r. przez F/Lt Henryka Sarnickiego z Czołówki Filmowej PSP, kiedy personel z Northolt zrekonstruował dla niego powrót F/O Henryka Pietrzaka z lotu Rodeo 140, podczas którego zgłosił zestrzelenie, uznane za pięćsetny niemiecki samolot zniszczony przez polskie dywizyjony w Wielkiej Brytanii. Podczas operacji Ramrod 140 F/O Henryk Pietrzak naprawdę pilotował Spitfire'a nr EN128. Zwraca uwagę długa odbarwiona plama osadu spalin na burcie, a także użbrojenie również tego samolotu w pojedynczy k.m. Colt-Browning kal. 7,7 mm w każdym skrzydle.
 56. Na tych zdjęciach z Henrykiem Pietrzakiem dobrze widać odznakę Dyonu 306 pod wiatrochronem i polską szachownicę lotniczą na okapotowaniu. Henryk Pietrzak był przed wojną podoficerem pilotem w 4 Pułku Lotniczym, a podczas kampanii francuskiej latał w GC III/9. Promowany na oficera podczas służby w Dyonie 306, później latał na Mustangach w Dyonie 315 jako dowódca eskadry A, a następnie został ostatnim dowódcą Dyonu 309. Przy tej samej okazji sfotografowano przy Spitfire'rze EN128 UZ-N również innych pilotów z Dyonu 306. Dobrze widać polską szachownicę lotniczą na okapotowaniu, słowo „POLAND” poniżej niej wymalowane za pomocą typowego szablonu Dyonu 306, a także oznaczenie oleju (również szablonowe) przed nią.
 57. F/O Władysław Walendowski (górne zdjęcie) jako pierwszy polski lotnik odniósł potwierdzone zwycięstwo na Spitfire'rze IX – 2 października 1942 r. zgłosił zestrzelenie Focke-Wulfa 190 podczas operacji Circus 221. To zdjęcie wyraźnie pokazuje typową linię styku blach na spodzie okapotowania tuż za trzecim elementem mocującym, w miejscu gdzie znitowano dwa arkusze. Dobrze widać także wlot powietrza do chłodnicy paliwa w krawędzi natarcia nasady lewego skrzydła.
 58. Zdjęcie (środkowe) Sgt Franciszka Tomczaka, ówczesnie jednego z młodszych pilotów Dyonu 306, wyraźnie pokazuje literę „N” wymalowaną poniżej kołpaka śmigła. Widać także znaki „ZABLOKOWANE”/”ODBLOKOWANE” wymalowane szablonem na kołpaku koło gniazda jego elementów mocujących.
 59. Dolne zdjęcie, pokazujące anonimowego mechanika przy tym samym Spitfire'rze, wyraźnie pokazuje osad spalin i zacieki paliwa na burcie.
 60. Trzy zdjęcia Sgt Antoniego Kepczyńskiego z tym samym Spitfire'em zrobione przy innej okazji. Na zdjęciach widać szablonowe napisy eksploatacyjne na powierzchni samolotu: „GNIAZDKA ELEKTRYCZNE & RADIOWE” na owiewce przejścia skrzydło-kadłub poniżej litery kodowej „U”, „RADIOSTACJA ALBO BALAST & APTECZKA” na pokrywie przedziału radiostacji oraz „UPEWNIJ SIĘ, ŻE DRZWI CZKI SĄ ZAMKNIĘTE PRZED LÖTEM” w położeniu prostym i odwróconym na wewnątrz powierzchni drzwi czołowej kabiny.
 61. Spitfire F.IX EN128 UZ-N, 306 Dywizjon Myśliwski, Northolt, przełom 1942/1943 r.
 62. Poniżej: Pierwsze zwycięstwa na Spitfire'ach IX na koncie Dyonu 315 znalazły się 3 lutego 1943 r. Jednym ze zwycięzców był Stanisław Błok, którego Spitfire F.IX BS409 PK-B został w tej walce tak poważnie uszkodzony, że pilot o mały nie wyskoczył na spadochronie nad Francją.
 63. Odznakę Dyonu 315 (opartą na emblemacie przedwojennej 112 Eskadry) zawsze malowano w kierunku lotu samolotu, jak to widać na zdjęciach Sgt Mieczysława Matusa (powyżej) i Sgt Alfreda Krzysztofa Włodarskiego (poniżej).
 64. Spitfire F.IX EN172 PK-K, 315 Dywizjon Myśliwski, Northolt, początek 1943 r.
 65. Klucz Spitfire'ów F.IX Dywizjonu 315 startuje z Northolt. Na czele EN172 PK-K (zapewne pilotowany przez S/Ldr Sawicza, który był jego etatowym użytkownikiem), a najbliżej obiektu BS513 PK-Z. Warto zwrócić uwagę na różnice w kolorystyce obu samolotów. Kontrast pomiędzy odcieniem szarości na powierzchniach górnych i dolnych jest wyraźniejszy na PK-Z niż na PK-K.

- EN172 dostarczyła do Northolt Polka Anna Leska 7 listopada 1942 r. Został przydzielony do Dyonu 315 i początkowo dostał oznaczenie PK-N, a w połowie grudnia ten Spitfire stał się osobistą maszyną dowódcy jednostki, S/Ldr Tadeusza Sawicza i dostał zmienione oznaczenie PK-K.
66. Spitfire F.IX BS513 PK-Z, 315 Dywizjon Myśliwski, Northolt, początek 1943 r.
67. P/O Tadeusz Żurkowski (z lewej; uwaga: nie należy go mylić ze sławnym Januszem Żurkowskim!) i P/O Michał Cwynar pozują przy Spitfire'rze F.IX BS513 PK-Z. Zdjęcie dobrze pokazuje rozmieszczenie oznakowania Dywizjonu 315 na burcie: liter „PK” i trójkątnej odznaki „Walczący kogut”. W sposób typowy dla samolotów z Northolt litery dywizyjne znajdowały się obok kabiny, a litera indywidualna samolotu – między usterzeniem a kokardą. Warto zwrócić uwagę na łate, jaką zaklejono wylot rakietnicy sygnałowej na grzbiecie. Na pierwszym planie doskonale widoczne usterzenie poziome wczesnego typu, stosowane na wszystkich Spitfire'ach F.IX z macierzystych zakładów Supermarine oraz na kilkuset pierwszych samolotach tej wersji z fabryki CBAF. BS513 zwykle pilotowali F/O Tadeusz Żurkowski i P/O Kazimierz Zielonka. 5 marca P/O Michał Cwynar odprowadził BS513 lotem do do zakładu remontowego w Hamble, gdzie zamontowano fotokarabin w nasadzie prawego skrzydła i 15 marca Spitfire wrócił do 315.
68. Sgt Józef Fudała na skrzydle tego Spitfire'a. Warto zwrócić uwagę na wczesną postać szachownicy, bez szablonowego napisu „POLAND”, jaką wcześniej malowano na Spitfire'ach V Dyonu 315. Wyraźnie widać wczesną, szeroką osłonę komory działek.
69. P/O Tadeusz Żurkowski (w kamizelce ratunkowej) i P/O Michał Cwynar (z rękami w kieszeniach) oraz dwóch mechaników sfotografowanych na Spitfire'rze BS513 w Northolt. Zwraca uwagę sferyczny kształt odsuwanej osłony i prostokątne lustro wsteczne, montowane na wczesnych Spitfire'ach F.IX produkcji Supermarine. Większość Spitfire'ów polskich jednostek miała dodatkowy element wstawiony między fabryczną podstawę a przegub lusterka, zwiększający zakres regulacji.
70. Poniżej: Szablonowy napis „PALIWO 100 OKTANÓW POJEMNOŚĆ 85 GALONÓW” na wierzchu kadłuba przed kabiną przy wlewie paliwa.
71. P/O Tadeusz Żurkowski i P/O Michał Cwynar usadowieni na osłonie głównego zbiornika paliwa. Na grzbiecie kadłuba widać światło do lotów w szyku, umieszczone za masztem antenowym, oraz szeroką podstawę tego masztu, wykonaną z materiału dielektrycznego (i nie malowaną). Warto zwrócić uwagę na cienką jasną (białą lub żółtą) linię namalowaną na tylnej powierzchni łopat śmigła. Niektóre publikacje (również moje wcześniejsze) podają błędnie, że takie kreski służyły do oceny uszkodzeń. W rzeczywistości jest to oznaczenie cięciwy wzorcowej do regulacji kąta skoku łopaty śmigła, zwykle наносzone w 70% promienia śmigła.
72. Sgt Józef Fudała (z prawej) i Sgt Bogdan Śmidowicz przy burcie BS513. Dobrze widać położenie liter dywizyjnych „PK” pod kabiną.
73. Powyżej i z prawej: P/O Michał Cwynar w kabine BS513 PK-Z. Widać szczególne wiatrochron, lustro wsteczne (z wydłużoną podstawą), osłony kabiny oraz regulatora napięcia. Pionowe smugi widoczne na burtach kadłuba to nie jakiś nieznanymi rodzaj malowania kamuflażowego, tylko ślady spływających kropel wody! Michał Cwynar zmarł w 2008 r. Jego „Wspomnienia wojenne” ukazały się w 2004 r.
74. F/O Adam Swornowski (z lewej) i P/O Przemysław Wojciech Panek przed Spitfire'em IX, być może EN171 PK-C. Warto zwrócić uwagę, że samolot jest – jak się wydaje – pomalowany w dość nietypowy schemat barwny, w którym kolor dolnych powierzchni jest wyraźnie ciemniejszy niż jeden z kolorów powierzchni górnych. Zdaniem niektórych autorów ten samolot został pomalowany w niestandardowy schemat malowania powierzchni górnych (z jaśniejszym odcieniem szarości i ciemniejszym zieleni niż w przepisowym schemacie myśliwców dziennych). Jednak kolory powierzchni górnych wyglądają podobnie jak na innych samolotach. Bardziej prawdopodobne jest, że to dolne powierzchnie przemalowano jakimś ciemniejszym kolorem szarym (por. EN173 na str. 62-65).
75. Chociaż Capt. Francis „Gabby” Gabreski przeszedł chrzest bojowy w Pearl Harbor, to przybywając do Wielkiej Brytanii w 1942 r. wciąż nie miał doświadczenia w walkach powietrznych. Dlatego ochotniczo zgłosił się do służby w dywizjonie Polskich Sił Powietrznych nim zostanie przeniesiony do jednostki USAAF. Dostał przydział do do 315 Dywizjonu Myśliwskiego w Northolt. Jakkolwiek nie uzyskał w tej polskiej jednostce żadnych zwycięstw, to nauczył się wielu użytecznych trików myśliwskiego latania, co umożliwiło mu z czasem osiągnięcie pozycji najsukceszniejszego asa USAAF w Europie. Tu, Gabreski czule obejmując śmigło Spitfire'a F.IX. Warto zwrócić uwagę na literę „E” na spodzie okapatowania i polską szachownicę lotniczą bez napisu „POLAND” z boku silnika. BS410 był jedynym Mk IX oznaczonym PK-E i to właśnie w tym Spitfire'rze „Gabby” wykonał swój pierwszy lot bojowy nad Europą. Litera „A” w jasnym kole u nasady łopat śmigła oznaczała, że są to wymienne łopaty wyważone wg normalizowanych parametrów.
76. Wydobytą złamaną łopatą śmigła, jeszcze nie oczyszczoną z błota. Widać opis parametrów technicznych u nasady - rzuca się w oczy, że nie jest to łopata ze zdjęcia z Capt. Gabreskim. Najwyraźniej wiosną 1943 r. wymieniono śmigło tego Spitfire'a. Kolor okręgu służył do identyfikacji materiału, z jakiego zrobiono łopatę (tu: różowy, oznaczał „Jabło” - jeden z kompozytowych materiałów na bazie drewna). Na tym okręgu wymalowano numery seryjne czterech łopat śmigła wyważonych w komplecie.
77. Piotr Kuryłłowicz należał do ostatniego przedwojennego rocznika Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, który nie zdążył osiągnąć promocji przed wybuchem wojny. W Wielkiej Brytanii, po przeszkoleniu, latał przez rok (od sierpnia 1941 r. do lipca 1942 r.) w Dyonie 317. W lipcu 1942 r. został promowany na stopień podporucznika, a wkrótce potem przeszedł do Dyonu 315. Po zestrzeleniu 13 maja 1943 r. ranny pilot został ujęty przez Niemców. Trafił do obozu Stalag Luft III w Żaganiu, w którym przebywał do stycznia 1945 r. Ewakuowany na północny zachód wraz z innymi jeńcami, został ostatecznie wyzwolony przez wojska brytyjskie w kolicach Lubeki. Po wojnie wyemigrował do Kanady, gdzie mieszka do dzisiaj.
78. Wydobycie z ziemi po wielu latach fragmenty prawej burty Spitfire'a F.IX, na których widać numer ewidencyjny „BS410” i oznakę 315 Dywizjonu Myśliwskiego. 27 maja 2009 r. Piotr Kuryłłowicz zasiadł w kabine Spitfire'a przechodzącego rekonstrukcję w Sandown na wyspie Wight. W ten sposób powrócił do samolotu, który opuścił 66 lat wcześniej w dramatycznych okolicznościach.
79. Spitfire F.IX BS410 PK-E, 315 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1942 r.-wiosna 1943 r.
80. Powyżej: Capt. Francis Gabreski w kabine Spitfire'a F.IX BS410.
81. Sgt Tadeusz Jankowski w kabine tego samego Spitfire'a. To on był regularnym pilotem BS410 i uzyskał w nim uszkodzenie Focke-Wulfa 190.
82. Capt. Francis Gabreski wysiada z tego Spitfire'a. Widać niemalowany stalowy łom na wewnętrznej stronie drzwiczek, napis ostrzegawczy „UPEWNIJ SIĘ, ŻE DRZWI CZKI SĄ ZAMKNIĘTE PRZED LOTE” umieszczony w sposób typowy dla samolotów produkcji zakładów Supermarine (jeden szablon prosto, drugi do góry nogami) oraz „Gniazdka elektryczne i radiowe” na owiewce przejścia skrzydło-kadłub przy pokrywie gniazdka.
83. Poniżej: Pamiątkowe zdjęcie dwóch żołnierzy i lotnika przy pozornie anonimowym Spitfire'rze V lub IX oznaczonym PK-P. Wypukła owiewka na okapatowaniu widoczna przed kabiną wskazuje, że to BR624, wczesny Mk IX przerobiony w firmie Roll-Royce (por. str. 15 i 43-45). Ten Spitfire został zestrzelony 28 maja 1943 r., poległ w nim F/Sgt Jan Aleksander Rogowski. Skrót „PKP” już przed wojną oznaczał Polskie Koleje Państwowe, więc oczywiście personel Dyonu 315 zyskał w PSP przezwisko „kolejarzy”.
84. Poniżej: Dwaj mechanicy przy mocno zużytych BS463, odziedziczonym przez Dyon 316 i oznaczonym SZ-G (por. str. 23). Wyraźnie widać wlot powietrza do chłodnicy paliwa w nasadzie lewego skrzydła. Pod kółkiem śmigła widoczna jest litera „G”.
85. Poniżej i sąsiednia strona: Seria zdjęć zrobionych 11 czerwca 1943 r. po wypadku F/Lt Jana Falkowskiego podczas lądowania w Spitfire'rze F.IX BS463 SZ-G przy powrocie z operacji Ramrod 87. W sposób typowy dla Dyonu 316, BS463 miał odznakę jednostki za kabiną i szachownicę na dziobie. Kod dywizjonu naniesiony był przed kokardą, z wyraźnymi przerwami od szablonu. Litera „G” (pozostała z czasów Dyonu 306) była na tym Spitfire'rze większa niż kod dywizjonu. Warto zwrócić uwagę na szablonowe napisy eksploatacyjne na spodzie skrzydła i na zbiornik podwieszany wciąż zaczepiony pod kadłubem.
86. Spitfire ten był uzbrojony w działko 20 mm i pojedynczy karabin maszynowy 7,7 mm w każdym skrzydle. Łopaty śmigła, wykonane z materiału kompozytowego na bazie drewna, pękły przy uderzeniu, chroniąc reduktor i silnik od poważnych uszkodzeń. Kiedy robiono te zdjęcia w czerwcu, oryginalne prostokątne lustro wsteczne montowane przegubowo (por. str. 23 i 40 u góry) było już zastąpione późniejszym okrągłym z opływową owiewką. BS463 SZ-G był zwykle pilotowany przez F/O Maciejewskiego. Pilotujące tego Spitfire'a 4 maja 1943 r. uzyskał on prawdopodobnie zestrzelenie Focke-Wulfa 190 i uszkodzenie kolejnego. 17 maja F/O Zdzisław Przygodzki leciał tym Spitfire'em kiedy o mało co nie zestrzelił S/Ldr Janusza Żurkowskiego w BS456 SZ-Z, myląc go z Messerschmittem.
87. Spitfire F.IX BS463 SZ-G, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, wiosna 1943 r.
88. Spitfire'y F.IX Dywizjonu 316 startują z Northolt wiosną albo latem 1943 r. Na pierwszym planie (z lewej) BS457 SZ-H, na którym 12 marca P/O Władysław Kiedrzyński uzyskał zestrzelenie Focke-Wulfa 190. Za nim BS403 SZ-K (wcześniej UZ-K S/Ldr Rutkowskiego - por. str. 20-22), na którym F/O Michałowi Maciejowskiemu zaliczono 11 czerwca zestrzelenie Messerschmitta 109. Najbliższe obiektywu w prowadzącej grupie (z prawej) jest BS462 SZ-U, na którym F/O Leopold Zakrzewski uzyskał 13 marca zestrzelenie Focke-Wulfa 190. BS462 służył w Polskich Siłach Powietrznych najdłużej ze wszystkich Spitfire'ów F.IX: dostarczony do 306 w Northolt we wrześniu 1942 r., latał w I Skrzydle Myśliwskim aż do maja 1944 r. kiedy wersję F.IX zastąpiła nowsza LF.IX.
89. Powyżej i z prawej: Spitfire F.IX z Dyonu 316 ze zdjętym okapatowaniem. Silnik to Merlin 61, w którym tuż za śmigłem, poniżej łopaty śmigła, widać przekładnię napędu sprężarki kabiny ciśnieniowej. To ten element wymagał małej kropłowej owiewki, która wyróżniała egzemplarze Mk IX produkowane w macierzystej wytwórni Supermarine (w fabryce CBAF stosowano okapatowanie bez tej owiewki, ponieważ montowane tam dziesiątki miały standardowo montowane silniki innych odmiann).
90. Poniżej: Mecz siatkówki w Northolt latem 1943 r. W głębi widać Spitfire'y Dyonu 316, od lewej: MA791 SZ-B, BR601 SZ-H i MA235 SZ-L. Warto

- zwrócić uwagę na widoczną gołym okiem różnicę w kolorystyce SZ-H i SZ-L.
91. Tankowanie Spitfire'a F.IX BR143 SZ-Q wiosną 1943 r. Na lewo od mechanika widać wypukłą owiewkę na górnej części osłony silnika. Owiewki te były typowe dla wczesnych Mk IX pochodzących z przeróbki w zakładach Rolls-Royce (por. str. 15 i 39). Widoczna na pierwszym planie szeroka osłona komory działek była typowa dla wszystkich wczesnych Spitfire'ów F.IX. Warto zwrócić uwagę na dwie listwy wzmacniające nad komorą podwozia głównego. Zwykle wiąże się je ze skrzydłami typu „A” i „B”, natomiast większość publikacji stwierdza, że nie stosowano ich w późniejszych wersjach skrzydeł, mających mocniejszą konstrukcję. Widać łom w naturalnej barwie metalu w drzwiczek kabiny oraz późne, okrągłe lustro wsteczne.
 92. F/O Leopold Zakrzewski przed BR143 SZ-Q. Ten Spitfire został wyprodukowany przez Supermarine w kwietniu 1942 r. jako Mk VC, po czym od razu trafił do zakładów Roll-Royce w Hucknall do przeróbki na wersję F.IX. W tym okresie, wobec palącego zapotrzebowania na tę nową wersję, podjęto równoczesną przeróbkę płatowców Mk VC na Mk IX w zakładach Supermarine i Rolls-Royce, ale każda z firm stosowała inne rozwiązania okapotowania silnika. W zakładach Rolls-Royce stosowano prostą przeróbkę okapotowania z Mk V, przez co ich Mk IX miały dość niezwykle podziały blach i wyróżniały się wypukłymi owiewkami na wierzchu. Zwraca uwagę dziwaczna forma pokrywy wlewu oleju (obok napisu „POLAND”), spowodowana przeróbką blach okapotowania. Co ciekawe, na każdym z przerabianych w ten sposób samolotów, pokrywa ta miała nieco inny kształt. Krój liter napisu „POLAND” na tym samolocie jest typowy dla Dywizjonu 316, co świadczy o jego odnowieniu w tej jednostce (w Dyonie 306 stosowano inny szablon). Leopold Zakrzewski był przed wojną pilotem PLL „LOT” i w 1943 r. odszedł z lotnictwa myśliwskiego do transportowego.
 93. Spitfire F.IX BR143 SZ-S, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, wiosna 1943 r.
 94. F/Lt Stefan Stegman przy Spitfire'rze BR143 SZ-S. W sposób typowy dla tego dywizjonu, litery „SZ” (a w tym przypadku również „S”) wymalowano szablonem, z charakterystycznymi przerwami. Widać napis „HE'HE'HE” na tylnej części kadłuba. Koniec napisu zamalowano prawdopodobnie przy odnawianiu szablonem Dywizjonu 316 litery indywidualnej (w Dyonie 306 stosowano znacznie większe litery). Na okapotowaniu silnika widać wypukłą owiewkę, typową dla najwcześniejszych dziesiątek przerabianych w zakładach Rolls-Royce'a w Hucknall. Widać oryginalne, prostokątne lustro wsteczne, a także brak wzmacniających listew na skrzydle, co wskazuje, że to zdjęcie zrobiono wcześniej niż to na str. 43. Daleko w głębi widać innego Spitfire'a, z oznaczeniem SZ-K. Jest to samolot nr BS403, ten sam, który wcześniej w Dyonie 306 nosił oznaczenie UZ-K. Wygląda na to, że litera „K” jest wyraźnie większa od „SZ”, co wskazywałoby, że pozostawiono ją w rozmiarze typowym dla Dywizjonu 306.
 95. Obsługa Spitfire'a F.IX BR143 SZ-Q wiosną 1943 r. (z lewej Cpl Tadeusz Markiewicz). Dobrze widać wypukłe owiewki po bokach górnego panelu okapotowania silnika. Listwy wzmacniające na górnej powierzchni skrzydeł były rzadko spotykane w wersji Mk IX. Można też dostrzec antenę układu identyfikacji „swój-obcy”, biegnącą do zaczepu na końcówce statecznika poziomego do gniazdka zlokalizowanego na środkowym, czerwonym kręgu kokardy. Nietypowe jest wychylenie klap w samolocie stojącym na ziemi - świadczy o rozłączeniu mechanizmu ich napędu.
 96. Spitfire F.IX BR143 SZ-Q, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, wiosna 1943 r.
 97. Ta strona: Zdjęcia Spitfire'a F.IX EN527 kiedy jeszcze miał oryginalne, prostokątne lustro wsteczne.
 - Poniżej: P/O Tomasz Łęgowski i EN527. Widać wąską owiewkę mechanizmu ładowania działka. Ten Spitfire i bliźniaczy EN526 były prawdopodobnie pierwszymi samolotami dostarczonymi do Northolt z takimi zmodyfikowanymi osłonami. Łęgowski został zestrzelony 4 maja 1943 r. i trafił do Stalag Luft III.
 98. Powyżej: Mechanik Dywizjonu 316 w rozmowie z podoficerem pilotem przy EN527 SZ-A. Dobrze widać charakterystyczne elementy standardowego okapotowania silnika późnych F.IX z zakładów Supermarine oraz z przeróbki w firmie Rolls-Royce. Niewielki otworek na boku okapotowania, mniej więcej w pół drogi między szachownicą a kropłą owiewką za śmigłem, to wylot zaworu upustowego zbiornika opadowego układu chłodzenia silnika. Widoczne tu jego stosunkowo niskie położenie było typowe egzemplarzy F.IX z silnikiem Merlin 61. W przypadku silników Merlin 63 i 63A otwór ten znajdował się wyraźnie wyżej (por. str. 70).
 99. Z prawej: Mocno okopcona prawa burta EN527. Warto zwrócić uwagę, że przerwy od szablonu w literze „Z” były o wiele mniej wyraźne niż w „S”.
 100. Powyżej: Odnazka 316 Dywizjonu namalowana w górnej części kadłuba innego Spitfire'a. Motyw sowy pochodził z emblematu przedwojennej 113 Eskadry.
 101. Z prawej: Sgt Feliks Grzywacz (z lewej) i Sgt Leon Zygarelicki studiują mapę na usterzeniu EN527. Widać wcześniejszą formę usterzenia poziomego, typową dla Spitfire'ów IX produkcji Supermarine oraz przerabianych u Rolls-Royce'a. Na krawędzi natarcia statecznika poziomego okucie do mocowania drutu anteny instalacji „swój-obcy” wczesnego typu. Obaj widoczni tu piloci polegli w polskim lotnictwie myśliwskim: Grzywacz w Dyonie 316 w czerwcu 1943 r., a Zygarelicki niemal rok później w 303.
 102. Poniżej: S/Ldr Janusz Żurkowski przy Spitfire'rze EN527 SZ-A w Northolt wiosną albo latem 1943 r. Zwraca uwagę późne (okrągłe) lustro wsteczne, podłączone zasilanie do gniazdka rozruchowego i podwieszony pod chwytym powietrza do silnika metalowe naczynie, do którego sikał olej. S/Ldr Żurkowski był od stycznia 1943 r. Instruktorem Strzelania Sektora RAF Northolt, a w pierwszych dniach lipca objął, po S/Ldr Sawiczu, funkcję zastępcy dowódcy I Skrzydła Myśliwskiego. Po wojnie został sławnym pilotem doświadczalnym w Wielkiej Brytanii, a później w Kanadzie.
 103. F/O Antoni Cholałda przy EN527. Dobrze widać szablonową szachownicę i krój liter w słowie „POLAND”, typowy dla samolotów Dyonu 306 (i zachowany na przejętych przez 316). Do gniazdka na spodzie okapotowania wetknięty jest kabel zasilania rozruchowego. Cholałda dostał od kolegów przezekszko „Gandi”, stąd karykatura na kamizelce ratunkowej.
 104. Na tych zdjęciach widać czarną literę „A” poniżej śmigła i „C” na barwnym kole u nasady łopaty śmigła. Ta ostatnia (jednakowa na wszystkich czterech) określa kategorię wymienności łopat wg wyważenia. Z lewej: To zdjęcie wyraźnie pokazuje nietypowy rozkład kamuflażu na lewej stronie okapotowania, jaki malowano na późnych Spitfire'ach IX pochodzących z firmy Rolls-Royce. F/O Ludomir Ciałusta służył w bodaj rekordowej liczbie dywizjonów myśliwskich. Od 1942 r. do 1945 r. miał kolejno przydzielony do Dyonów: 303, 315, 317, 129 RAF, 610 RAF, 303, 318, 316, 308, 316 i 309. Z prawej: Widać wlot powietrza do chłodnicy paliwa. Sgt Tadeusz Tamowicz wszedł na zawsze do historii PSP w czerwcu 1944 r., kiedy został zestrzelony i S/Ldr Horbaczewski przywiózł go z Francji we własnym Mustangu.
 105. Spitfire F.IX EN527 SZ-A, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, lato 1943 r.
 106. Trójka nierozpoznanych lotników na tle Spitfire'a EN527 SZ-A. Taki układ plam kamuflażu na osłonie silnika był charakterystyczny dla Spitfire'ów IX przerabianych w firmie Rolls-Royce. Zwraca uwagę położenie numeru ewidencyjnego na tylnej części kadłuba, z większymi odstępami między literami/cyframi niż na samolotach produkcji zakładów Supermarine.
 107. S/Ldr Marian Trzebiński wysiada ze swojej osobistej maszyny noszącej imię własne „Ewunia” (jak wszystkie znane ze zdjęć Spitfire'y tego pilota), wymalowane pod wiatrochronem. Widać rozmieszczenie napisów ostrzegawczych na drzwiczek kabiny. Zwraca uwagę nie pomalowana tylna listwa wiatrochronu oraz nowe, okrągłe lustro (które, jak się wydaje, jest wciąż w fabrycznym malowaniu kolorem czarnym).
 108. Małpka należąca do F/Lt Włodzimierza Miksy z Dyonu 315 w kabine „Ewuni”. I tu łom wygląda na niepomalowany.
 109. Powyżej i powyżej z lewej: Wymana koła podwozia głównego w Spitfire'rze F.IX z Dyonu 316 przy użyciu wyłącznika siły ludzkich mięśni. Wyraźnie widać wlot powietrza do chłodnicy paliwa, a także linię styku blach w poprzek dolnego panelu okapotowania silnika, która wskazuje, że ten samolot zbudowano w zakładach CBAF.
 110. Z lewej: Naprawa podwozia głównego Spitfire'a F.IX w Dyonie 316. To zdjęcie dobrze pokazuje chwyt powietrza do silnika. Widać otwarte gniazdko zasilania u dołu okapotowania.
 111. BS302 SZ-E sfotografowany po wypadku 29 maja 1943 r. kiedy podczas lądowania po operacji Ramrod 67 10 Grupy RAF złamała się prawa goleń podwozia. P/O Stanisław Litak wyszedł bez szwanku. Spitfire ten nie powrócił z lotu bojowego 9 sierpnia 1943 r., kiedy P/O Lech Kondracki w BS457 SZ-R zderzył się z P/O Michałem Maciejowskim lecącym w BS302 podczas operacji Ramrod 191. Kondracki zginął, natomiast Maciejowski uratował się na spadochronie i trafił do niewoli.
 112. Spitfire F.IX BS302 SZ-E, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, maj 1943 r.
 113. Spitfire F.IX Dyonu 316 w Northolt w 1943 r. ze standardowym zestawem oznaczeń dywizjonu, a ponadto z nieformalnym oznakowaniem osobistym: nazwą „Frania” (lub „Franio”?) i czarnym krzyżem zapewne oznaczającym zestrelenie, a także wizerunkiem tańczącej dziewczyny (por. MA747 WX-D na str. 73). Rozkład kamuflażu na przedzie kadłuba sugeruje, że jest to samolot wyprodukowany przez macierzyste zakłady Supermarine. Pilot na zdjęciu to Alfred Krzysztof Włodarski (wcześniej błędnie identyfikowany jako „Anotni Cholałda” i „Tadeusz Tamowicz”). Samolot to przypuszczalnie Spitfire EN127 SZ-F, na którym odnioseno kilka zwycięstw, choć ani jednego kiedy pilotował go lotnik z Dyonu 316. Czarny krzyż może oznaczać zestrelenie zaliczone 15 lutego 1943 r. W/O Janowi Śmigielskiemu w Dyonie 306, albo zestrelenie prawdopodobne Tadeusza Karnkowskiego, który odniósł je na innej maszynie, ale regularnie pilotował EN127.
 114. Grupa pilotów Dyonu 316 w dispersalu w Northolt latem 1943 r., od lewej: F/O Józef Sobolewski (tyłem), F/O Jerzy Szymankiewicz, F/O Marian Żółciński (siedzi), F/Sgt Karol Sumara (stoi nad nim), F/O Stanisław Litak, P/O Władysław Kiedrzyński (z gazetą), F/Sgt Paweł Gallus. Tęm jest Spitfire F.IX EN179 SZ-J. Imię wymalowane pod wiatrochronem, poprzednio błędnie odczytywane jako „Joan”, to w rzeczywistości „Jasia”. W tym okresie było w Eskadrze A Dyonu 316 jeszcze kilka Spitfire'ów, które pod kabiną nosiły imię żeńskie (zwykle zaczynające się od litery indywidualnej samolotu). Na tylnej części kadłuba widać ślady po zamalowaniu poprzednich oznaczeń.
 115. Dwaj mechanicy przed Spitfire'em EN179. Zdjęcie jest lekko poruszone, ale widać imię „Jasia” wymalowane pod wiatrochronem. Spód okapotowania silnika został odmalowany jasną farbą, która zachodzi nawet na boczne panele. Widać też wyraźnie,

- dokąd sięgał żółty pas wzdłuż zewnętrznej części krawędzi natarcia skrzydła.
116. Dwaj podoficerowie piloci: Władysław Bieliński i Wiktor Ciechanowicz przed EN179 SZ-J. Widać jak literę indywidualną pod śmigłem rozwinęto w imię „Jasia”. W nasadzie lewego skrzydła widoczny wlot powietrza do chłodnicy paliwa.
 117. Spitfire F.IX EN179 SZ-J, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, lato 1943 r.
 118. Spitfire F.IX MA563 SZ-V, 316 Dywizjon Myśliwski, Northolt, lato 1943 r.
 119. Spitfire MA563 SZ-V „Janetka”. Widać przemalowany obszar pod „V”, gdzie pierwotnie znajdowała się litera „S”.
 120. Powyżej: F/Lt Kaczmarek w kabine swojego Spitfire’a. Widać formę napisu pod wiatrochronem, a także niedbale kształt litery „S”, która nosi ślady zamalowania przerw pochodzących od szablonu. Łoż w drzwiczkach kabiny jest zapewne pomalowany tym samym kolorem co wnętrze kabiny, a czerwony napis ostrzegawczy ma postać typową dla fabryki w Castle Bromwich: pionowo w środkowym polu drzwiczek.
 121. Z prawej i poniżej: Obsługa MA563 przed lotem bojowym. Te dwa zdjęcia zrobiono w pierwszych dniach użytkowania samolotu w Dyonie 316, kiedy nosił oznaczenie SZ-S, a pod kabiną nie było jeszcze imienia. Na zdjęciu z prawej widać technika pracującego przy radiostacji samolotu. Zwraca uwagę gniazdko wlotowe wczesnego typu instalacji „swoj-oby” widoczne na czerwonym polu kokardy. Zdjęcie poniżej przedstawia podczepianie dodatkowego zbiornika paliwa przed lotem. Mechanik leżący pod kadłubem nogami wypychał tył zbiornika na właściwe miejsce. Szachownice po obu stronach okapotowania tego Spitfire’a wyróżniały się zaciemnieniami koloru białego dookoła.
 122. Dwa zdjęcia W/Cdr Aleksandra Gabszewicza z MA563 SZ-V „Janetka”. Na zdjęciu powyżej z prawej widać czarną literę indywidualną samolotu, a także wyraźne załamanie krzywizny spodu okapotowania w miejscu poprzecznej linii styku blach. Ta linia podziału przebiegała w innym miejscu niż na Spitfire’ach F.IX produkcji zakładów Supermarine. Na samolotach z fabryki CBAF była zwykle o wiele mniej gładka i łatwiejsza do zauważenia.
 123. Anonimowy Spitfire IX Dyonu 316 w Northolt w 1943 r. prezentuje typowy zestaw oznaczeń: kadłubowa kokarda brytyjska, polska szachownica na osłonie silnika, dwuliterowy kod taktyczny dywizjonu i godło dywizjonowe za kabiną. Forma napisu ostrzegawczego w drzwiczkach kabiny oraz układ kamuflażu na przodzie kadłuba pozwalają stwierdzić, że jest to samolot wyprodukowany w CBAF.
 124. Pierwsze dni lipca 1943 r. w Northolt. Na tle Spitfire’a MA304 RF-H stoją, od lewej: F/Lt Roman Nartowicz (d-ca Esk. A), S/Ldr Jan Falkowski (nowy dowódca Dyonu 303), S/Ldr Zygmunt Bienkowski (odchodzący dowódca) i F/Lt Witold Retinger (d-ca Esk. B).
 125. Kolejne zdjęcia zrobione przy tej samej okazji ze Spitfire’em MA304 RF-H. Stoją, od lewej: F/Lt Roman Nartowicz, S/Ldr Zygmunt Bienkowski i F/Lt Witold Retinger. Na tych zdjęciach widać nieco przekrzywioną literę „H” na burcie.
 126. Pamiątkowe zdjęcia S/Ldra Zygmunta Bienkowskiego z personelem nazimnym Dyonu 303, w związku z jego odejściem z jednostki. Na zdjęciu od przodu widać literę indywidualną samolotu wymalowaną kolorem *Sky* pod śmigłem, a to z prawej pokazuje szczegóły dwóch ostatnich cyfr numeru ewidencyjnego namalowanego szablonem.
 127. S/Ldr Zygmunt Bienkowski w kabine swojego Spitfire’a MA304. Zwraca uwagę niedbala forma godła Dyonu 303, namalowanego szablonem. Historia Odznaki Kościuszkowskiej sięga jednostki amerykańskich ochotników walczących w wojnie polsko-rosyjskiej 1920 r.
 128. Obsługa Spitfire’a MA304 w Northolt, koło domu pilotów, noszącego ironiczny opis. Widać charakterystyczne cechy Spitfire’ów F.IX wczesnych serii z fabryki CBAF: wczesna forma usterzenia poziomego z małym wyważeniem rosteru steru wysokości, wąskie owiewki komór działek i okrągłe lusterko wsteczne.
 129. Spitfire F.IX MA304 RF-H, 303 Dywizjon Myśliwski, Northolt, czerwiec 1943 r.
 130. Powyżej i poniżej: Sgt Tadeusz Szymkowiak pozuje przy anonimowym Spitfire’rze IX produkcji zakładów CBAF.
 131. Poniżej i sąsiednia strona: Seria ujęć Spitfire’a BS556 RF-G podczas napełniania paliwem zbiornika podwieszanego. W głębi widać Spitfire’a MA304 RF-H.
 132. Warto zwrócić uwagę, że szachownice po obu stronach dziobu są wyblakłe. Napis „POLAND” namalowano szablonem używanym na Spitfire’ach F.IX Dyonu 306 i 315. Najwyraźniej oba elementy pochodziły z czasów kiedy ten Spitfire służył w Dyonie 315.
 133. Spitfire F.IX BS556 RF-G kołuje na start. Taki układ płam kamuflażu na osłonie silnika był typowy dla maszyn przerabianych u Rolls-Royce’a. Numer ewidencyjny wymalowano na tym samolocie znakami wysokości ok. 5 cm u góry pasa *Sky*. Pod wiatrochronem widnieje Odznaka Kościuszkowska Dyonu 303. Zwraca uwagę dość nietypowy kształt litery „G”. BS556 został przerobiony na Mk IX w zakładach Rolls-Royce. Początkowo był przydzielony do 611 Dyonu RAF i 16 lutego 1943 r. W/Cdr Al Deere uzyskał na nim zestrzelenie Focke-Wulf’a 190. Od początku kwietnia BS556 był używany w Dyonie 315 z oznaczeniem PK-L. F/O Ryszard Dubielecki za jego sterami uzyskał zestrzelenie Focke-Wulf’a 190 (20 kwietnia) i uszkodzenie dwóch kolejnych (4 i 15 maja). Podczas walki 4 maja BS556 został omyłkowo uszkodzony przez amerykańskiego P-47. W Dyonie 303 latali nim przeważnie Sgt Leon Zygarlicki i F/O Zbigniew Zarębski. Na początku 1944 r. ten Spitfire był używany jako osobisty samolot W/Cdr Stanisława Skalskiego, z indywidualnym kodem „SS”.
 134. Spitfire F.IX BS556 RF-G, 303 Dywizjon Myśliwski, Northolt, lato 1943 r.
 135. Spitfire F.IX BS451 RF-M, 303 Dywizjon Myśliwski, Northolt, lato 1943 r.
 136. 17 sierpnia 1943 r. F/Sgt Aleksander Chudek z Dyonu 303 uzyskał na Spitfire’rze F.IX BS451 RF-M zestrzelenie dwóch Focke-Wulfów 190. Wg książki lotów S/Ldr Falkowskiego, pilotował on BS451 6 września, kiedy zaliczono mu zestrzelenie Focke-Wulf’a 190. Co ciekawe, wg dokumentów dywizjonu Falkowski polecał na to zadanie swoim osobistym Spitfire’em F.IX MA524 RF-F! BS451 to kolejny przykład namalowania numeru ewidencyjnego znakami małej wielkości.
 137. Jeszcze dwa zdjęcia Spitfire’a F.IX RF-M, prawdopodobnie BS451. Zdjęcie z lewej pokazuje stylizowane imię „Joan” wymalowane przed kabiną. Pozuje F/Lt Michał Antoni Kolubiński.
 138. Ta i następne strony: Kolejna sekwencja przedstawiająca tankowanie w Northolt 24 czerwca 1943 r., tym razem prezentująca Spitfire’a F.IX EN173 RF-C.
 139. W zbliżeniach widać, że szachownica jest równie wyblakła jak na BS556. Spód tego Spitfire’a jest wyraźnie ciemniejszy niż jeden z kolorów powierzchni górnych. Zdaniem niektórych autorów ten samolot został pomalowany w niestandardowy schemat malowania powierzchni górnych. Jednak kolory powierzchni górnych wyglądają podobnie jak na innych samolotach. Bardziej prawdopodobne jest, że to dolne powierzchnie przemalowano jakimś ciemniejszym kolorem szarym. 24 września 1943 r. Spitfire F.IX EN173 RF-C został zestrzelony przez Focke-Wulf’y 190, poległ pilot F/Sgt Tadeusz Szymkowiak.
 140. Spitfire F.IX EN173 RF-C, 303 Dywizjon Myśliwski, Northolt, lato 1943 r.
 141. Zbiornik podwieszany przed podczepieniem pod EN173 RF-C.
 142. Ten sam Spitfire ze zdjętymi panelami okapotowania z boku i u dołu silnika. Widać uwagi personelu nazimnego wypisane kredą na śmigle. Na tym zdjęciu dobrze widać różnicę w położeniu i wielkości wylotu fotokarabinu w nasadzie prawego skrzydła i znacznie większego wlotu powietrza chłodnicy paliwa w nasadzie lewego.
 143. W widoku z przodu dziob samolotu wygląda na dość „garbaty”, co kłóci się z rozpowszechnioną opinią jakoby taki kształt górnego panelu okapotowania występował wyłącznie na późniejszych samolotach wersji LF.IX.
 144. Do napełniania zbiornika podwieszanego służyła specjalna nasadka na końcówkę przewodu do tankowania.
 145. Poniżej: Mycie EN172 RF-J w Northolt. The Spitfire, dostarczony fabrycznie nowy do Dyonu 315 w Northolt 7 listopada 1942 r. przez Polkę Annę Leską, pozostawał w użyciu w I Skrzydle Myśliwskim w Northolt rok później. W pierwszej połowie listopada 1943 r. Dyon 303 przekazał swoje Spitfire’y IX do 308 i EN172 pozostał tam w służbie (z oznaczeniem ZF-J) do maja 1944 r.
 146. Z lewej: Uzupelnianie amunicji do przewoju działka 20 mm w EN172. Widać wystający ponad skrzydło bęben mechanizmu taśmowego zasilania działka w amunicję. To właśnie ten element wymagał zastosowania wypukłej owiewki nad komorą działek. Warto zwrócić uwagę na wyloty dwóch karabinów maszynowych 7,7 mm w krawędzi natarcia.
 147. Poniżej: Nalewanie paliwa do 30-galonowego zbiornika podwieszanego. To zdjęcie dobrze pokazuje nasadkę na końcówkę przewodu do tankowania niezbędna do napełnienia tego zbiornika (a także wiadro, w którym zbierała się wyciekająca benzyna). Warto zwrócić uwagę na kształt chwytu powietrza do silnika. Często uważa się błędnie jakoby był on podobny do chwytu w wersji Mk V, ale w rzeczywistości różnił się zarówno kształtem jak i wielkością (por. str. 18).
 148. Powyżej: Mechanicy przy pracy z EN172 RF-J w Northolt. Widać jasną literę „J” na spodzie okapotowania. Malowanie w tym miejscu litery indywidualnej kolorem *Sky* było typowe dla samolotów Dyonu 303.
 149. Z prawej: EN172 RF-J i MA222 RF-A stanowią tło dla S/Ldra Jana Falkowskiego i innych członków personelu Dyonu 303 w Northolt. Z lewej dwaj szefowie mechaników Dywizjonu 303 od czasów Bitwy o Anglię: Antoni Mikołajczak (z lewej) i Kazimierz Mozoł.
 150. Powyżej: S/Ldr Jan Falkowski sfotografowany 30 października 1943 r. na ogonie Spitfire’a F.IX EN172 RF-J. Warto zwrócić uwagę na brak jakichkolwiek napisów fabrycznych na usterzeniu po roku służby samolotu w I Skrzydle Myśliwskim w Northolt (por. str. 22).
 151. Aleksander Chudek (z lewej), sfotografowany przy tej samej okazji z dowódcą Dyonu 303 obok EN172 RF-J, był najskuteczniejszym pilotem polskich dywizjonów latających na dziesięciotkach: latając na tych samolotach uzyskał cztery zwycięstwa.
 152. Od lewej: S/Ldr Jan Falkowski, S/Ldr Eugeniusz „Dziubek” Horbaczewski i F/Lt Roman Nartowicz z EN172 RF-J przy tej samej okazji. Horbaczewski, który właśnie wrócił z frontu śródziemnomorskiego, był przewidywany na dowódcę 303 po roku służby przez Falkowskiego tury bojowej. Ostatecznie choroba uniemożliwiła mu objęcie tej funkcji i dowództwo Dyonu 303 objął S/Ldr Tadeusz Koc. „Dziubek” był najskuteczniejszym polskim pilotem Spitfire’ów IX i jako jedyny Polak uzyskał na samolotach tej wersji ponad pięć zestrzeleń. Paradoksalnie, wg dostępnych danych nie wykonał on żadnego lotu na Spitfire’rze IX polskiego dywizjonu!
 153. Spitfire F.IX EN172 RF-J, 303 Dywizjon Myśliwski, Northolt, październik 1943 r.

154. S/Ldr Falkowski przy Spitfire'rze F.IX EN172 RF-J 30 października 1943 r. W tym czasie był to już jeden z najstarszych samolotów I Skrzydła Myśliwskiego. Szeroka owiewka nad komorą działek i kropłowa owiewka za śmigłem to typowe elementy wczesnych F.IX produkcji Supermarine. Widać wyraźnie nowe, okrągłe lustro wsteczne, a pod skrzydłem maszt antenowy późnej wersji systemu „swój-obcy”.
155. Z prawej i poniżej: Pilot myśliwski w każdym calu! F/O Stefan Baran pozuje przy Spitfire'rze F.IX Dywizjonu 303. Warto zwrócić uwagę na kilka szczegółów: poprzeczną linię styku blach na dolnym panelu okapatowania silnika, typową dla Spitfire'ów F.IX wyprodukowanych w fabryce w Castle Bromwich, nie występującą w tym miejscu na samolotach pochodzących z zakładów Supermarine albo Rolls-Royce; wylot zaworu upustowego zbiornika opadowego układu chłodzenia silnika przed szachownicą, w miejscu typowym dla silników Merlin 63 i 63A (por. str. 46); prostą przwieszkę przy zaślepce fotokarabinu przypominającą o jej zdjęciu przed lotem; oraz tak samo niedbałą formę odznaki dywizjonu jak na MA304 (por. str. 56).
156. Z lewej: Spitfire F.IX MA222 RF-A podczas obsługi w Northolt w drugiej połowie 1943 r. 3 października 1943 r. W/O Mieczysław Poppek lecąc tym Spitfire'em zgłosił uszkodzenie Focke-Wulfa 190 w ostatniej zwycięskiej walce Dywizjonu 303. Zwraca uwagę ciekawy kształt litery „A”, typowy dla tej jednostki.
157. Poniżej: Piloci Dyonu 302 po przebrojeniu jednostki na Spitfire'y F.IX w Northolt jesienią 1943 r. Od lewej: Sgt Kazimierz Kobusiński, nieznan., F/O Stefan Andersz, Sgt Stefan Nosowski, F/Sgt Jan Rogowski, Sgt Stanisław Sowiński, P/O Czesław Jan Nowak, F/O Tadeusz Kwiatkowski, F/Lt Witold Łanowski, S/Ldr Wienczysław Barański with his Alsatian named Zar, F/Sgt Mieczysław Jaszczak, F/Lt Eugeniusz Ebenrytter, P/O Bolesław Jedliczko, Sgt Jerzy Krzysztofowski, Sgt Karol Bednarczyk, F/Sgt Kazimierz Benziński, W/O Stefan Wójcik, Sgt Roman Olender, F/O Jan Krajewski, F/O Tomasz Rżyski.
158. Kolejne zdjęcie zrobione przy tej samej okazji, przedstawiające pilotów z mechanicznymi. Litera „G” pod śmigłem identyfikuje Spitfire'a jako MH314 SZ-G W/Cdr Gabszewicza (por. str. 13-14).
159. Spitfire F.IX MH353 WX-K, 302 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1943 r.-wiosna 1944 r.
160. F/O Stanisław Brzeski pilotował Spitfire'a F.IX MH353 WX-K 23 września 1943 r., kiedy zaliczono mu prawdopodobne zestrzelenie Focke-Wulfa 190, które było ostatnim zwycięstwem tego asa. Pod koniec 1943 r. samolot ten był zwykle pilotowany przez F/O Franciszka Wizę i F/O Erazma Wardzińskiego, potem na początku 1944 r. przez W/O Kazimierza Kobusińskiego, a wiosną tego roku stał się regularną maszyną F/Lt Jerzego Szymankiewicza, dowódcy eskadry A. Kod tego samolotu wygląda zagadkowo. Wydaje się, że literę indywidualną „K” namalowano na płomień świeżej farby, jakby na zamalowanym wcześniejszym oznaczeniu (zamalowany jest nawet początek numeru ewidencyjnego), ale dostępne dokumenty wskazują, że ten Spitfire nosił oznaczenie SZ-K w Dyonie 316 i zachował tę samą literę indywidualną w 302. MH353 to kolejny przykład dziewiątki poddanej modyfikacji 820 (por. str. 13-14), w związku z czym nie ma dodatkowego zaślepienia wylotu na krawędzi natarcia obok działka.
161. Powyżej i z prawej: Trzej piloci Dyonu 302 na MH353 WX-K, na którym widać dziwaczne godło osobiste, łączące imię „Susan” z rysunkiem przedstawiającym walkę żółwia ze ślimakiem! Piloci to, od lewej: F/O Franciszek Wiza (regularny pilot tego samolotu pod koniec 1943 r.), F/O Stefan Andersz i Sgt Karol Bednarczyk.
162. Powyżej i z lewej: Spitfire F.IX MA747 WX-D został ufundowany przez hinduskiego dostojnika, Nizama Hajdarabadu. Na propagandowym zdjęciu (powyżej) F/Sgt Stefan Nosowski pozuje na skrzydle chyba głównie po to, żeby zasłonić dość odważny wzór tancerki, który można dostrzec na niezbyt ostrej fotografii z lewej. Był on bardzo podobny do wcześniejszego malunku na EN127 SZ-F (por. str. 50) i mógł się wywodzić z okresu, kiedy MA747 służył w Dyonie 316 przed przekazaniem do 302.
163. F/Lt Bolesław Gładych ze swoim Spitfire'em (zapewne F.IX MH906 WX-V), nazwanym „Pengie” („Pingwinek”) na cześć jego dziewczyny służącej w WAAF.
164. Z lewej: F/Lt Gładych (z lewej) i F/Lt Jan Krajewski przy Spitfire'rze F.IX z Dyonu 302, noszącym numer ewidencyjny zaczynający się na MH.
165. Powyżej: F/Lt Gładych w kabine Spitfire'a z odznaką Dyonu 302 pod wiatrochronem.
166. Z prawej: Odznaka wykorzystywała motyw kruka, wywodzący się z emblematów przedwojennych poznańskich eskadr myśliwskich. Numer „1/145” w górnym rogu odwoływał się do polskiego dywizjonu walczącego w kampanii francuskiej, a w dolnym rogu widniał numer „302”.
167. Z prawej: Kadry z filmu nakręconego 12 lutego 1944 r., na potrzeby którego F/Lt Łanowski wykonał lot Spitfire'em F.IX MA843 WX-F. Kilkanaście lat później tę sekwencję filmową wykorzystano w polskim filmie fabularnym „Historia jednego myśliwca”. Co ciekawe, współautorem scenariusza tego filmu był Stanisław Skalski, który pilotował tego konkretnego Spitfire'a 22 grudnia 1943 r., kiedy po raz pierwszy prowadził I Skrzydło Myśliwskie na lot bojowy.
168. F/Lt Witold Łanowski pozuje przy anonimowym Spitfire'rze F.IX z Dyonu 302.
169. Sgt Alfred Krzysztof Włodarski (przy kadłubie) i F/Sgt Kazimierz Benziński na skrzydle Spitfire'a IX z Dywizjonu 302, prawdopodobnie MA843. Warto zwrócić uwagę na pogiętą stożkową osłonę działka oraz na osłonę przeciwbodzeniową na chwycie powietrza do silnika.
170. Kadry z filmu nakręconego 12 lutego 1944 r., na potrzeby którego F/Lt Łanowski wykonał lot pokazowy Spitfire'em F.IX MA843 WX-F. Widać ślady po zamalowaniu oznaczeń z okresu używania tego samolotu w Dywizjonie 316: trójkątnej oznaki dywizjonowej na kadłubie za kabiną i dolnej kreski litery indywidualnej „E”. W widoku od spodu zwraca uwagę silne zabrudzenie spodu kadłuba pomiędzy chłodnicami oraz dolnej powierzchni usterzenia poziomego. Ten samolot pochodził z tej samej partii *dziewiątek* co MH314 (por. str. 13-14) i również nie miał zaślepienia wylotów obok luf działek, zgodnie z modyfikacją 820. Warto zwrócić uwagę na dwie czerwone łaty na krawędzi natarcia każdego skrzydła, zaślepiające wyloty karabinów maszynowych 7,7 mm.
171. Spitfire F.IX MA843 WX-F, 302 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1943 r.-wiosna 1944 r.
172. Spitfire LF.IX MH847 JH-L, 317 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1943 r.
173. S/Ldr Franciszek Kornicki z WAAF-ką na tle Spitfire'a Dywizjonu 317. Zdjęcie zrobiono 9 września 1943 r. - w ostatnim dniu operacji „Starkey”, kiedy przeprowadzono pozorowaną operację desantową we Francji, na którą wymalowano na samolotach oznaczenia szybkiej identyfikacji, w postaci szerokich czarno-białych pasów na zewnętrznych częściach skrzydeł. Były one podobne do pasów stosowanych później podczas lądowania w Normandii, ale miały odwrotny układ kolorów (czarne od zewnątrz) i namalowano je na zewnętrznych częściach skrzydeł (zakrywając kokardy). Ten samolot jest w wersji Mk V, ale takie same oznaczenia naniesiono na ten dzień na Spitfire'ach F.IX I Skrzydła Myśliwskiego z Northolt. A kilkanaście dni później Dyon 317 rozpoczął przebrojenie na wersję LF.IX jako pierwszy w polskim lotnictwie. Wojenne wspomnienia F. Kornickiego zostały opublikowane w książce „Zmagania” (wyd. Stratus 2008).
174. Sgt Edward Łakomy pozuje ze Spitfire'em LF.IX MH847 JH-L demonstrującym pełny zestaw oznaczeń: szablonową szachownicę i „POLAND” na dziobie, odznakę dywizjonową pod wiatrochronem, kod dywizjonu „JH” pod kabiną i literę indywidualną samolotu za kokardą. Kwadratowa płócienna łąta na grzbiecie kadłuba (powyżej cyfry „7”) zaślepia wylot rakietnicy sygnalizacyjnej.
175. F/Sgt Władysław Brzózkiwicz pozuje przy tym samym Spitfire'rze LF.IX JH-V. Chociaż zdjęcie jest nieco nieostre, pokazuje dwa ciekawe szczegóły samolotu: dwie czerwone łaty na wylotach karabinów maszynowych 7,7 mm oraz brak wlotu chłodnicy paliwa w krawędzi natarcia nasady lewego skrzydła. Wariant LF.IX różnił się od wcześniejszego F.IX tym, że miał silnik Merlin 66, którego instalacja paliwowa nie miała chłodnicy paliwa.
176. Cpl Ryszard Piotrowski pozuje przy fabrycznie nowym Spitfire'rze LF.IX Dyonu 317 w Northolt jesienią 1943 r. Litera „V” pod śmigłem identyfikuje samolot jako JH-V, prawdopodobnie MH760.
177. Z lewej: Mechanik pozuje na jednym z nowych Spitfire'ów LF.IX z Dywizjonu 317. Widać odznakę dywizjonu pod wiatrochronem i szachownicę lotniczą na okapatowaniu. Na wersji LF.IX wylot zaworu upustowego zbiornika opadowego układu chłodzenia silnika (widoczny tu przed szachownicą) znajdował się w podobnym miejscu co w dziewiątkach z silnikami Merlin 63/63A (por. str. 46 i 70).
178. Poniżej: Odznaka Dywizjonu 317 na Spitfire'rze tej jednostki (po obu stronach w kierunku lotu). Wizerunek kondora wywodził się z przedwojennych wileńskich eskadr myśliwskich.
179. Powyżej: Piloci 317 Dyonu podczas szkoły ognia w Southend w grudniu 1943 r. przy jednym z ich Spitfire'ów LF.IXs. W górnym rżnięciu (na samolocie, od lewej: F/Sgt Longin Wiński, F/O Czesław Hrynaskiewicz, F/O Wojciech Popiel, F/Sgt Stanisław Zych i pies Pigmei. Stoją, od lewej: F/O Władysław Banach(?), F/Lt Jan Pentz, F/O Janusz Walawski, F/Lt Florian Martini, F/Lt Ludwik Martel, F/Lt Bolesław Drobiński, F/Lt Bolesław Palej, F/O Tadeusz Owczarski, F/O Stanisław Birtus, Sgt Bolesław Wejman. Kucają: F/Lt Edmund Krzeminski (z lewej) i F/Sgt Władysław Pawłowski.
180. Spitfire LF.IX MH727 w Northolt jesienią 1943 r. Na wszystkich Spitfire'ach tej wersji montowano późne usterzenie poziome z powiększonym wyważeniem rogowym steru wysokości. Pod wiatrochronem widać godło Dywizjonu 317.
181. Trzy pamiątkowe zdjęcia mechaników Dyonu 317 przy MH727 JH-T w Northolt jesienią 1943 r. W skórzanej kurtce F/Sgt Władysław Brzózkiwicz. Cpl Ryszard Piotrowski stoi z prawej na zdjęciach powyżej i w środku na zdjęciu z lewej. Zwraca uwagę lśniącą powierzchnia nowego Spitfire'a.
182. Spitfire LF.IX MH727 JH-T, 317 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1943 r.
183. Z prawej: Spitfire F.IX ZF-O, prawdopodobnie BS506. Rozkład kamuflażu na lewej stronie przodu kadłuba jest typowy dla samolotów budowanych w zakładach Supermarine. Dyon 308 odziedziczył po 303 obyczaj malowania litery indywidualnej samolotu w kolorze Sky na spodzie okapatowania pod śmigłem, kiedy przejął dziewiątki tej jednostki w listopadzie 1943 r. Na tym zdjęciu dobrze widać cygarowaty zbiornik paliwa na zaczepie podkadłubowym. Widać też dwa elementy typowe dla wersji F.IX: wlot powietrza chłodnicy paliwa w krawędzi natarcia nasady skrzydła i krótki chwyt powietrza do silnika.
184. Odznaka Dywizjonu 308 przedstawiała uskrzydloną strzałę z emblematu przedwojennej 121 Eskadry, z danymi trójkolorowymi pasami RAF na ogonie. Czarne tło symbolizowało żałobę wywołaną tragicznym losem Polski. Do 1943 r. odznakę tę malowano na obu burtach zgodnie z kierunkiem lotu samolotu.
185. MH878 ZF-I zaparkowany w Northolt. Był to jeden z fabrycznie nowych Spitfire'ów F.IX dostarczony do 308 jako uzupełnienie strat pod

- koniec 1943 r. MH878 zastąpił BS411 (ex-RF-I, ex-PK-I), w którym F/O Zbigniew Frąckiewicz wyładował przymusowo we Francji i trafił do niewoli. Zwraca uwagę odznaka Dywizjonu 308 pod wiatrochronem i nietypowy podział kolorów obok litery indywidualnej samolotu, wskazujący, że mogło tam zostać zamalowane inne oznaczenie.
186. Spitfire F.IX MH878 ZF-I, 308 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1943 r.-wiosna 1944 r.
187. Spitfire F.IX BS513 ZF-P, 308 Dywizjon Myśliwski, Northolt, jesień 1943 r.-wiosna 1944 r.
188. Choć prawdopodobnie zrobione na początku 1944 r., zdjęcie to przedstawia dwa Spitfire'y F.IX odziedziczone przez Dyon 308 z 303 w połowie listopada 1943 r. ZF-P to BS513, ex-RF-P, ex-PK-Z (por. str. 32-35), a ZF-E to MA299 ex-RF-E. Warto zwrócić uwagę na cygarowate zbiorniki paliwa przenoszone pod kadłubem w miejsce standardowego wyrzutnika bombowego. Wszystkie trzy dywizjony I Skrzydła Myśliwskiego z Northolt przeszkoły się zimą 1943/1944 r. w zadaniach myśliwsko-bombowych.
189. Mechanicy w Northolt (trzeci z lewej siedzi Cpl Ignacy Włodarczyk) pod koniec 1943 r. albo na początku 1944 r., a za nimi Spitfire F.IX ZF-S, produkcji zakładów Supermarine. Jest to prawdopodobnie BS542 (ex-RF-S).
190. Inny Spitfire F.IX z mechanikami Dywizjonu 308 (kuca LAC Ryszard Kwiatkowski). Warto zwrócić uwagę na jasne koło pod wiatrochronem, gdzie zamalowano odznakę Dyonu 303. Jest to maszyna produkcji zakładów Supermarine (na co wskazuje kropłowa owiewka na boku okapatowania przy smigle) i to dość wczesna, sądząc po szerokiej owiewce komory działek.
191. Widok z prawej strony Spitfire'a F.IX EN267 ZX-5. Mimo słabej jakości zdjęcia widać rozmieszczenie oznaczeń na burcie – litery „ZX” częściowo zasłaniają numer ewidencyjny samolotu. Jak się wydaje, było to typowe w 145 Dywizjonie RAF, a – co za tym idzie – również w polskiej eskadrze północnoafrykańskiej. Warto zwrócić uwagę, że nawet na tak słabej fotografii łatwo można rozróżnić pola kamuflażu.
192. Od lewej: F/O Mieczysław Wyszowski, F/O Władysław „Maciek” Drecki, F/Lt Waclaw Król i F/O Bohdan Arct, a za nimi Spitfire „Cyruka Skalskiego”, prawdopodobnie EN267 ZX-5. Wszystkie znane zdjęcia pokazują, że na lewej burcie rozmieszczenie kodów było takie jak tutaj: „ZX” obok kabiny, a litera indywidualna między kokardą a ogonem.
193. Spitfire F.IX EN267 ZX-5, Polski Zespół Myśliwski, Afryka, wiosna 1943 r.
194. Spitfire F.IX EN459 ZX-1, Polski Zespół Myśliwski, Afryka, wiosna 1943 r.
195. Spitfire F.IX EN459 ZX-1 podczas naprawy w Afryce Północnej. Po walce 6 kwietnia F/Lt Eugeniusz Horbaczewski doprowadził uszkodzonego Spitfire'a lotem szybowym do Gabes, gdzie samolot pozostał do naprawy (i został sfotografowany). Spitfire jest od góry pomalowany w kamuflaż pustynny, złożony z kolorów: brązowego *Dark Earth* i piaskowego *Middle Stone*. Kamuflaż ten naniesiono na standardowe malowanie myśliwców dziennych, złożone z kolorów: ciemnoszarego *Ocean Grey* i ciemnozielonego *Dark Green*, co widać na dolnym fragmencie kadłuba podabiną, który normalnie był zakryty owiewką przejścia skrzydło-kadłub (kadłuby Spitfire'ów malowano w fabryce przed ostatecznym montażem, natomiast kamuflaż pustynny nanoszono na zmontowane maszyny, dlatego spód kadłuba pozostał w malowaniu fabrycznym). Przemalowania kamuflażu musiano dokonać pistoletem lakierniczym bez maskowania, w efekcie czego brzegi znaków państwowych RAF są częściowo zamalowane. Fabryczna farba *Ocean Grey* pozostała też na maszynie antenowej, którego dielektryczna podstawa nie była malowana. Numer ewidencyjny samolotu został także wymalowany odręcznie na klapce wyważającej steru kierunku, prawdopodobnie kolorem *Roundel Blue* (granatowym używanym do malowania kokard). Kod „ZX-1” namalowano kolorem podobnym do *Azure Blue*, ale ciemniejszym – być może mieszaną tę farby z *Roundel Blue*? W głębi z lewej widać smigło oraz lewe skrzydło z szeroką osłoną komory działek, prawdopodobnie pochodzące z tego samego Spitfire'a.
196. Obsługa silnika Merlin w EN459 ZX-1 w Gabes.
197. Z lewej: S/Ldr Stanisław Skalski w kabine EN315. Białe swastyki pod wiatrochronem oznaczają zwycięstwa uzyskane na tym samolocie przez różnych pilotów. Ciemna smuga u góry drzwiczek kabiny to pasmo fabrycznie nałożonej farby *Dark Green*, która odcina się od reszty albo wskutek przemalowania samolotu, albo w efekcie silnego płowienia farby na elementach wystawionych na działanie słońca i burz piaskowych.
198. Poniżej: F/Lt Kazimierz Sporny w kabine EN315. Pod wiatrochronem widnieje już sześć swastyk, a więc zdjęcie zrobiono po 28 kwietnia, kiedy to W/O Mieczysław Popek uzyskał na nim ostatnie zestrzelenie.
199. Ta i następna strona: Spitfire'y IX na lotnisku w Afryce wiosną 1943 r. Na pierwszym planie EN315 ZX-6, za nim samoloty o nieustalonych numerach. Drugi Spitfire w rzędzie ma (w odróżnieniu od EN315) bardzo wyraźny kamuflaż dwubarwny, za to nie widać na nim wyraźnych oznaczeń kodowych (podabiną daje się jedynie zauważyć zarys litery „Z”), co może wskazywać, że albo są one w trakcie nanoszenia, albo z jakichś powodów nie opatrzone ich białą obwódką jak na znanych samolotach „Cyruka Skalskiego”. Być może jest to egzemplarz EN261, który przez pewien czas latał bez oznaczeń, ale może to też być jeden ze Spitfire'ów IX przydzielonych do 145 Dyonu RAF. Trzeci samolot w szeregu ma dostrzegalne niewielkie oznaczenie odpowiadające wielkością i odcieniem szachownicy na EN315. Z prawej widać korpulentną sylwetkę G/Cpt Mateusza Łyżckiego, ówczesnie polskiego oficera łącznikowego przy dowództwie RAF na Bliskim Wschodzie, który w końcu kwietnia wizytował polskich myśliwców. Na EN315 warto zwrócić uwagę na prowizorycznie (na płask) zaślepiony wylot zewnętrznej gniazda działka 20 mm. Zdjęcia te od dawna budzą wątpliwości badaczy, ze względu na brak zauważalnego kamuflażu wielobarwnego na EN315 (mimo, że na następnym Spitfire'rze w szeregu z pewnością jest taki kamuflaż). W literaturze rozpowszechniony jest błędny pogląd, jakoby myśliwce RAF i sojusznicy na obszarze śródziemnomorskim malowano wyłącznie w kamuflaż pustynny, złożony z barw *Middle Stone* i *Dark Earth*, z dolnymi powierzchniami w kolorze *Azure Blue*. Publikacje dotyczące „Cyruka Skalskiego” właśnie tak przedstawiają wszystkie jego Spitfire'y. W rzeczywistości samoloty na tym obszarze mogły nosić różne schematy barwne. W końcu stycznia 1943 r. dowództwo RAF w Afryce zwróciło się o dostarczenie Spitfire'ów IX pierwotnie przeznaczonych na Maltę. Jak się wydaje, w tym czasie Spitfire'y dostarczane na Maltę malowano od góry kolorami *Dark Green* i *Dark Earth*. Wiadomo też, że przynajmniej niektóre Spitfire'y używane na tej wyspie malowano od góry jednolicie nieustalonym kolorem szaroniebieskim. Nie da się więc wykluczyć, że niektóre Spitfire'y IX „Cyruka Skalskiego” nosiły takie malowanie(a).
200. Oczywiście, ocena kolorystyki konkretnych samolotów jest trudna. Nie znam dokumentów pisanych, określających malowanie konkretnych egzemplarzy, a zdjęcia kolorowe należą do rzadkości. Analiza zdjęć czarno-białych nigdy nie daje pewności w ocenie kolorów. Różne rodzaje negatywów i papierów różnie odwzorowują poszczególne barwy w skali szarości. Sprawę komplikuje częste w owym czasie stosowanie filtrów barwnych, dla uwydatnienia pewnych odcieni na czarno-białych fotografiach (np. błękitu – dla dodania kontrastu między niebem a chmurami – albo barw ciepłych – dla nadania ludziom rumianego wyglądu). Na szczęście, analizę taką w przypadku RAF nieco ułatwiają brytyjskie kokardy, złożone w owym czasie z okregów: żółtego, granatowego, białego i czerwonego. Porównanie odpowiadających im odcieni szarości pozwala z pewnym prawdopodobieństwem analizować pozostałe kolory.
201. Spitfire'a V nr W3119 podczas wojny wysłano na próby do USA. Kolorystyka samolotu na zdjęciu czarno-białym jest zdumiewająco zbliżona ze zdjęciem polskiego Spitfire'a z Afryki. Zgodne są odcienie szarości odpowiadające dolnym i górnym powierzchniom samolotu (na tych ostatnich praktycznie nie widać podziału pół kamuflażu), a także odcienie poszczególnych kręgów kokardy i pasów na usterzeniu. Kolorowe zdjęcie W3119 dowodzi, że miał standardowe malowanie zielono-brązowe z dolnymi powierzchniami w kolorze Sky.
202. Spitfire V nr BR112 był używany na Maltcie latem 1942 r. Również jego malowanie na czarno-białym zdjęciu wygląda podobnie do EN315. Kolorowe zdjęcie tego egzemplarza pokazuje, że miał na górnych powierzchniach dość niedbale nałożone jednolite malowanie szaroniebieskie. Zdjęcia te nie dają pewności, że ZX-6 miał kolory identyczne z tymiż z powyższych Mk V, ale dowodzą, że nie jest to niemożliwe.
203. Spitfire F.IX EN459 ZX-1, Polski Zespół Myśliwski, Afryka, wiosna 1943 r.
204. Powyżej: Choć słabej jakości, ale unikalne zdjęcie G/Cpt Mateusza Łyżckiego w Spitfire'rze polskiej eskadry. Podabiną widać górną belkę litery „Z”. Dostępne dokumenty podają, że Łyżcki latał samolotami EN268 ZX-7, EN286 ZX-8 i EN300 ZX-9, ale jest także możliwe, że to jest pozowane zdjęcie w innej maszynie.
205. Z lewej: W/O Władysław Majchrzyk wysiada ze Spitfire'a IX polskiej eskadry. Pojedyncza swastyka pod wiatrochronem oznacza zwycięstwo odniesione na tym samolocie. Warto zwrócić uwagę, że symbol ten namalowano znacznie wyżej niż podobne znaki na EN315 ZX-6. Porównanie dat pierwszych zwycięstw i lotów Majchrzyka wskazuje, że jest to EN268 ZX-7, EN286 ZX-8, EN300 ZX-9 albo EN361 ZX-3.
206. Z prawej: Grupa polskich pilotów pozuje z pozbawionym oznaczeń kodowych EN186. Był to osobisty Spitfire F.IX S/Ldr Lance'a Wade'a (dowódcy Dyonu 145), na którym uzyskał on 3-0-1 zwycięstw. Wg niektórych relacji, Spitfire ten był znany jako „Bluebird” („Drozd”, ale dosłownie „Błękitny ptak”) ze względu na swój nie-pustynny kamuflaż, choć nie jest pewne, czy wiązało się to z „maltańskim” malowaniem szaroniebieskim. Jak się wydaje, żaden polski pilot nie pilotował EN186 podczas kampanii tunezyjskiej, ale później F/O Drecki latał na nim w lipcu 1943 r.
207. Kiedy po zwycięstwie aliantów w Afryce rozwiązano polską eskadrę, jej Spitfire'y rozdzielono pomiędzy kilka jednostek sojuszniczych. EN286, poprzednio ZX-8, trafił do 1 Dywizjonu SAAF, gdzie zachował tę samą indywidualną cyfrę, choć cały kod odmalowano kolorem białym, zgodnie z regułą tej jednostki. Pod wiatrochronem dodano nazwę własną „Cire Cooks VIII”.
208. Spitfire F.IX EN355 ZX-0, w którym F/O Mieczysław Wyszowski został zestrzelony 18 kwietnia 1943 r., jako jedyny pilot utracony przez eskadrę afrykańską. Podobno przesłuchujący go Niemcy nie zdawali sobie sprawy z istnienia oddzielnej polskiej jednostki dotychczasowej do 145 Dywizjonu RAF i zakładali, że kod jego samolotu to ZX-O a nie ZX-zero. Kod tego samolotu wygląda znacznie ciemniej niż kokarda, wydaje się, że był namalowany kolorem czarnym. Zwraca uwagę widoczny na zdjęciu cień fotografującego.