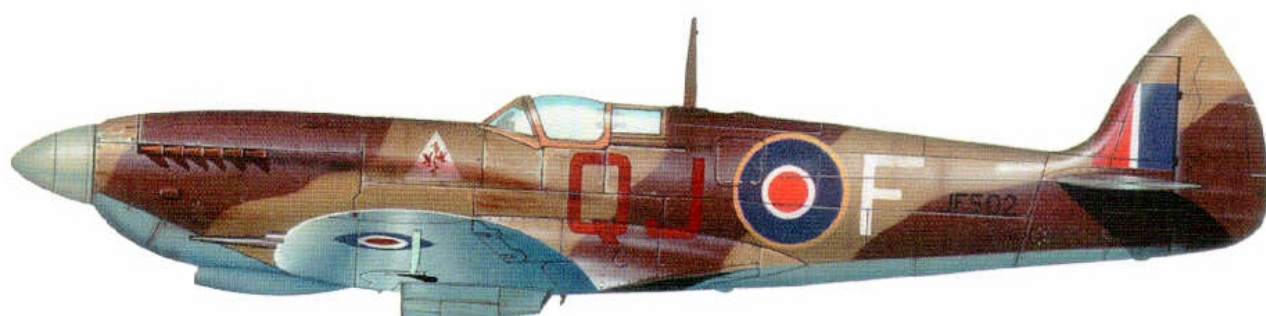


SERIA „POD LUPA”

3

SUPERMARINE SPITFIRE

MK VIII, IX, XVI





Spitfire Mk.IXE w barwach czeskoslowackich.



Spitfire LF Mk.IXE z oznaczeniami 443 Squadron RAF.



Spitfire Mk.IXE w barwach 303 Dywizjonu PSP.



Spitfire Mk.VIII w malowaniu 145 Squadron RAF.



Śmigło Rotol.



Spitfire Mk.IXE – widok przedniej i środkowej części kadłuba.



Wlot powietrza do gaźnika z filtrem Vokes Aero-Vee.



Spitfire Mk.IXE – widok usterzenia.

Przemysław SKULSKI

**SUPERMARINE
SPITFIRE
MK VIII, IX, XVI**



**ACE PUBLICATION
WROCŁAW 1996**



Spitfire Mk.IXE lotnictwa duńskiego w locie.

Wstęp

Jednym z najslynniejszych samolotów myśliwskich II wojny światowej był, bez wątpienia, Supermarine Spitfire. Konstrukcja opracowana przez Reginalda Mitchella nie tylko imponowała bardzo dobrymi osiągnięciami, ale także zachwycała elegancką sylwetką.

Spitfire Mk.VIII, IX i XVI, opisane w niniejszej publikacji, powstały w drugiej połowie wojny i przez wielu były uważane za najbardziej udane. Samoloty te wytrwały w pierwszej linii do końca walk, odnosząc sukcesy w starciach z najnowszymi myśliwcami Luftwaffe.

Na tych właśnie wersjach Spitfire latało wielu znanych pilotów Commonwealthu: Johnson, Duncan-Smith, Page, Gray czy Audet. Zwyciężali na nich również piloci amerykańscy, czechosłowaccy, norwescy i francuscy. Spitfire Mk.IX i Mk.XVI były także na wyposażeniu niemal wszystkich polskich dywizjonów myśliwskich stacjonujących w Wielkiej Brytanii oraz 318 Dywizjonu we Włoszech. Z nimi związane są sukcesy odnoszone przez Polaków w walkach powietrznych w Europie Zachodniej i Afryce Północnej.

Wojenne sukcesy Spitfire zaowocowały atrakcyjnymi kontraktami zawartymi po 1945r. Samoloty Mk.IX i XVI znalazły się na wyposażeniu sił powietrznych wielu państw, m.in. Egiptu, Izraela, Portugalii, Republiki Południowej Afryki.

Historia samolotu

Pod koniec września 1941r. piloci RAF po raz pierwszy zameldowali o pojawieniu się nowego niemieckiego samolotu z silnikiem gwiazdowym, który był szybszy niż Spitfire Mk.V. Tak zadebiutował Focke-Wulf Fw 190A-1, który wywalczył zdecydowaną przewagę na europejskim niebie. Niebawem na front trafiła także nowa wersja Messerschmitta - Bf 109G, która również była lepsza od Spitfire.

Stało się jasne, że chcąc odzyskać panowanie w powietrzu dywizjony myśliwskie RAF muszą otrzymać nowy samolot. Największe

nadzieje wiązano z zabudowaniem na Spitfire wysokościowego silnika Rolls-Royce Merlin 61. Słuszność wyboru potwierdziły dobre wyniki testów Spitfire Mk.III (N3297) wyposażonego w tę jednostkę napędową, które przeprowadzono zimą 1941/42r. w Boscombe Down.

W krótkim czasie zostały przygotowane dwie nowe wersje Spitfire: Mk.VII i Mk.VIII. Pierwsza z nich była modyfikacją wysokościowego myśliwca Spitfire Mk.VI. Wzmocniony został jednak kadłub oraz zastosowano chowane w locie kółko ogonowe. Spitfire Mk.VIII był natomiast przewidziany do działań na średnich i niskich pułapach (nie miał kabiny ciśnieniowej jak Mk.VI i Mk.VII).

Pierwsze próby wykazały, że oba samoloty są konstrukcjami bardzo udanymi, o dobrych osiągnięciach. Okazało się jednak, że ze względu na problemy technologiczne rozpoczęcie produkcji seryjnej tych maszyn przeciągnie się w czasie. Ponieważ nowy samolot był pilnie potrzebny, postanowiono zastosować doraźne rozwiązanie - na dwóch Spitfire Mk.VC (AB196 i AB197) zabudowano silniki Merlin 61, a pod skrzydłami zainstalowano dwie duże chłodnice. W ten, dość przypadkowy sposób powstała wersja, która wśród wielu pilotów cieszyła się opinią najlepszej ze wszystkich "Spitów". Wkrótce została uruchomio-



Spitfire Mk.III.

Supermarine Spitfire - dane techniczne i osiągi

Nazwa	HF Mk. VIII	F Mk. IXC	LF Mk. XVIE
silnik	Merlin 70	Merlin 63	Packard 266
o mocy [KM]	1475	1650	1590
rozpiętość [m]	12,24	11,23	9,93
długość [m]	9,54	9,54	9,60
wysokość [m]	3,48	3,48	3,48
masa własna [kg]	2560	2560	2640
masa maksymalna [kg]	4320	4320	4300
prędkość maksymalna [km/h]	670	655	650
na wysokości [m]	8700	7600	6700
zasięg maksymalny [km]	1500	1580	1580
pułap [m]	13700	13100	12900
uzbrojenie strzeleckie	2 x 20 mm 4 x 7,69 mm	2 x 20 mm 4 x 7,69 mm	2 x 20 mm 2 x 12,7 mm

na produkcja seryjna, a już w lipcu 1942r. pierwsze egzemplarze trafiły do 64 Squadron RAF. Walki z Fw 190A i Bf 109G wykazały, że z chwilą pojawienia się Mk.IX Luftwaffe utraciła posiadaną przewagę sprzętową.

Samoloty wersji Mk.IX (oznaczenie fabryczne: Supermarine Type 361) były najliczniej produkowaną wersją Spitfire i w pierwszej linii utrzymały się aż do końca wojny. W trakcie produkcji wprowadzane były liczne modernizacje, a samoloty powstawały w wielu odmianach.

W zależności od zabudowanego silnika wyróżniane były trzy wersje: LF - low altitude fighter (samolot operujący na niskim pułapie, wyposażony w silnik Merlin 66 o mocy 1590 KM), F - fighter (samolot operujący na średnim pułapie z zabudowanym silnikiem Merlin 61 lub 63, o mocy odpowiednio 1565 lub 1650 KM) i HF - high altitude fighter (myśliwiec operujący na wysokich pułapach z silnikiem Merlin 70 o mocy 1475 KM). Samoloty wersji LF miały zazwyczaj charakterystyczny "obcięty" płat o mniejszej rozpiętości, natomiast maszyny używane do zadań wysokościowych miały wydłużone końcówki skrzydeł w celu zwiększenia siły nośnej.

Pierwsze "dziewiątki" miały standardowe uzbrojenie wersji Mk.V - płat B lub tzw. uniwersalny C. Ten drugi pozwalał na instalowanie różnych kombinacji uzbrojenia, najczęściej stosowano jednak wariant

C2 składający się z dwóch działek British Hispano kalibru 20 mm (zapas amunicji 120 pocisków na lufę) i czterech karabinów maszynowych Colt Browning kalibru 7,69 mm (zapas amunicji 350 pocisków na lufę). Od roku 1944 stosowano nowy płat - E, w którym oprócz działek zabudowane były dwa karabiny maszynowe Colt Browning 12,7 mm,



Spitfire Mk.VIII w locie nad ziemią.



Spitfire LF Mk.IXE.

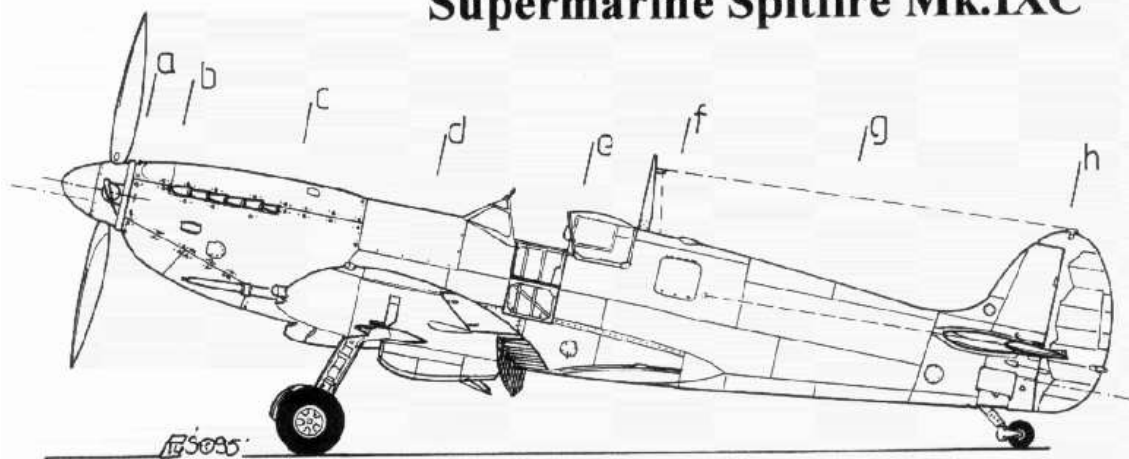
co zwiększyło siłę ognia (płat E umożliwiał także zabudowanie 4 działek 20 mm, ale taki wariant uzbrojenia był bardzo rzadko stosowany).

Jednym ze źródeł sukcesu Spitfire były doskonałe celowniki żyroskopowe Mark II opracowane przez Royal Aircraft Establishment w Farnborough i wprowadzone do produkcji seryjnej pod koniec 1943r. (zastąpiły one proste celowniki odbłaskowe GM 2). Pozwalały na prowadzenie skutecznego ognia z dużej odległości (nawet do 500 metrów), co było ogromnym ułatwieniem, szczególnie dla pilotów z mniejszym doświadczeniem bojowym.

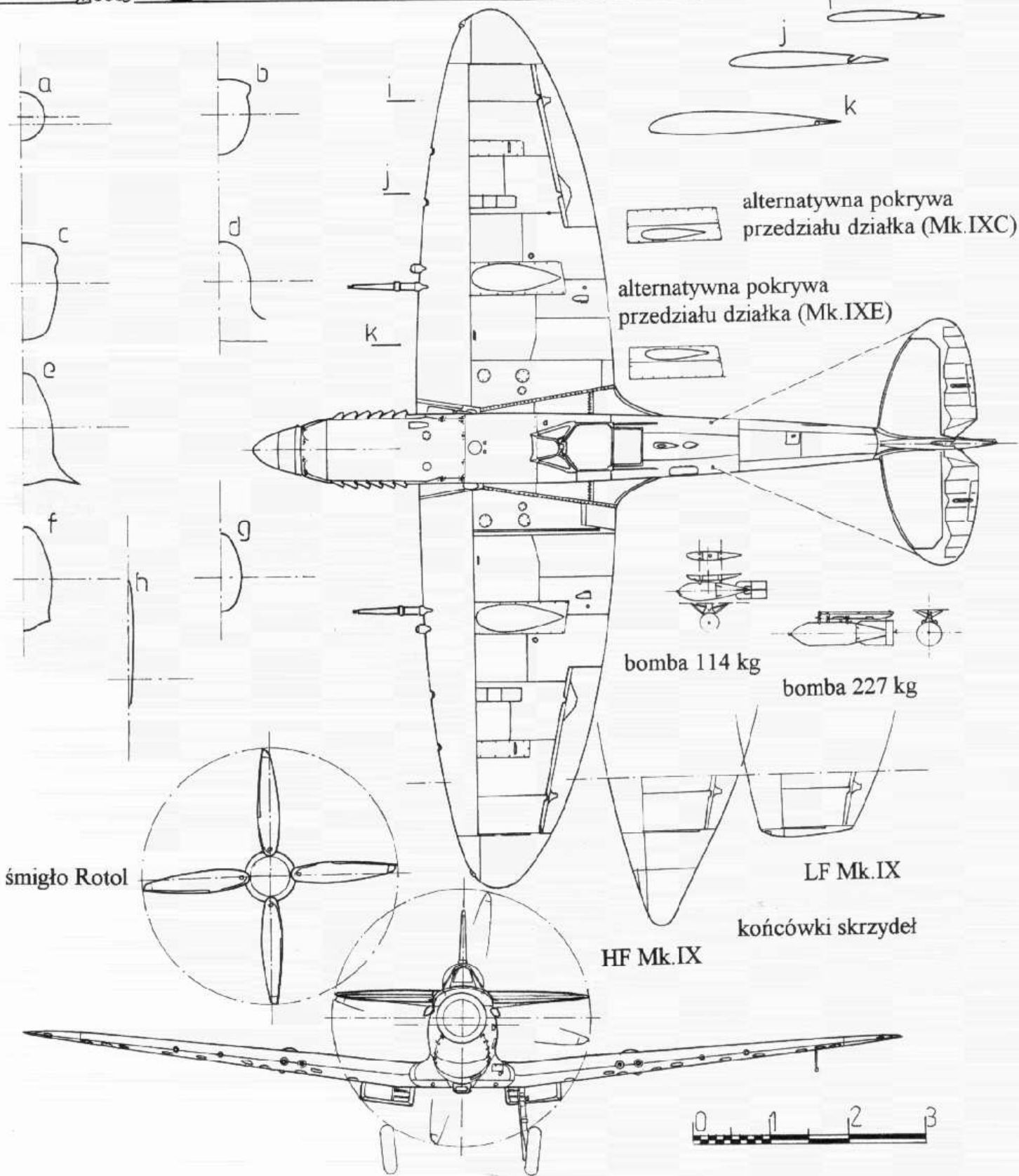
Oprócz uzbrojenia strzeleckiego samoloty wersji Mk.IX mogły zabierać ładunek bomb - pod skrzydłami znajdowały się wyrzutniki dla dwóch bomb 114 kg, a pod kadłubem dla jednej bomby 227 kg. Pod koniec wojny na Spitfire Mk.IX i Mk.XVI instalowano także wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych.

Ponieważ od 1944r. Spitfire spełniały przede wszystkim rolę maszyny myśliwsko-bombowej większość egzemplarzy Mk.IX wyprodukowana została w wersji LF. Samoloty LF Mk.IXE oprócz "obciętych"

Supermarine Spitfire Mk.IXC



Spitfire F Mk.IXC
(wczesna wersja)



śmigło Rotol

bomba 114 kg

bomba 227 kg

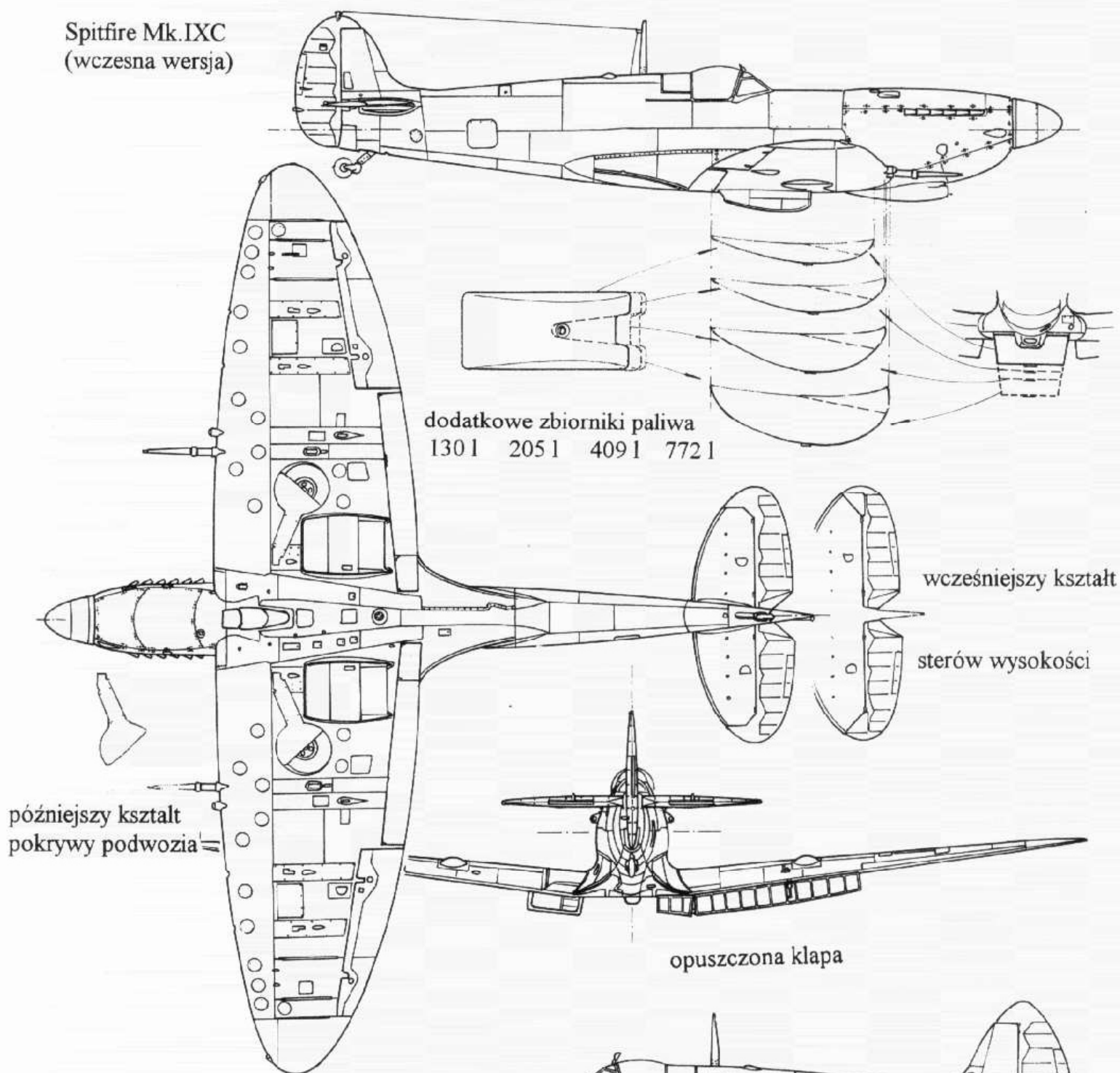
LF Mk.IX

końcówki skrzydeł

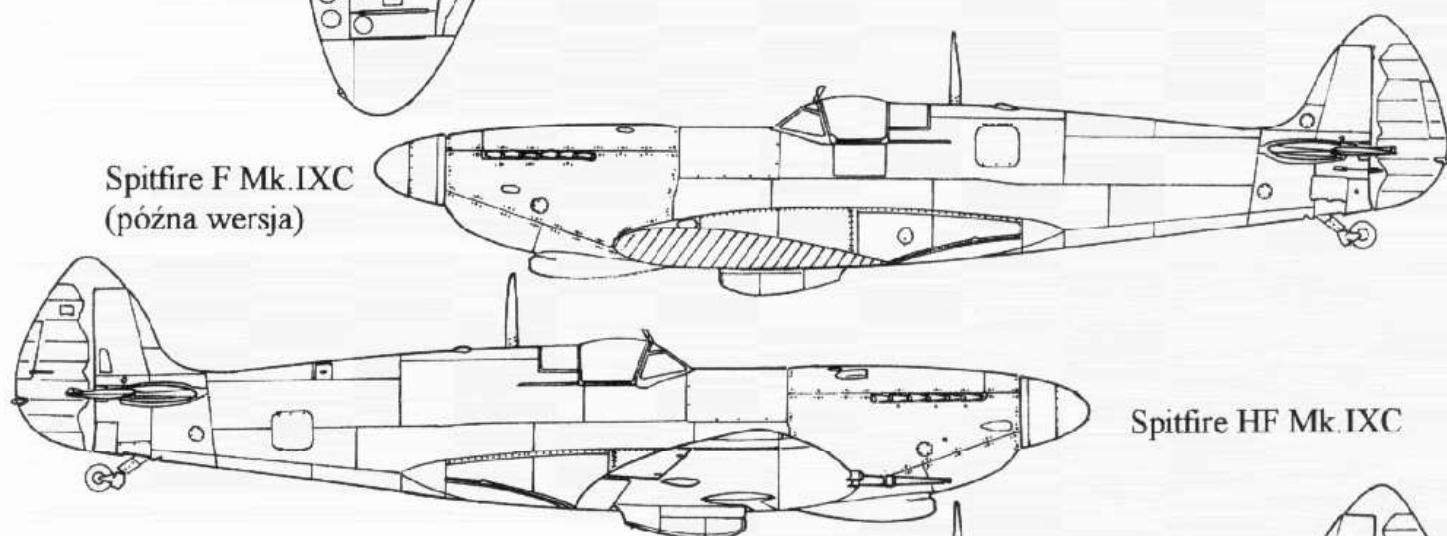
HF Mk.IX



Spitfire Mk.IXC
(wczesna wersja)

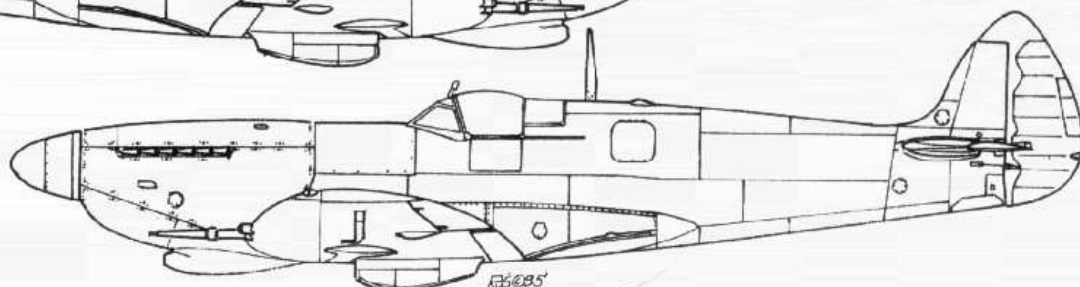


Spitfire F Mk.IXC
(późna wersja)



Spitfire HF Mk.IXC

Spitfire F Mk.VIII





"Johnnie" Johnson i jego labrador "Sally".

nad holenderskim lotniskiem Deelen stracił Bf 110G pilotowanego przez niemieckiego asa Hansa-Joachima Jabsa. Ciekawostką jest fakt, że piloci ci spotkali się wiele lat po wojnie, zostając przyjaciółmi. Page zakończył wojnę z 10 zwycięstwami indywidualnymi i 5 zespołowymi.

Na "dziewiątkach" walczył też legendarny as Desert Air Force - Nevil Duke. Latem 1943r. zestrzelił dwie włoskie Savoie S.82. Natomiast w 1944r. gdy walczył na froncie włoskim na Spitfire Mk.VIII, jego łupem padło 6 samolotów niemieckich. Ogółem Duke zakończył wojnę z wynikiem 26+2. Później został pilotem doświadczalnym w zakładach Hawkera.

Szkota Wilfreda Duncan-Smitha zaliczano do grona najsukuteczniejszych myśliwców RAF. Jego wojenny bilans to 17 zwycięstw indywidualnych i 2 zespołowe - wszystkie uzyskane na Spitfire. Walcząc w Europie Zachodniej i we Włoszech na maszynach wersji Mk.IX stracił 11 maszyn przeciwnika (w tym 2 zespołowo).

Walijczyk Roy Hussey toczył podniebne boje w Tunezji i we Włoszech. Na Spitfire Mk.IX zniszczył 8 samolotów indywidualnie i 4 zespołowo (wcześniej na Spitfire Mk.V uzyskał 2 zwycięstwa). Jeden z najbardziej wartościowych sukcesów odniósł 2 marca 1943 roku, gdy wraz z F/O Juppem, nad Pont-du-Fahs zestrzelili Messerschmitta Bf 109 pilotowanego przez niemieckiego asa Ofw. Herberta Rollwage (zgłosił 102 zwycięstwa). Hussey zginął 20 lutego 1945 r. w wypadku lotniczym.

Samotny Irlandczyk

Tytuł asa przypadł w udziale także Irlandczykowi - Robertowi "Paddy" Turkingtonowi, który walczył w rejonie Morza Śródziemnego. Początkowo służył w 43 Squadron, którego wyposażenie stanowiły Hurricane, a następnie Spitfire Mk.V. W lipcu 1943r. do jednostki tej trafił Eugeniusz Horbaczewski zostając dowódcą eskadry, a potem dywizjonu. Turkington zaczął odnosić sukcesy tuż po odejściu Polaka z jednostki - w listopadzie 1943r. w ciągu dwóch tygodni zaliczył na Spitfire Mk.IX dwa zwycięstwa indywidualne i dwa zespołowe.

Kolejną serią zestrzeleń Irlandczyk popisał się lipcu 1944r. gdy był pilotem 241 Squadron wyposażonego w Spitfire Mk.VIII. W ciągu 11 dni walk nad Włochami (rejon Ancona-Falconara) dopisał do swojego konta cztery Bf 109 zestrzelone na pewno i jednego zaliczonego jako prawdopodobny.

Ogółem "Paddy" Turkington uzyskał 8 zwycięstw indywidualnych, a 3 samoloty przeciwnika zestrzelił w walkach zespołowych. Tuż przed zakończeniem wojny zginął w wypadku lotniczym.

Myśliwcy spod znaku Klonowego Liścia

Można zaryzykować stwierdzenie, że późne wersje Spitfire były wręcz stworzone dla Kanadyjczyków, którzy potrafili doskonale wykorzystać zalety tych samolotów. Lista osiągnięć pilotów spod znaku

Klonowego Liścia jest rzeczywiście imponująca. Donald Laubman walczący w 412 Squadron zestrzelił 14 samolotów indywidualnie i 2 zespołowo. William Klersy okazał się gorszy tylko o jedno zwycięstwo zespołowe. John McKay z 401 Squadron uzyskał 10 zwycięstw indywidualnych i 2 zespołowe (później, w czasie wojny w Korei na F-86 zestrzelił MiG-15). Natomiast Richard Audet wstawił się tym, że 29 grudnia 1944r. w rejonie Osnabruck, podczas jednej walki uzyskał 5 zwycięstw powietrznych. W ciągu niespełna miesiąca Kanadyjczyk podniósł swoje konto do 10 zwycięstw indywidualnych i 1 zespołowego. Błyskotliwa kariera tego pilota została przerwana 3 marca 1945r. gdy jego Spitfire został zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą, a on sam poniósł śmierć. Doskonałe wyniki na Spitfire odnieśli także: Wilfred Banks (9 zwycięstw), George Keith (8+1), Hugh Trainor (8+1), David Jamieson (8). Czołowi myśliwcy kanadyjscy - Henry McLeod (zakończył wojnę z 21 zwycięstwami) i Robert McNair (16) na "dziewiątkach" uzyskali po 8 strąceń.

"Kiwi" i "Aussie"

Nowozelandczyk William Crawford-Compton należał do najsukuteczniejszych myśliwców Commonwealthu - zakończył wojnę z 21 zwycięstwami indywidualnymi i 1 zespołowym. Z tej liczby aż 15 odniósł walcząc na Spitfire Mk.IX. Niewiele gorszy był John Cheeketts, który zniszczył 14 samolotów przeciwnika (13 na Spitfire). Najsukuteczniejszy "Kiwi", czyli Colin Gray, który zakończył wojenne zmagania z 29 zwycięstwami (w tym 2 zespołowe), całą wojnę walczył na Spitfire. 6 samolotów przeciwnika zniszczył, gdy pilotował maszyny wersji Mk.IX.

Australijczycy, którzy mieli wielu wspaniałych myśliwców, nie odnieśli na późnych wersjach Spitfire znaczących sukcesów. Laurence Cronin przeszedł wraz ze swoim 81 Squadron długi szlak bojowy - Afryka Północna, Włochy, Birma. W tym czasie uzyskał 5 zwycięstw (w tym 2 samoloty japońskie). Podobny rezultat osiągnął Bobby Bunting, który latał w składzie 93 Squadron we Włoszech. Legendarny australijski as Clive "Killer" Caldwell miał pod koniec wojny do dyspozycji kilka Spitfire Mk.VIII, ale nie uzyskał na nich ani jednego zwycięstwa.

Asy z Afryki

Wśród pilotów z Afryki Południowej wyróżnił się Johannes "Chris" Le Roux, który na Spitfire Mk.IX zanotował 6 zwycięstw (ogółem ma na koncie 18 zestrzeleń). Trzy zwycięstwa na Spitfire Mk.VIII zaliczył inny znany myśliwiec z Afryki Południowej Malcolm Osler (9+1).

Asem Spitfire był także Rodezyjczyk William Maguire, który walczył w składzie 81 i 154 Squadron uzyskując 12 strąceń (wcześniej na Hurricane zniszczył Do 217). Bardzo ciekawą postacią jest John Plagis. Urodził się w Rodezji, ale jego rodzicami byli Grecy (obywatelstwo rodezyjskie otrzymał dopiero w czasie wojny). Początkowo walczył w Afryce Północnej, gdzie uzyskał 12 zwycięstw indywidualnych i 2 zespołowe (latał na Spitfire Mk.V). W lipcu 1944r. został dowódcą 126 Squadron w Europie i wtedy, walcząc na Spitfire Mk.IX, odniósł ostatnie trzy zwycięstwa. O szacunku, jaki zdobył Plagis u swoich rodaków może świadczyć fakt, że jedna z ulic w Salisbury nosi nazwę John Plagis Avenue.

Latający Wikingowie

Bardzo dobre rezultaty na Spitfire osiągnęli też piloci norwescy z dywizjonów stacjonujących w Wielkiej Brytanii. Najlepszym z nich okazał się Svein Heglund, który na Mk.IX zniszczył 10 samolotów indywidualnie i 1 w walce zespołowej (ogółem odniósł 14 zwycięstw indywidualnych i 1 zespołowe). Asami byli również: Ola Aanjesen, Rolfe Berg, Werner Christie, Ragnar Dogger i Martin Gran. W norweskich dywizjonach latał także Duńczyk Kaj Birksted, który na Spitfire Mk.IX zestrzelił 8 samolotów niemieckich (ogółem uzyskał 10 zwycięstw indywidualnych i 1 zespołowe).

Podniebni kowboje

We wrześniu 1942r. pierwsze Spitfire Mk.IX znalazły się na wyposażeniu 133 Squadron RAF. Był to jeden z tzw. "Eagle Squadrons", których personel stanowili lotnicy amerykańscy. Nie dane im było jednak odnieść sukcesów na europejskim niebie (można powiedzieć, że było wręcz odwrotnie, ponieważ z jednego z lotów powrócić do bazy tylko jeden samolot!). Sukcesy stały się natomiast udziałem pilotów z 31 i 52 Fighter Group (Spitfire VIII i Mk.IX) działających w rejonie Morza Śródziemnego. Więcej zwycięstw zanotowali myśliwcy 31 FG, w której asami zostało czterech pilotów: Richard Hurd (6 zwycięstw), Virgil Fields (5 na Mk.IX + 1 na Mk.V), Charles McCorkle (5, później walcząc na P-51 odniósł jeszcze 6 zwycięstw) i Leland Moland (4+1, zakończył wojnę z wynikiem 10+1). Sześciu innych myśliwców wywalczyło tytuły asów na Spitfire, ale większość zwycięstw odnosili walcząc na samolotach wersji Mk.V. Wśród nich znajdowali się m.in. Harrison Thyng, Carl Payne czy Jerry Collingsworth. Podobna sytuacja była w 52 FG - tytuły asów na Spitfire uzyskało 3 myśliwców: Sylvan Feld (9 zwycięstw), Norman McDonald (7+1, na P-51 odniósł jeszcze 4 zwycięstwa) i Arnold Vinson (5+1). Jednak większość zestrzeleń także i ci piloci odnieśli na wcześniejszych wersjach Spitfire.

Pięć zwycięstw na Spitfire Mk.VIII i Mk.IX miał na koncie legendarny Lance Wade, noszący przydomek "Wildcat". Walczył on w Afryce Północnej i we Włoszech jako pilot RAF, niszcząc 22 samoloty nieprzyjaciela indywidualnie i 2 zespołowo. Wade zginął 12 stycznia 1944r., gdy Auster, którym leciał, rozbił się koło Foggia. Tytuł asa zdobył także Henry Zary - Amerykanin walczący w dywizjonach RCAF. Latając na Spitfire Mk.IX odniósł 5 zwycięstw powietrznych.



Pilot 303 Dywizjonu w kabinie Spitfire Mk.IX.

Francuskie Spitfire

Na Spitfire Mk.IX podniebne boje toczyli także piloci francuscy. Najskuteczniejszy z nich, Robert Gouby, uzyskał 8 zestrzeleń (wcześniej na Hurricane zniszczył jeden samolot). Jedno zwycięstwo mniej uzyskali: Pierre Clostermann (siedem z 18 potwierdzonych) i Pierre Montet. Sukcesy na Spitfirach odnosili również inni piloci, którzy uzyskali tytuły asów: Pierre Boillot, Michel Boudier, Michel Bouguen, Gabriel Gauthier, Henri Jeandet.

Słowacki as

Znaczące sukcesy na Spitfire Mk.IX stały się udziałem słowackiego pilota walczącego w Wielkiej Brytanii - Otto Smika. Początkowo latał w jednostkach brytyjskich (122 i 222 Sqn.), a następnie w czeskosłowackim 310 Dywizjonie. W listopadzie 1944r. powierzono mu dowództwo 127 Squadron RAF. Otto Smik zginął 28 listopada 1944r. gdy jego Spitfire został zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą. Ogółem uzyskał 8 zwycięstw indywidualnych i 2 zespołowe (wszystkie na Spitfire Mk.IX). Dodatkowo zniszczył 3 bomby latające V-1.

Na późnych wersjach Spitfire latało także wielu znanych lotników czeskosłowackich m.in. Frantisek Dolezal i Tomasz Wybiral, ale nie uzyskali na tym typie samolotów ani jednego zwycięstwa.



Francuski as Pierre Boillot.

Spitfire z Czerwonymi Gwiazdami

Użycie bojowe Spitfire w Wojsko Wozdusznych Sił wciąż jest tematem mało znanym. Pomiedzy kwietniem 1944r. a czerwcem 1945r. Rosjanie otrzymali z Wielkiej Brytanii 1183 Spitfire LF Mk.IXE (w tej liczbie było podobno kilka samolotów z płatem C) oraz 2 HF Mk.IXE. Samoloty te trafiły do różnych jednostek, przede wszystkim tworzących system obrony przeciwlotniczej, m.in. 26., 27. i 103. GIAP (obrona przeciwlotnicza Leningradu) oraz 16. i 177. IAP (Moskwa). W jednostkach tych służyło wielu znanych pilotów myśliwskich, np. dowódcą 26. GIAP był W.A. Matsijewicz, Bohater ZSRR, który miał na koncie ponad 20 zwycięstw powietrznych. Nie wiadomo jednak, czy on lub inni piloci odnosili sukcesy na Spitfire Mk.IX.

Polacy na Spitfire

Pierwsze Spitfire MK.IX trafiły do polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii na przełomie września i października 1942 roku. W pierwszej kolejności otrzymały je dywizjony: 306 i 315. 31 grudnia 1942r. piloci z 306 Dywizjonu zanotowali spektakularny sukces - Henryk Pietrzak uzyskał 500. zwycięstwo odniesione przez Polaków w Wielkiej Brytanii, a 501. przypało w udziale Zdzisławowi Langhamerowi.

Na początku 1943r. do Afryki Północnej została wysłana eskadra asów - Polish Fighting Team - dowodzona przez Stanisława Skalskiego. Polacy zostali przydzieleni jako dodatkowa eskadra do 145 Squadron RAF i początkowo latał na Spitfire Mk.VC Trop. Wkrótce otrzymali jednak samoloty wersji Mk.IX, co było początkiem wspaniałej serii sukcesów. W ciągu niespełna dwóch miesięcy odnieśli 26 zwycięstw powietrznych, tracąc tylko jednego pilota, który dostał się do niewoli. Nic więc dziwnego, że polska eskadra znana była pod nazwą Skalski's Circus (Cyrc Skalskiego).

W pierwszej połowie 1943r. Spitfire Mk.IX zostały wprowadzone na wyposażenie kolejnych jednostek w Wielkiej Brytanii - otrzymały je dywizjony: 316 i 303. Pod koniec roku samoloty tej wersji trafiły do następnych jednostek: 302, 308 i 317. W "dziewiątki" wyposażony był także 318 Dywizjon, mający status jednostki myśliwsko-rozpoznawczej, działający na froncie włoskim. Do tego dywizjonu Spitfire Mk.IX trafiły jednak stosunkowo późno, dopiero w październiku 1944r.



As lotnictwa polskiego - Henryk Pietrzak.

Ze Spitfire związana jest także historia jednej z ostatnich bitew powietrznych, w której Polacy brali udział. 1 stycznia 1945r. lotnisko St. Denijs koło Gandawy, na którym stacjonowało 131 Skrzydło Myśliwskie (dywizjony: 302, 308 i 317) zostało zaatakowane przez około 50 myśliwców Bf 109 i Fw 190. Były to samoloty z JG 1, działające w ramach operacji "Bodenplatte". Niemcy z lotu koszącego zaatakowali stojące na lotnisku samoloty, baraki i urządzenia. Szczęśliwie większość Spitfire znajdowała się w powietrzu. Po chwili nad St. Denijs pojawiły się maszyny z 308 i 317 Dywizjonu. W krótkiej ale zaciętej walce Polacy zestrzelili 19 samolotów niemieckich, których wraki usiały okolicę. Własne straty to jeden pilot zabity w walce powietrznej (por. Chojnacki) i 18 Spitfirów zniszczonych na ziemi.

Spitfire Mk.XVI znalazły się na wyposażeniu trzech polskich dywizjonów tworzących 131 Skrzydło (było to uzupełnienie stanu po stratach poniesionych na lotnisku St. Denijs). Najwcześniej, na początku 1945r. otrzymał je 302 Dywizjon, a w następnej kolejności 308 i 317.

Z samolotami Spitfire Mk.VIII Polacy zetknęli się jedynie w brytyjskich dywizjonach myśliwskich, lecz brak jest potwierdzonych informacji o odniesionych na nich sukcesach (o walkach na tych samolotach wspomina m.in. znany podróżnik Tony Halik).

Pośród polskich myśliwców największe sukcesy na Spitfire Mk.IX zanotował Eugeniusz Horbaczewski, który w Afryce Północnej a następnie w 43 Squadron we Włoszech, zestrzelił 8 samolotów niemieckich i włoskich. Po 4 zwycięstwa odnieśli Aleksander Chudek i Stanisław Skalski. O jedno mniej zanotowali na swoich kontach: Aleksander Gabszewicz, Wacław Król i Kazimierz Sporny. Na Spitfire Mk.IX zwyciężali też inni znani polscy myśliwcy, m.in. Stanisław Blok, Michał Cwynar, Jan Falkowski, Michał Maciejowski, Grzegorz Sołtógub i Kazimierz Sztramko.

Na Bliskim Wschodzie

Druga wojna światowa nie zakończyła bojowej aktywności Spitfire. Były one używane w licznych konfliktach, m.in. przez Francuzów w Indochinach oraz na Bliskim Wschodzie. Co ciekawe, podczas tzw.



Przegląd techniczny Spitfire Mk.IXC z Polish Fighting Team.

"wojny o niepodległość" w 1948/49r. często dochodziło do walk pomiędzy arabskimi i izraelskimi Spitfire. W maszyny tego typu (choć innych wersji) były także wyposażone jednostki RAF stacjonujące w tym rejonie.

Wśród pilotów lotnictwa izraelskiego najlepsze rezultaty osiągnął mahalanik (ochotnik) z 101 tajeset - Joseph "Jack" Doyle. Jego rodzice byli Anglikami, którzy pod koniec lat 20. wyemigrowali do USA. W czasie wojny Doyle służył w 417 Squadron RCAF i latając na Spitfire Mk.VIII zaliczył jedno zwycięstwo powietrzne - 29 marca 1944r. nad Anzio zestrzelił Fw 190. W 1948r. rozpoczął ochotniczą służbę w lotnictwie izraelskim. Podobnie jak wielu innych myśliwców na Bliskim Wschodzie przyciągnęła go możliwość walki oraz zarabiania pieniędzy. W ciągu kilkumiesięcznej służby Doyle wykazał się sporymi umiejętnościami - zestrzelił 4 samoloty egipskie (1 Spitfire i 3 Mc 205) oraz kilka uszkodził, stając się najsukuteczniejszym wówczas pilotem Chel Ha'Avir. Wszystkie zwycięstwa odniósł na Spitfire Mk.IX (niektóre źródła podają, że ostatnie zanotował na Mustangu).

Oprócz Doyle'a na Spitfire zwyciężali także inni mahalanicy, m.in. jego rodak Rudolph Augarten oraz Kanadyjczyk John McElroy (as z okresu II wojny). Lupem tego drugiego padły 3 samoloty, z których dwa to brytyjskie Spitfire FR 18 z 208 Squadron.



Przymusowe lądowanie Spitfire Mk.IXC (SZ-G) z 316 Dywizjonu.

Malowanie i oznakowanie

Royal Air Force

Samoloty Spitfire Mk.IX trafiły do dywizjonów RAF w momencie, gdy obowiązywał już ofensywny kamuflaż kontynentalny - górne powierzchnie pokryte były plamami w kolorach zielonym (Dark Green, FS 34079) i szarym (Ocean Gray, FS 36187). Dolne powierzchnie malowano farbą w kolorze jasnoszarym (Medium Sea Gray, FS 36270). Elementem szybkiej identyfikacji był, tak jak na wszystkich samolotach RAF, pas w kolorze Sky (FS 34424) na tylnej części kadłuba (zrezygnowano z jego malowania na początku 1945r.). Ten sam kolor miały litery kodowe malowane na kadłubie oraz kołpaki śmigła (od stycznia 1945r. kołpaki malowano na czarno). Natomiast numer seryjny znajdował się na tylnej części kadłuba i miał kolor czarny. W analogiczny sposób malowano samoloty dywizjonów belgijskich, czechosłowackich, holenderskich, kanadyjskich i norweskich stacjonujących w Wielkiej Brytanii.

Samoloty operujące w rejonie Morza Śródziemnego miały górne powierzchnie pomalowane w nieregularne plamy w dwóch odcieniach brązowego: Dark Earth (FS 30118) i Middlestone (FS 30266), a dolne na kolor błękitny (Azure Blue, FS 35231). Natomiast maszyny, które trafiły do jednostek w czasie kampanii włoskiej miały standardowy kamuflaż europejski, ale bez pasa w kolorze Sky na kadłubie. Kołpaki śmigła pomalowane były na kolor czerwony, co było elementem



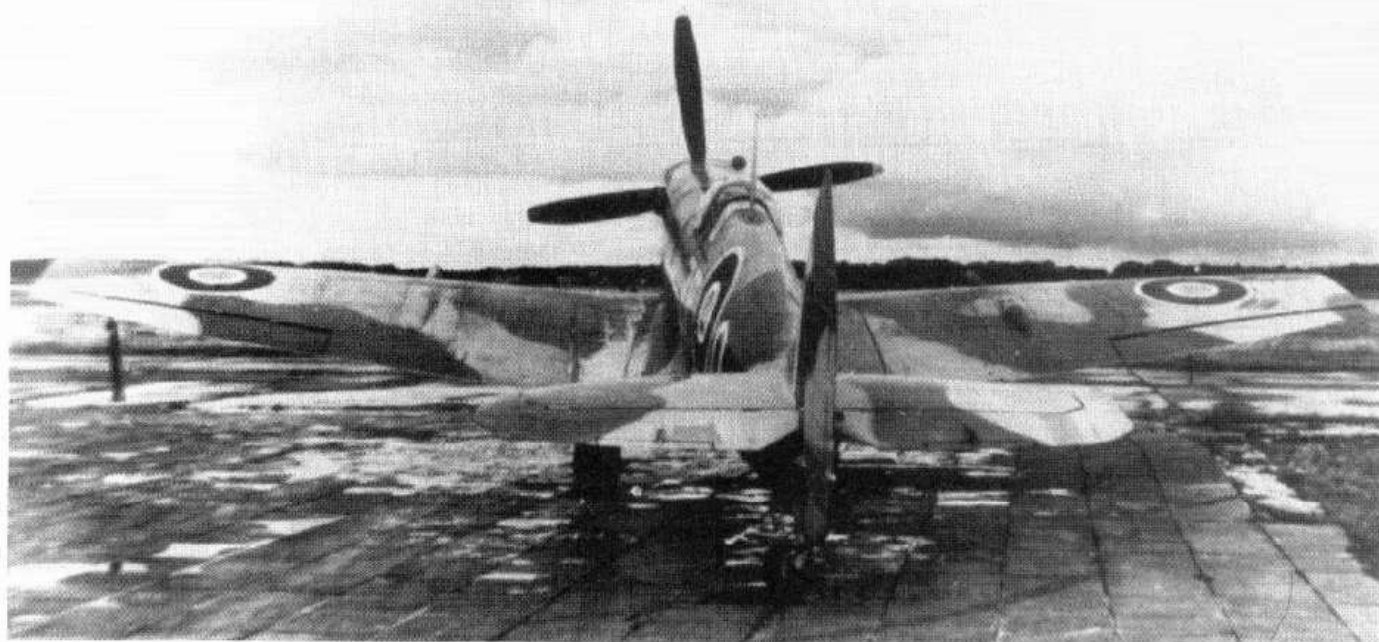
Piloci 306 Dywizjonu Myśliwskiego i Spitfire Mk.IXC (UZ-T, BS459), lotnisko Northolt, jesień 1942r.



Spitfire Mk.IX (JH-V) z 317 Dywizjonu.



Spitfire LF Mk.XVIE z 317 Dywizjonu.



Spitfire LF Mk.IXE (ZF-Q) z 308 Dywizjonu Myśliwskiego, 1945r. Dobrze widoczne rozmieszczenie plam kamuflażowych na górnych powierzchniach skrzydeł.



Spitfire LF Mk. XVII z 61 Operational Training Unit.

szybkiej identyfikacji myśliwców alianckich w rejonie Morza Śródziemnego.

Spitfire Mk. VIII znajdujące się na wyposażeniu dywizjonów stacjonujących w Birmie i Indiach (South East Asia Command - SEAC) miały górne powierzchnie pomalowane w plamy kamuflażowe w kolorach: Dark Green i Dark Earth, a dolne Medium Sea Gray. Niektóre jednostki, m.in. 81 Squadron zostały przerzucone do Birmy z rejonu Morza Śródziemnego. Malowanie samolotów z tych jednostek często było dość przypadkowe i niezgodne z oficjalnie obowiązującymi standardami np. górne powierzchnie Dark Green i Middlestone, a dolne Azure Blue. W połowie 1943r. wprowadzono nowy typ znaków rozpoznawczych (dwukolorowe niebiesko-białe kokardy oraz fin flash w podobnej kolorystyce). Litery kodowe były mniejsze (18 cali) i miały kolor biały. Przez pewien okres, jako znaki szybkiej identyfikacji stosowano białe, 28. calowe pasy na skrzydłach.

W lotnictwie brytyjskim spotykane też były malowania odbiegające od regulaminu. Niektóre Spitfire, m.in. z 601 Squadron we Włoszech miały wszystkie powierzchnie w kolorze aluminium (przykładem może być Spitfire LF Mk. IX, z oznaczeniem kodowym UF-Q, MJ250).

Samoloty wykorzystywane do zadań wysokościowych również miały nietypowe malowania. Spitfire Mk. IX używane we wrześniu 1942r. przez High Altitude Flight do zwalczania Junkersów Ju 86R miały wszystkie powierzchnie w kolorze niebieskim (PRU Blue, FS 35164). Inna wersja malowania wysokościowego polegała na pokryciu górnych powierzchni farbą w kolorze szarym (Medium Sea Gray), a dolne miały kolor niebieski (PRU Blue).

Polskie Siły Powietrzne

Spitfire używane w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii miały standardowy kamuflaż RAF - Dark Green/Ocean Gray/Medium Sea Gray. Na osłonach silników malowano biało-czerwoną szachownicę z białym napisem Poland. Większość polskich jednostek malowała na swoich maszynach godła dywizjonowe (najczęściej w okolicy kabiny pilota). Często też stosowano oznaczenia indywidualne (godła, imiona). Samoloty używane przez Polish Fighting Team miały standardowy kamuflaż śródziemnomorski. Ponieważ Polacy zostali przydzieleni do 145 Squadron, ich Spitfire nosiły litery kodowe tej jednostki - ZX. Jako oznaczenia indywidualne stosowane były cyfry od 1 do 9. Miały one kolor niebieski z białą obwódką. Co ciekawe, taki system oznaczeń stosowany był także w późniejszym okresie przez



Spitfire Mk. IX z PFT, Afryka Północna, kwiecień 1943r.

niektóre jednostki brytyjskie działające w rejonie śródziemnomorskim, m.in. 43 Squadron, w którym latał Eugeniusz Horbaczewski.

Royal Australian Air Force

Spitfire Mk. VIII australijskich dywizjonów miały bardzo różnorodny kamuflaż. Część samolotów, szczególnie maszyny z pierwszej dostawy, były malowane w sposób charakterystyczny dla SEAC. Niektóre jednak nosiły typowy kamuflaż śródziemnomorski. Zdarzały się także przypadki Spitfire, których górne powierzchnie były w kolorach Dark Green/Earth Brown, a dolne Azure Blue. Większość z tych maszyn została przemalowana według standardu RAAF - górne powierzchnie Foliage Green i Earth Brown, a dolne Sky Blue.

W późniejszych dostawach były samoloty, które miały typowy kamuflaż europejski. Spitfire w takim malowaniu używał m.in. 457 Squadron RAAF (samoloty z tej jednostki miały też rekinie szczęki).



Piloci 607 Squadron (SEAC) i ich Spitfire Mk. VIII.

Co najmniej dwie jednostki: 548 i 549 Squadron (nominalnie były to dywizjony RAF stacjonujące w Australii) przez pewien czas (druga połowa 1944r.) latały na Spitfire w naturalnym kolorze aluminium. Okazało się jednak, że odbicia promieni słonecznych mogą oślepić pilotów w czasie lotu, nie mówiąc już o walkach powietrznych. Dlatego wkrótce samoloty otrzymały standardowy kamuflaż RAAF. Pojedyncze Spitfire w tzw. natural metal finish (NMF) służyły także w innych jednostkach, m.in. w 79 Squadron.

Pod koniec roku 1944 Spitfire z 452 Squadron otrzymały nowy rodzaj kamuflażu - górne powierzchnie pomalowano na kolor Foliage Green, a dolne Sky Blue. Litery kodowe (QY) miały kolor biały, a kołpaki śmigieł czerwony.

Samoloty, które 79 Squadron otrzymał na początku 1945r. również były nietypowo malowane - górne powierzchnie miały plamy w dwóch odcieniach koloru zielonego (Foliage Green i Light Green). Farba Light Green została specjalnie przygotowana przez No 6 Air Depot w Oakey. Taki kamuflaż był, według Australijczyków, najlepiej dopasowany do panujących na Antypodach warunków klimatycznych. Elementem identyfikacyjnym występującym na prawie wszystkich australijskich Spitfire były białe krawędzie natarcia skrzydeł. Dodatkowo ogony maszyn z 80 Fighter Wing (Squadron: 79, 452 i 458), stacjonującego w Morotai, malowano na białą.

USAAF

Pierwszą jednostką amerykańską, która otrzymała Spitfire Mk. IX był 133 "Eagle" Squadron bazujący w Wielkiej Brytanii. Samoloty, które Amerykanie otrzymali we wrześniu 1942r. miały typowy kamuflaż RAF: Dark Green/Ocean Gray/Medium Sea Gray.

Spitfire Mk. VIII i Mk. IX używane przez 31 i 52 Fighter Group w rejonie Morza Śródziemnego miały standardowe malowania, stosowane w tym rejonie - górne powierzchnie były w kolorze Dark Earth i Middlestone, a dolne Azure Blue. Oznaczenia kodowe miały kolor



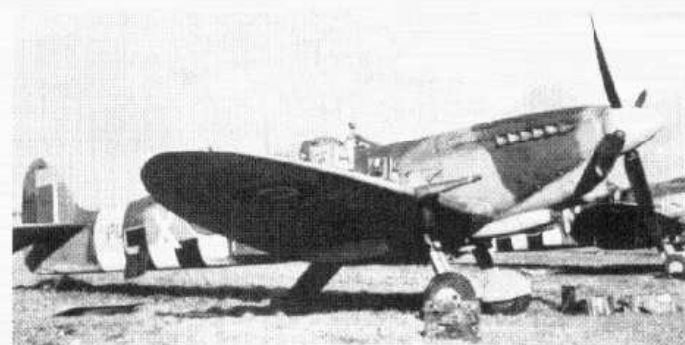
Para duńskich Spitfire Mk.IX w locie



Spitfire Mk.VIII, „Grey Nurse”, z 457 Squadron RAAF.



Spitfire Mk.IXC w barwach włoskiego lotnictwa.



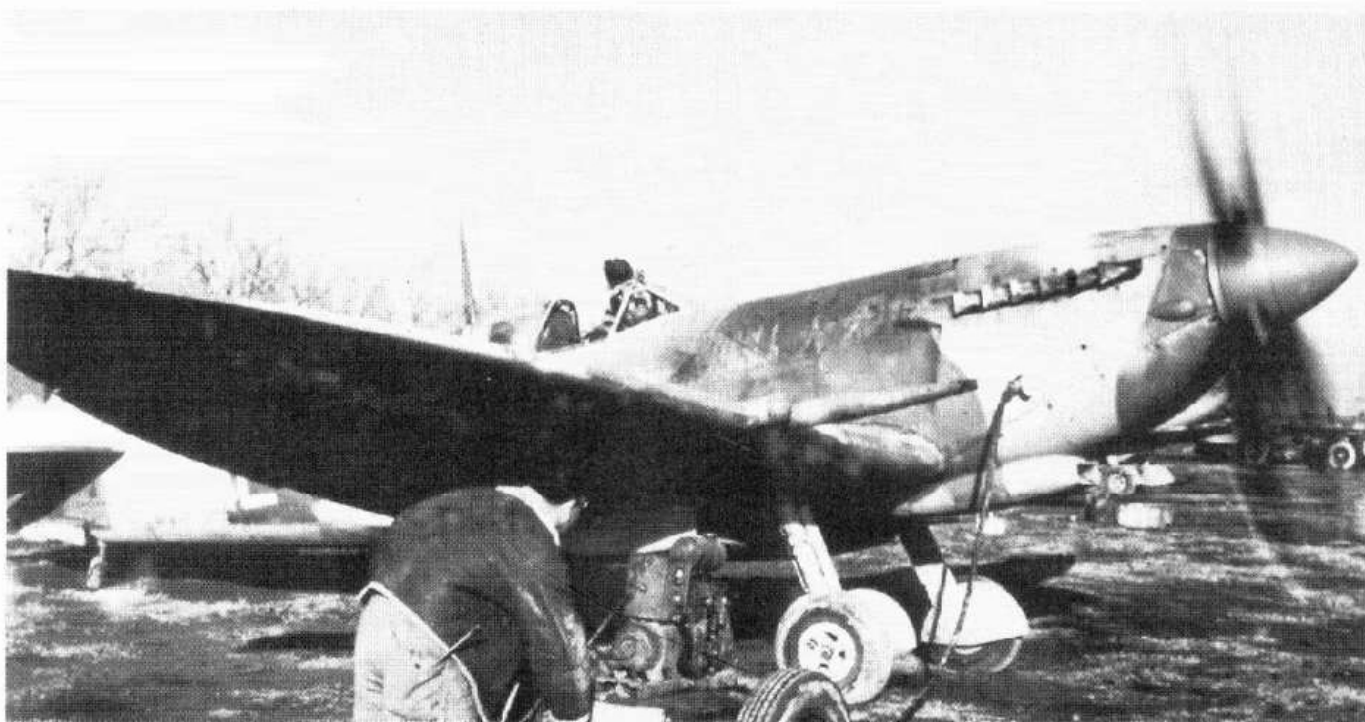
Spitfire Mk.IX z francuskiego 341 Squadron „Alsace”.



Belgijski Spitfire LFMk.XVIIe (349 Squadron).



Spitfire LF Mk.IXe lotnictwa czechosłowackiego.



Amerykański Spitfire Mk.VIII z 308 Fighter Squadron, Włochy, początek 1944r.
Zwraca uwagę niestandardowe malowanie – plamy kamuflażowe na dolnej części osłony silnika.

Malowanie niektórych elementów konstrukcji Spitfire Mk. VIII, IX, XVI

Kabina pilota	
wnętrze kabiny	szarozielony (Gray Green, FS 34226)
fotel pilota	Gray Green
pasy przy fotelu pilota	naturalna skóra lub khaki (pasy parciane)
drążek sterowy	Gray Green
Silnik	
blok silnika	ciemnoszary (Engine Gray, FS 36081)
łożo silnika	Gray Green
Śmigło	
łopaty	czarny (Black, FS 37038)
końcówki łopat	żółty (Insignia Yellow, FS 33538)
Podwozie	
golenie	aluminium lub szary (Medium Sea Gray, FS 36270)
felgi kół	Medium Sea Gray lub aluminium
wewnętrzne strony pokryw podwozia	Medium Sea Gray
wnęki podwozia	Medium Sea Gray lub Gray Green
Inne	
bomby	ciemnozielony (FS 34079)
karabiny maszynowe	oksydowana stal (Gun Metal, FS 37200)

jasnoszary lub biały. Na początku 1944r. kołpaki Spitfire pomalowano na kolor czerwony.

L'Armee de l'Air

Samoloty używane przez lotnictwo francuskie w okresie II wojny światowej miały standardowe malowanie brytyjskie - Dark Green/Ocean Gray/Medium Sea Gray. Początkowo dywizjony "Wolnych Francuzów" stacjonujące w Wielkiej Brytanii i w rejonie Morza Śródziemnego miały brytyjskie znaki rozpoznawcze, a na kadłubach (pod kabiną lub

na osłonach silników) malowano godła jednostek. Natomiast od końca 1944r. zaczęto stosować francuskie znaki rozpoznawcze oraz trójkolorowy ster kierunku. Często zdarzało się, że samoloty miały oznaczenia mieszane, np. na kadłubie kokardy francuskie, na skrzydłach brytyjskie.

W okresie powojennym, m.in. w czasie walk w Indochinach, wiele Spitfire Mk.IX i pojedyncze Mk.VIII miało naturalny kolor aluminium.

Wojenno-Woźdusznyje Siły

Spitfire Mk.IX, które trafiły do ZSRR miały typowy kamuflaż brytyjski - Dark Green/Ocean Gray/Medium Sea Gray). Radzieckie znaki rozpoznawcze były malowane na kadłubach, ogonach oraz górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł. Jednostki gwardyjskie malowały na kadłubach emblematy gwardii (m.in. 26. GIAP). Pułki obrony przeciwlotniczej stosowały także elementy szybkiej identyfikacji, na przykład ogony samolotów pomalowane na biało.

Chel Ha'Avir

Spitfire Mk.IX i Mk. XVI używane przez lotnictwo izraelskie malowane były w bardzo różny sposób. Pierwsze maszyny dostarczone w 1948r. z Czechosłowacji miały standardowy kamuflaż RAF. Numery taktyczne miały kolor biały i malowano je na kadłubie. Spitfire w lotnictwie izraelskim otrzymały numery czterocyfrowe np. 2035. Dwie pierwsze cyfry oznaczały typ samolotu i malowano je przed znakiem rozpoznawczym, a dwie pozostałe, malowane za znakiem, były indywidualnym oznaczeniem samolotu. Zazwyczaj pomijano oznaczenie typu i malowano jedynie numer dwucyfrowy. Maszyny, które trafiły do 101 tajeset miały dodatkowo stery kierunku pomalowane w biało-czerwone pasy.

W późniejszym okresie samoloty otrzymały nowy kamuflaż, polegający na pokryciu górnych powierzchni farbami w kolorach: zielonym i brązowym, a dolnych jasnoszarym. Tak malowane były Spitfiry w okresie służby w 105 i 107 tajeset. Pojedyncze egzemplarze izraelskich "Spitów" miały naturalny kolor aluminium m.in. taki samolot, z numerem 10 służył w 101 tajeset.

Jedną z najsłynniejszych maszyn izraelskich jest czarny Spitfire z białym numerem taktycznym 57. Latał na nim Ezer Weizmann - późniejszy dowódca lotnictwa, a obecnie prezydent Izraela.



Spitfire LF Mk.XVIE lotnictwa duńskiego.



Goleń podwozia głównego,



Oslona goleni podwozia głównego.



Kółko ogonowe.



Spitfire Mk.XVI – podwozie główne.



Mocowanie goleni w skrzydle.



Podwozie Spitfire Mk.IX – widok ogólny.



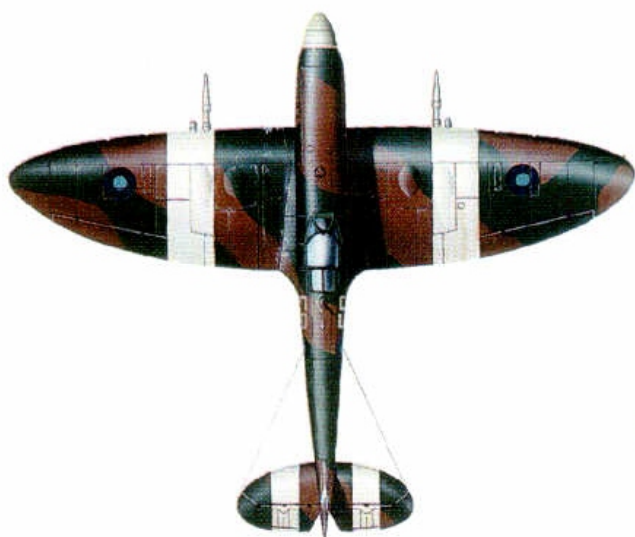
Wnęka podwozia głównego.



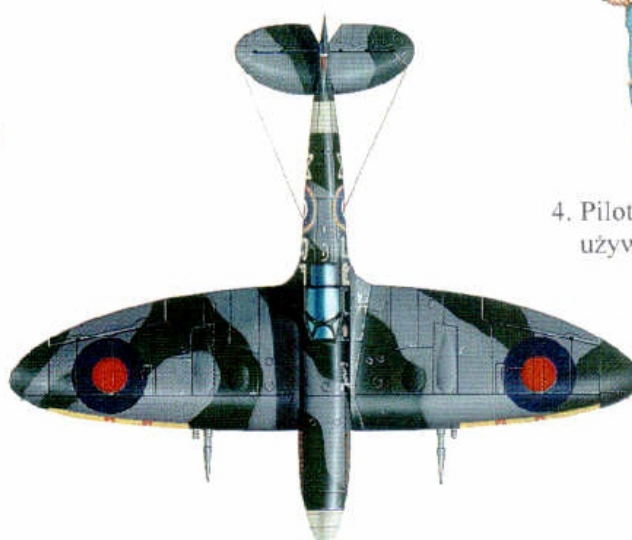
1. Spitfire Mk.IXC z 316 Dywizjonu Myśliwskiego PSP, lato 1943r.



2. Spitfire Mk.VIII dowódcy 239 Wing, G/C Roberta Boyda, lotnisko Baigachi, Indie, 1944r.



2a. Widok z góry Spitfire Mk.VIII.



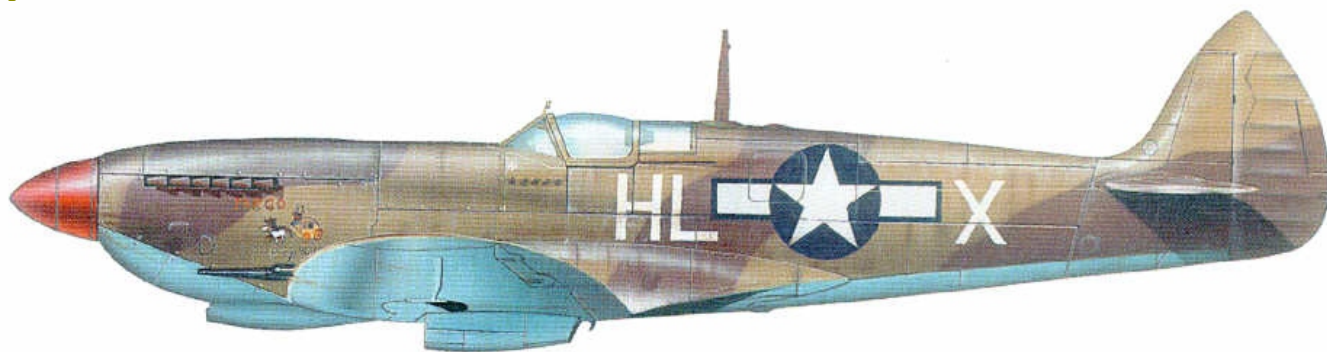
3a. Widok z góry Spitfire Mk.IXC „Joan”



4. Pilot RAF w kombinezonie używanym w Europie



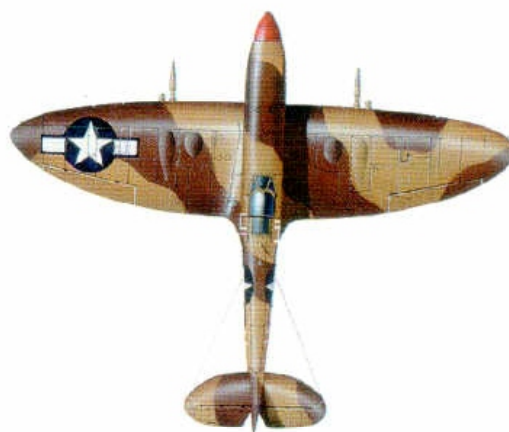
3. Spitfire Mk.IXC „Joan”, z 303 Dywizjonu Myśliwskiego, lotnisko Northolt, lato 1943r.



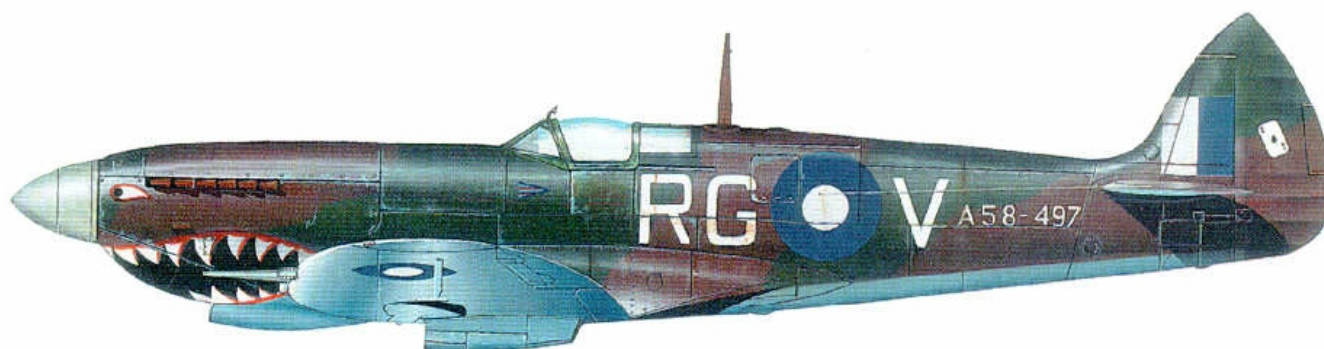
1. Spitfire Mk.VIII z 308 Fighter Squadron, 31 Fighter Group, 12 Air Force, lotnisko Castel Volturo, Włochy, początek 1944r. Na samolocie tym latał as USAAF Lt. Leland Moland.



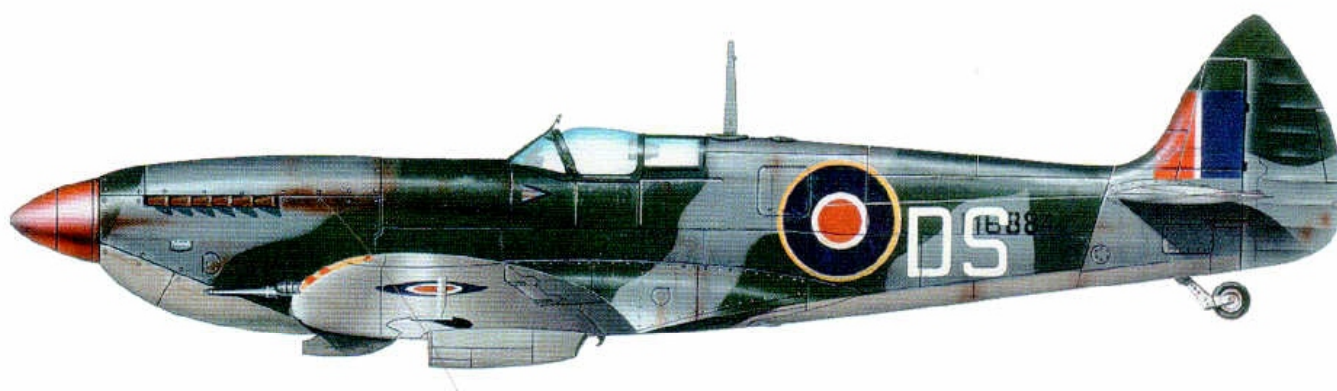
1a. „Fargo Express” – godło osobiste Lelanda Molanda.



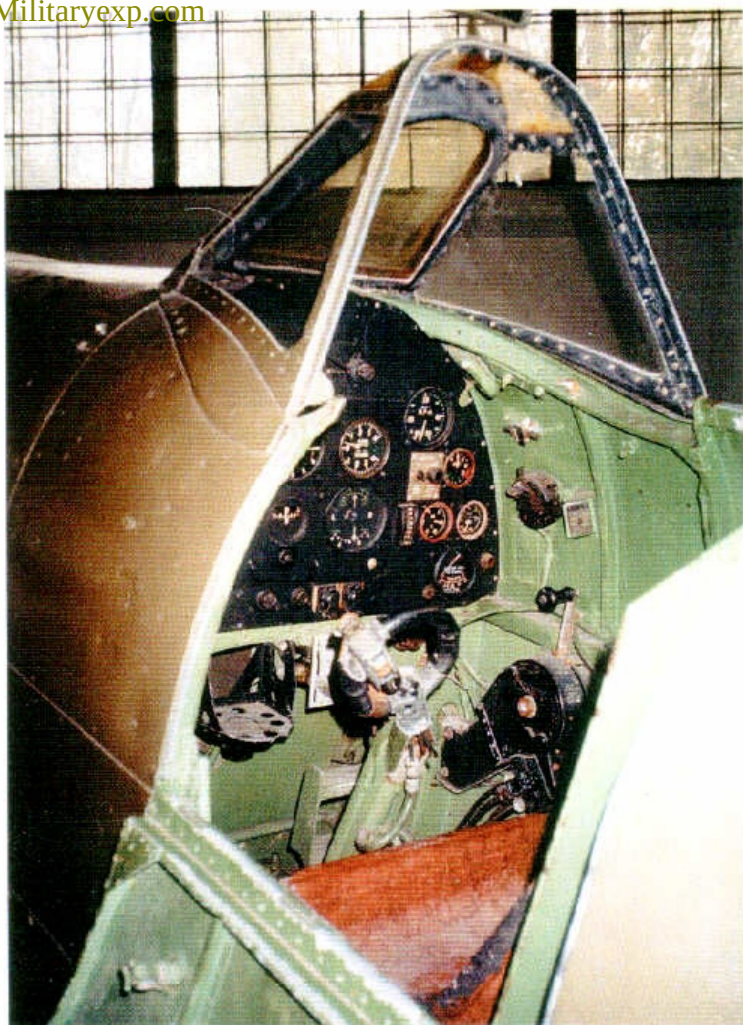
1b. Widok z góry Spitfire Mk.VIII Lelanda Molanda.



2. Spitfire Mk.VIII, lotnisko Slatter Field, północna Australia, lato 1944r.
Na samolocie tym latał W/C Robert Gibbes.



3. Spitfire Mk.IX dowódcy 324 Wing RAF – W/C Wilfreda Duncan-Smitha,
lotnisko Calvi na Korsyce, sierpień 1944r.



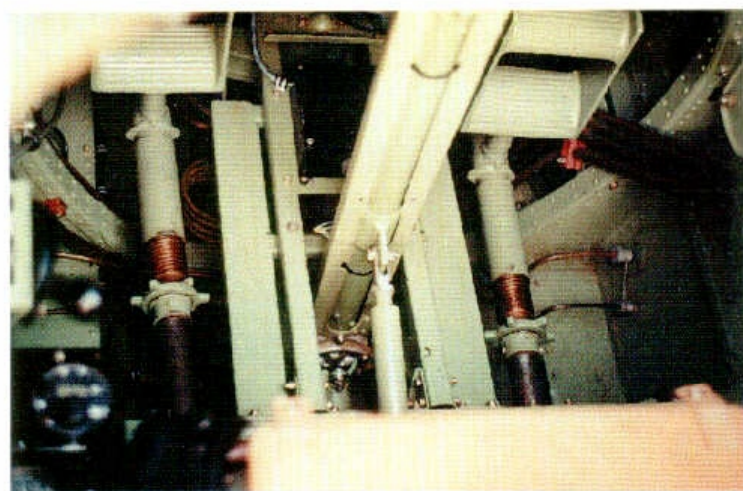
Wnętrze kabiny Spitfire Mk.XVI.



Spitfire Mk.IX – tablica przyrządów oraz drążek sterowy.



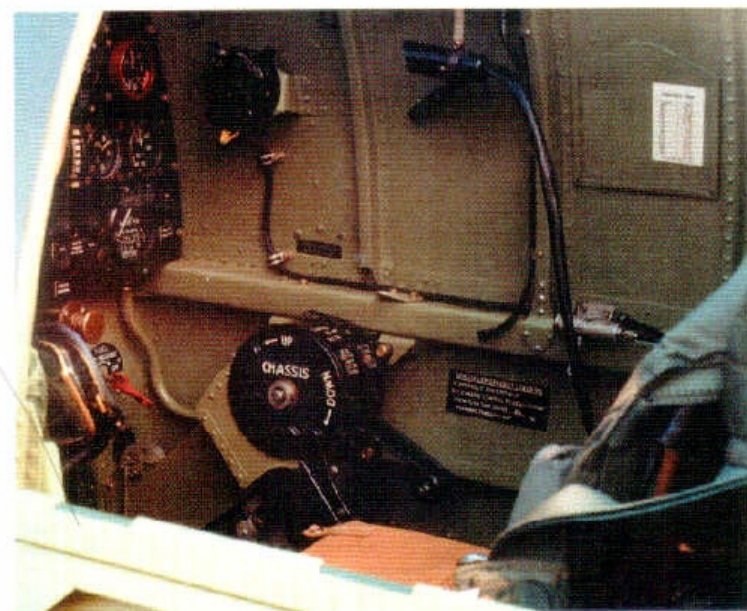
Boczny włącz do kabiny.



Spitfire Mk.IX – podłoga w kabinie pilota.



Przednia część kabiny Spitfire Mk.IX.



Spitfire Mk.IX – widok prawej burty.



Spitfire Mk.XVI w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Modele, akcesoria, kalkomanie

Jeden z najpopularniejszych i najlepszych samolotów myśliwskich II wojny światowej nie ma szczęścia do swoich miniatur. Na rynku modelarskim można wprawdzie nabyć dość dużo zestawów Spitfire Mk.VIII, IX i XVI ale są one przeciętnej jakości. Wyjątkami są modele japońskiej firmy Aii (1:48), francuskiego Hellera (1:72) i nowozelandzkiej Ventury (1:72).

Również producenci kalkomanii i akcesoriów nie rozpieszczają zwolenników późnych wersji Spitfire, choć w ostatnich latach sytuacja trochę się poprawiła. Należy jednak pamiętać, że większość z tych produktów powstaje w odległych krajach (Nowa Zelandia, USA, Australia) i dla polskich modelarzy są one praktycznie niedostępne.

Poniżej zaprezentowane zostały recenzje wybranych modeli Spitfire Mk.VIII, IX, XVI. Natomiast w aneksie zamieszczono wykaz produkowanych modeli, akcesoriów oraz zestawów kalkomanii.



Spitfire Mk.IX - Airfix (skala 1:72, nr kat 02081)

Ten znany od dziesięcioleci brytyjski producent modeli plastikowych, ma w swojej ofercie także zestaw słynnego Spitfire Mk.IX. Ostatnio model ten sprzedawany jest w serii 'Samoloty Asów', z pudełka uśmiecha się do nas James "Johnie" Johnson. I na tym kończą się przyjemne odczucia związane z tym zestawem.

Po otwarciu pudełka mamy do dyspozycji 22 części. Wnętrze kabiny składa się z dwóch elementów: wręgi i...figurki pilota. Skrzydła to także dwa elementy - lewy i prawy płat. Jeżeli uda się skleić ten model do końca stajemy przed kolejnym problemem - nasz miniaturowy samolot wcale nie jest podobny do Spitfire, nawet z daleka.

Jest to oczywiście model stary, zaprojektowany w innych czasach, co może być pewnym usprawiedliwieniem dla Airfixa. Tyle tylko, że jest sprzedawany do dziś. Zestaw ten należałoby pominąć milczeniem, gdyby nie fakt, że wielu młodych ludzi daje się "nabić" w tego niby-Spitfire.

Spitfire Mk.IX - Matchbox (skala 1:72)

Według dość powszechnie panującego przekonania modele firmy Matchbox przeznaczone są przede wszystkim dla młodych, początkujących modelarzy. Dotyczy to zwłaszcza wczesnych serii produkcyjnych tego wytwórcy.

Zestaw Spitfire Mk.IX w dużym stopniu wydaje się potwierdzać tę opinię. "Dziewiątka" jest modelem prostym, wręcz siernieżnym, z bardzo topornie wykonanymi liniami podziału blach (niekiedy są wypukłe, w innych miejscach wklęsłe). Wnętrze kabiny, tak jak w większości modeli Matchboxa, jest wykonane w sposób bardzo uproszczony.

Kalkomanie zawierają m.in. malowanie polskiego Spitfire z 306 Dywizjonu. Jest to bardzo ciekawe, tyle tylko, że kolorystyka liter kodowych jest nieprawidłowa (zielony zamiast Sky).

Niektórzy zaawansowani modelarze darzą modele Matchboxa sympatią ze względu na poprawność wymiarową oraz tworzywo, które jest bardzo przyjemne w obróbce. Wydaje się jednak, że wykonanie przyzwoitego modelu w oparciu o zestaw firmy Matchbox, choć jest możliwe, wymaga bardzo wysokich umiejętności oraz wręcz benedyktyńskiej cierpliwości.

Spitfire LF Mk.IXE - Plastik (skala 1:72)

Od pewnego czasu pruszkowska firma Plastik zajmuje się nie tylko produkcją modeli, ale także pakuje zestawy innych wytwórców. Jednym z aktualnie oferowanych modeli jest Spitfire LF Mk.IXE, który na początku lat osiemdziesiątych został opracowany przez czeską firmę Kovoavody Prostejov.

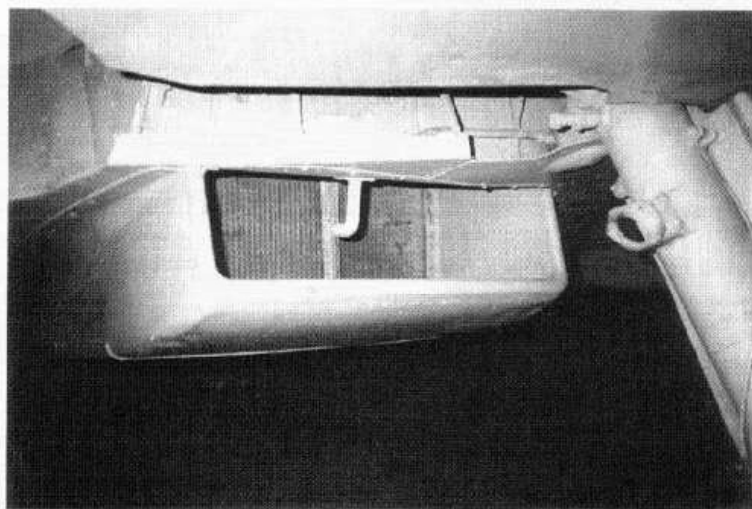
Kształt kadłuba można uznać za poprawny. Osłona silnika ma charakterystyczny "garb", co jest wyjątkiem wśród modeli w skali 1:72. Niestety sam kadłub jest za krótki o ponad 1 mm.

Podobnie jest w przypadku skrzydeł - są nieco za krótkie, ale ich kształt jest bardzo poprawny (zły kształt mają natomiast lotki). Istotne jest także to, że uwzględniono charakterystyczne "faliste" przejścia skrzydeł w kadłub. Zaletą modelu jest także to, że przez doklejenie końcówek skrzydeł możemy otrzymać samolot wersji F.

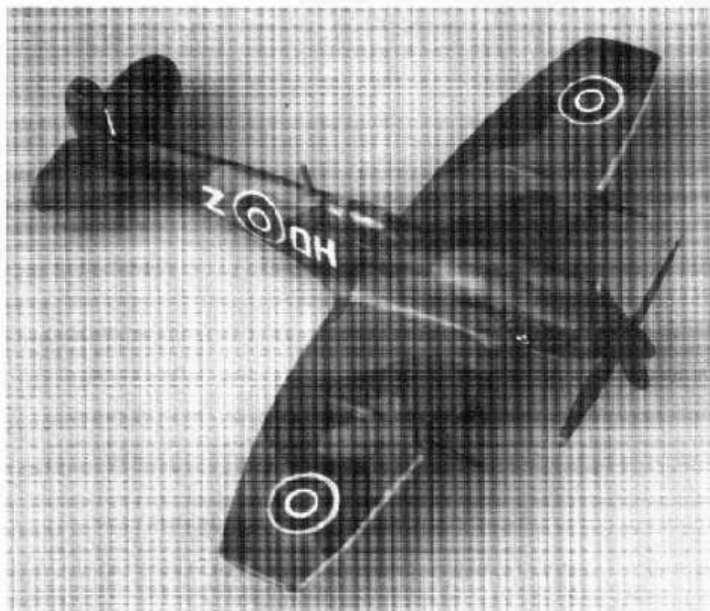
Linie podziału blach są wypukłe i wykonano je dość topornie. Natomiast do ich przebiegu nie można mieć większych zastrzeżeń. W miarę poprawnie wykonano wnętrze kabiny, choć w modelu z Pruszkowa brakuje tablicy przyrządów (w oryginalnym modelu KP była kalkomania). Fatalna jest natomiast osłona kabiny - ma nie tylko zły kształt, ale dodatkowo tworzywo jest prawie matowe.

Po jakości wyprasek wyraźnie widać, że model Spitfire ma już swoje lata, a forma nadaje się do remontu. Nadlewki rażą zwłaszcza przy detalach (podwozie, kółko ogonowe, drążek sterowy).

Dołączona do modelu kalkomania pozwala na wybór jednej z dwóch wersji kolorystycznych: samolotu z WX-D, "Pat", z 302 Dywizjonu Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii lub Spitfire lotnictwa izraelskiego (numer taktyczny 24, 101 tajeset). Jakość kalkomanii jest



Wlot powietrza do chłodnicy.



Spitfire LF Mk.IX (1:72, Plastik).

niska: rzucają się w oczy przesunięcia kolorów oraz błędna kolorystyka (szczególnie znaków RAF).

Mimo wielu krytycznych uwag jest to z pewnością najlepszy model Spitfire Mk.IX dostępny na polskim rynku. Istotną zaletą tego zestawu jest również niska cena (około 5,00 zł).

Spitfire Mk.VIII/IX - Intech 2 (skala 1:72, nr kat. T25)

Innym pakowanym w Polsce modelem Spitfire jest zestaw oferowany przez krakowską firmę Intech 2. Umożliwia on wykonanie jednej z dwóch wersji: Mk.VIII lub Mk.IX.

W pudełku znajdujemy stary, dobrze znany model produkowany najpierw przez brytyjskiego Froga, a potem przez Novo. Co ciekawe, mimo wielu lat intensywnej eksploatacji nie można mieć większych zastrzeżeń do jakości wyprasek.

Wymiary kadłuba są poprawne, jednak zastrzeżenia budzi kształt osłony silnika (brak "garbu"). Skrzydła mają natomiast zbyt małą rozpiętość, choć ich obrys odpowiada oryginałowi. Wadą jest także brak "falistego" przejścia skrzydeł w kadłub. Usterzenie poziome (wczesnego typu) jest prawidłowe wymiarowo, choć jego kształt wymaga drobnej korekty. Linie podziału blach są wypukłe, ale wykonano je dość delikatnie.



Wnętrze kabiny jest raczej symboliczne - składa się bowiem jedynie z figurki pilota i fotela. Natomiast w osłonie kabiny nieprawidłowy jest zwłaszcza kształt wiatrochronu.

Największą zaletą modelu jest jednak to, że pozwala on na zbudowanie wersji Mk.VIII lub klasycznego Mk.IXC (z małym sterem kierunku i usterzeniem poziomym wczesnego typu).

Rysunek na pudełku przedstawia Spitfire z pasami inwazyjnymi. Dodatkowo w rogu umieszczony jest znak Polskich Sił Powietrznych, co sugeruje, że nasi piloci mieli coś wspólnego z tym samolotem. Niestety, zwolenników lotnictwa polskiego spotka rozczarowanie, kalkomanie zawierają dwie wersje malowania: australijskiego Mk.VIII (79

Squadron) oraz radzieckiego Mk.IX z białym numerem taktycznym 7 (Front Wschodni 1944/45). Jakość samych kalkomanii jest bardzo przeciętna.



Spitfire Mk.XVI - Heller (skala 1:72, nr kat. 80828)

Bez wątpienia, ze wszystkich modeli Spitfire w skali 1:72, które dostępne są na rynku polskim najlepszy jest produkt Hellera.

Model jest poprawny pod względem wymiarowym oraz kształtu kadłuba, skrzydeł i stateczników. Linie podziału blach są wypukłe (wkłose są jedynie na pokrywach działek), ale wykonano je w sposób delikatny. Nieźle, jak na skalę 1:72, prezentuje się wnętrze kabiny.

Rozczarowaniem są natomiast kalkomanie. Producent oferuje jedynie dwa malowania (samolot z belgijskiego 349 Squadron oraz powojenne malowanie RAF w kolorze naturalnego aluminium), a jakość naklejek jest bardzo przeciętna.

Modelarze natomiast ucieszy fakt, że zestaw ten jest dostępny w Polsce bez problemów i ma przyzwoitą cenę (ok. 10 zł).

Spitfire Mk.IX - Ventura (skala 1:72, nr kat. V0208)

Nowozelandzka firma Ventura jest jednym z bardziej znanych producentów tzw. modeli short-run. Są to krótkoseryjne zestawy wtryskowe, produkowane z form żywicznych. Wśród oferty Ventury znajduje się także Spitfire Mk.IXC.

Zestaw jest poprawny wymiarowo, nie można mieć również zastrzeżeń do kształtu kadłuba (z wyjątkiem osłony silnika, na której brak charakterystycznego "garbu"), skrzydeł i stateczników. Linie podziału blach są wgłębne i wykonano je bardzo delikatnie.

Mankamentem jest natomiast to, że części, szczególnie drobne, wymagają dokładnej obróbki, jest to jednak cecha charakterystyczna wszystkich short-runów. Należy bowiem pamiętać, że modele tego typu są przeznaczone przede wszystkim dla zaawansowanych modelarzy.

Wnętrze kabiny wykonano w uproszczony sposób. Na osłode pozostaje fakt, że niektóre detale wykonano z tzw. białego metalu (podłoga kabiny i drążek sterowy). Osłona kabiny wykonana jest na waku. Jej kształt jest niemal idealny, podobnie jak jakość wykonania tego elementu.

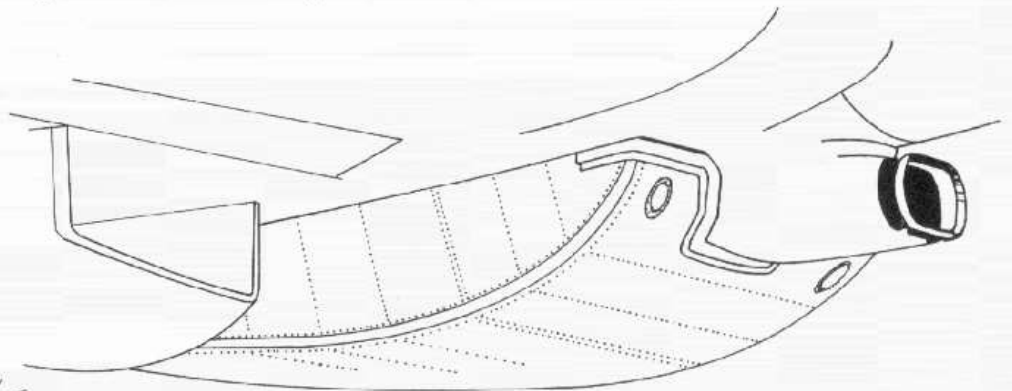
W oparciu o zestaw Ventury można wykonać niemal wszystkie odmiany Spitfire Mk.IXC (normalny i powiększony ster kierunku, różne pokrywy przedziału uzbrojenia). Natomiast dzięki dodatkowym elementom możliwe jest także zbudowanie modelu Spitfire Mk.VIII, choć do pełni szczęścia brakuje chowanego w locie kółka ogonowego.

Dołączona do modelu kalkomania jest niezłą jakościowo i pozwala na wybór jednej z pięciu wersji malowania - trzech brytyjskich Spitfire Mk.IX (wszystkie w malowaniach wysokościowych) oraz dwóch australijskich Spitfire Mk.VIII.

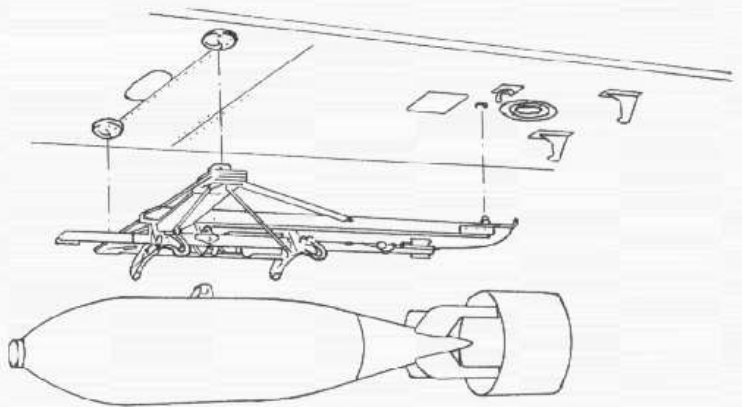
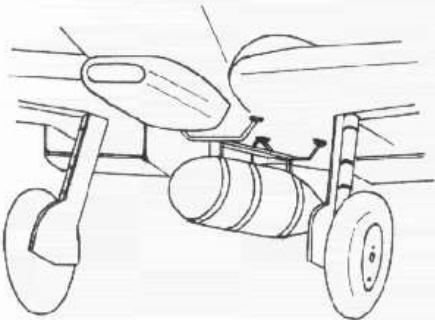
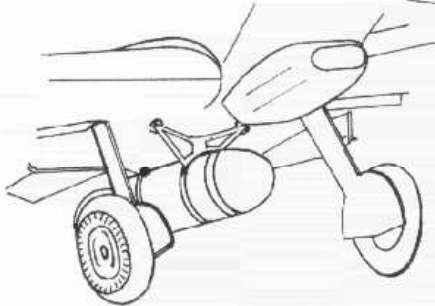
Model Ventury jest w chwili obecnej najlepszym zestawem Spitfire Mk.IX. Dla polskich modelarzy jest on jednak bardzo trudno dostępny. Według informacji wytwórcy wyprodukowano tylko 500 sztuk tego zestawu i kłopoty z jego kupnem mają entuzjaści otnictwa w wielu krajach. Modele te są również drogie, ich cena na rynku brytyjskim wynosi około 10 funtów.

Supermarine Spitfire

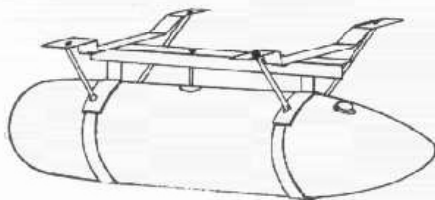
różne sposoby podwieszania
zbiornika paliwa (227 l)



płaski zbiornik paliwa (130 l)

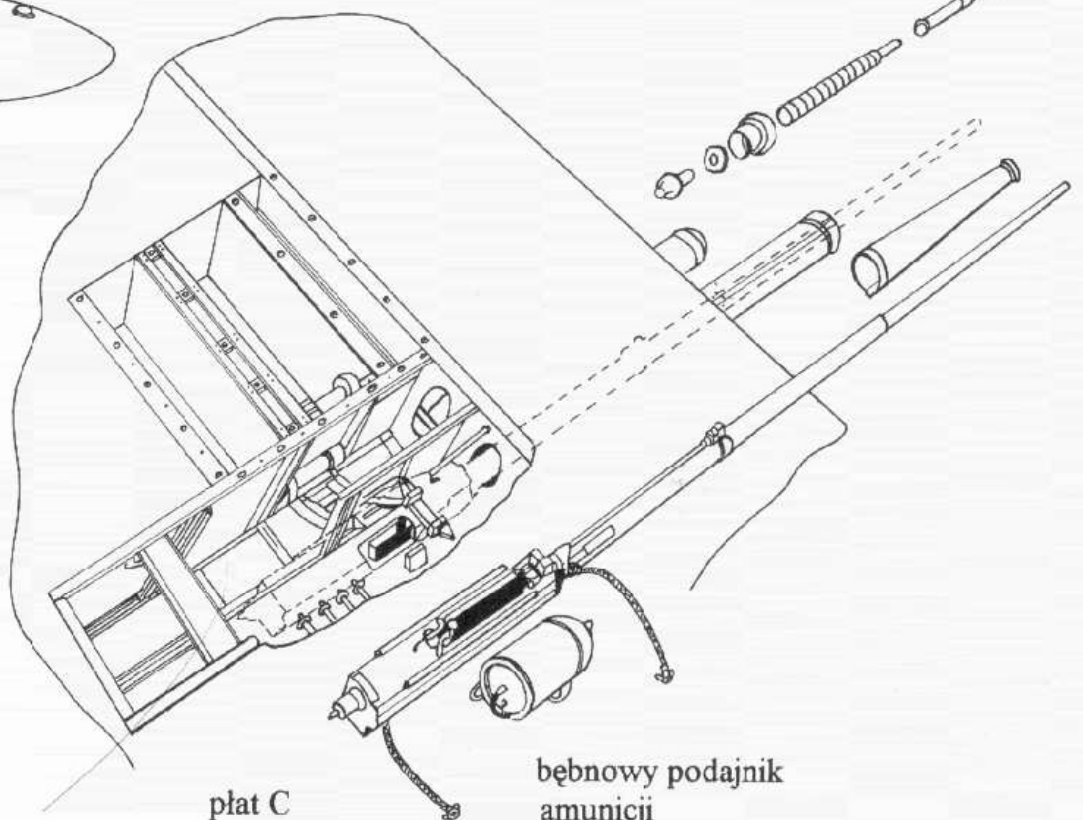


wyrzutnik bomb pod kadłubem
i bomba 227 kg



dodatkowy zbiornik
paliwa 227 l

działko
British Hispano
kalibru 20 mm



płat C

bębnowy podajnik
amunicji

Spitfire Mk.VIII - Arii (skala 1:48, nr kat. A333)

Spitfire MK.VIII to typowy produkt firmy Arie - ładnie odwzorowana bryła samolotu z delikatnymi, wgłębными liniami podziału blach (korekty wymaga kształt górnej części osłony silnika oraz przejście dolnej powierzchni skrzydeł w kadłub). Znacznie gorzej jest z detalami (wnętrze kabiny, podwozie), których jest mało i są wykonane w uproszczony sposób. Niskiej jakości jest też osłona kabiny, choć jej kształt jest w miarę poprawny.

- maszyna ze 145 Squadron z oznaczeniem kodowym ZX-M (MT928), na której latał dowódca jednostki G. McKay,
- samolot osobisty Air Vice Marshall Dicksona (oznaczenie WDF),
- samolot osobisty asa RAAF Cliva "Killera" Caldwell (CR-C, A58-464)

Zaletą modelu jest możliwość przerobienia go na wczesną wersję Mk.IXC. Polega to na zmianie steru kierunku (ze spiczastego na zaokrąglony) oraz przeróbce kółka ogonowego (z chowanego w lodzie na stałe). Ta druga czynność nie nastręczy żadnych problemów, ponieważ z zestawie znajduje się stałe kółko ogonowe jako dodatkowa część. Natomiast ze zmianą kształtu steru kierunku poradzą sobie nawet mniej doświadczeni modelarze. Istotne jest także to, że lotki mają długość odpowiadającą Spitfire Mk.IX (w przypadku budowy Mk.VIII powinny być skrócone o około 0,5 cm).

PLASTIC MODEL KIT
1/48
Biplane, 1930's
WORLD FAMOUS BIPLANE
MODEL KIT PRODUCED HERE



APRA

EASY TO ASSEMBLE ALL PLASTIC - 48 SCALE AIRPLANE SERIES MODEL KIT. ARTI MODEL TOY MFG CO., MADE IN JAPAN

SUPER MARINE SPITFIRE Mk.8

Z zestawu Arii można także zbudować model Spitfire LF Mk.IX lub LF Mk.XVIE. Przeróbka polega na zamontowaniu stałego kółka ogonowego, skróceniu końcówek skrzydeł oraz zmianie przebiegu niektórych linii podziału blach na skrzydłach w celu dopasowania ich do wyładowania E. W tym wypadku ster kierunku pozostaje bez zmian.

Nowości 1996 roku

Spitfire Mk.IXC zbudowany z zestawu firmy Aii (1:48).

Opis plansz kolorowych

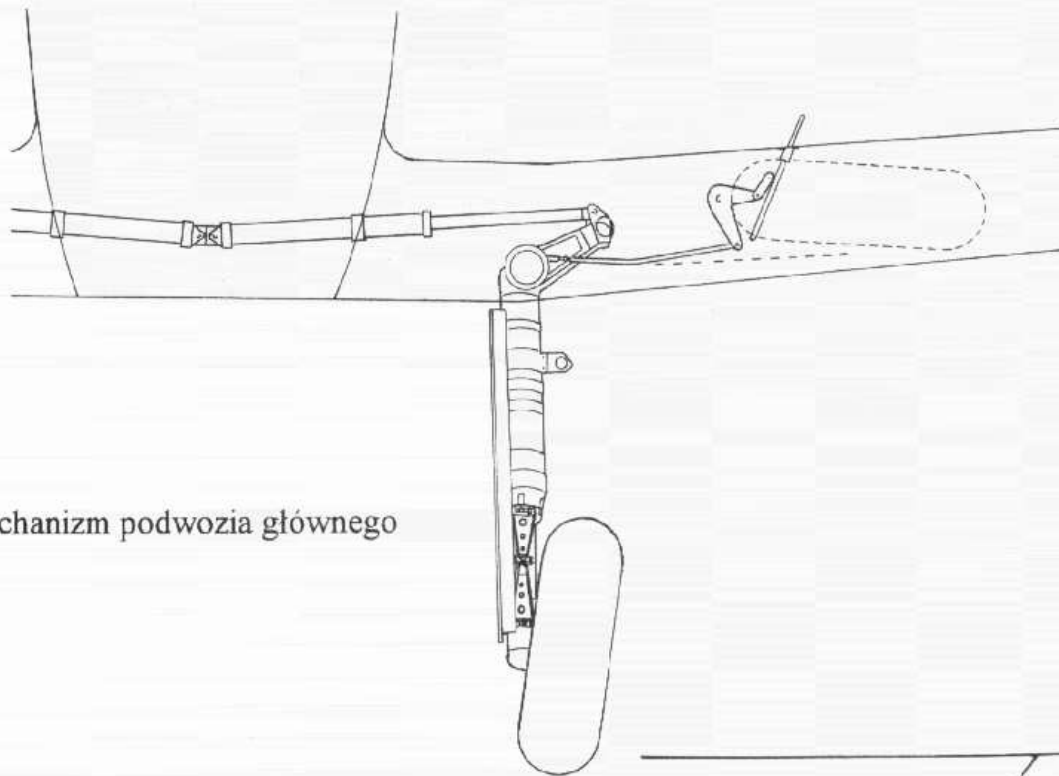
I strona okładki

1. Spitfire Mk.IX (ML214) dowódcy 126 Squadron RAF - S/L Johna Plagisa (15 zwycięstw indywidualnych i 2 zespołowe). Samolot ten był jednym z sześciu Spitfire ufundowanych przez Persian Gulf Spitfire Found. Na rysunku pokazano wygląd maszyny z lipca 1944r. z charakterystycznymi biało-czarnymi pasami inwazyjnymi. Na podstawie zdjęć można stwierdzić, że w wielu wypadkach pasy malowano odręcznie, nie dbając zbytnio o jakość.

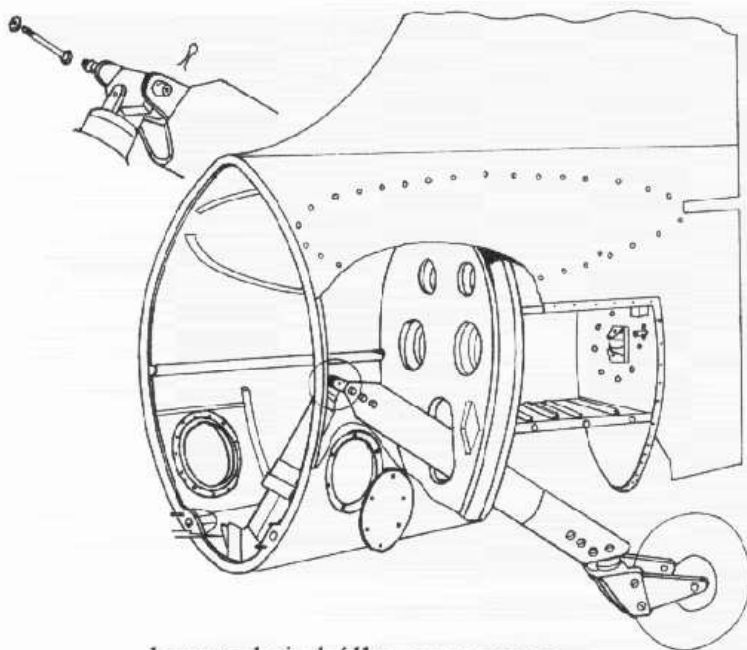
2. Spitfire Mk.VIII (JF502) z 92 Squadron RAF, lotnisko Marciante, Włochy, początek 1944r. Samolot miał standardowy kamuflaż śródziemnomorski RAF: Middlestone/Dark Earth/Azure Blue. Na maszynie tej Kanadyjczyk, F/L James "Eddie" Edwards odniósł 3 zwycięstwa powietrzne. Pilot ten zakończył wojnę z wynikiem: 15 zwycięstw indywidualnych i 3 zespołowe (większość odniósł na Kittyhawkach).

3. Spitfire LF Mk.XVIE (TD317) z 308 "Krakowskiego" Dywizjonu Myśliwskiego Polskich Sił Powietrznych, na którym latem 1945r. latał dowódca jednostki kpt. Karol Pniak (7 zwycięstw indywidualnych i 4 zespołowe). Samolot miał standardowy kamuflaż brytyjski: Dark Green/Ocean Gray/Medium Sea Gray.

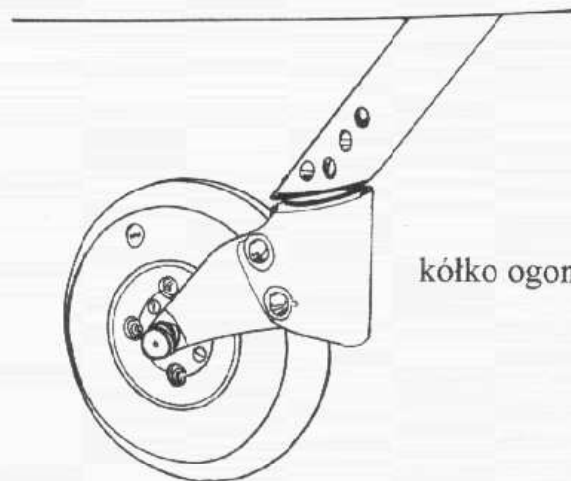
Supermarine Spitfire



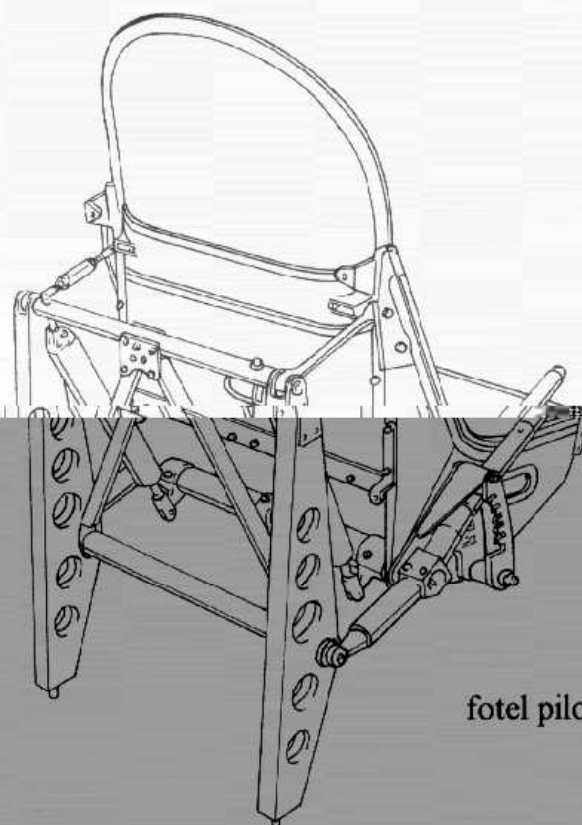
mechanizm podwozia głównego



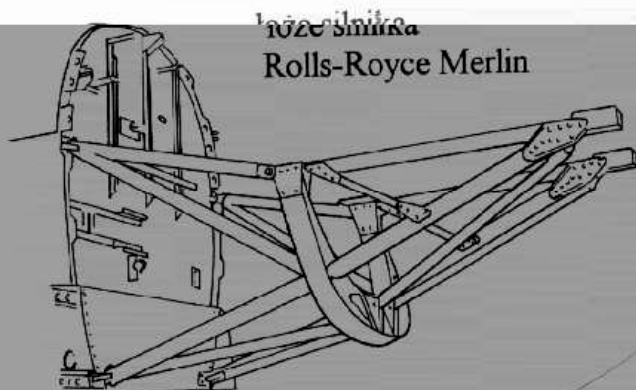
konstrukcja koła ogonowego



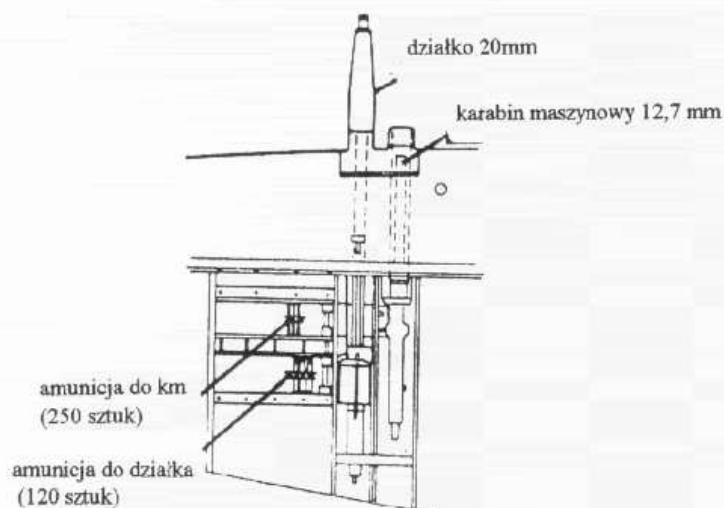
koło ogonowe



fotel pilota



silnik
Rolls-Royce Merlin



Uzbrojenie w płacie E.

IV strona okładki

1. Spitfire Mk.IXC (ML300) z francuskiego dywizjonu - GC 2/7 "Nice", październik 1945r. Na samolocie tym latał as L'Armee de l'Air - Lt Pierre Boillot (ogółem 5 zwycięstw indywidualnych i 8 zespołowych).

2. Spitfire Mk.IXC z 132 Squadron RAF, lato 1944r. Na podskrzydłowych wyrzutnikach bomb podwieszone zasobniki "Mod XXX Depth Charges" - tak nieoficjalnie nazywano beczki piwa Henty & Constable dostarczane do Francji dla oddziałów alianckich po lądowaniu w Normandii. Stosowano też inną nazwę piwa - Joy Juice (soczek rozweselający).

3. Spitfire Mk.IXE (PV181) dowódcy norweskiego 132 Wing - W/C Rolfa Berga, lotnisko Grimbergen, Belgia, początek 1945r. Zwracają uwagę norweskie znaki rozpoznawcze umieszczone na skrzydłach i sterze kierunku oraz indywidualne oznaczenie kodowe RAB (Rolf Arne Berg), przysługujące dowódcom brytyjskich jednostek lotniczych (Skrzydła). Berg, as z 6 zwycięstwami na koncie, zginął 3 lutego 1945r., gdy jego Spitfire został zestrzelony nad Holandią przez niemiecką obronę przeciwlotniczą.

4. Spitfire Mk.IXC (ML296) z czeskosłowackiego 312 Dywizjonu, na którym latał Słowak - Otto Smik, lotnisko Lympne, Wielka Brytania, wrzesień 1944r. Smik zestrzelił 8 samolotów niemieckich indywidualnie i 2 zespołowo i dodatkowo zniszczył 3 bomby latające V-1. Zginął 28 listopada 1944r. gdy jego samolot został zestrzelony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą.

Strona 16

1. Spitfire Mk.IXC (BS463) z 316 "Warszawskiego" Dywizjonu Myśliwskiego PSP, lato 1943r. Zwraca uwagę różny krój liter kodowych (szczególnie litery G). Na samolocie tym latało wielu polskich pilotów, m.in. Aleksander Gabszewicz i Michał Maciejowski. 4 maja 1943 por. Maciejowski zestrzelił Fw 190, który został zaliczony jako zwycięstwo prawdopodobne. Drugi z zaatakowanych przez Polaka Focke-Wulfów został uznany za uszkodzony. Ogółem, w czasie II wojny światowej por. Michał Maciejowski zestrzelił 11 samolotów niemieckich indywidualnie i 1 zespołowo.

2. Spitfire Mk.VIII (MD371) dowódcy 239 Wing, G/C Roberta Boyda, lotnisko Baigachi, Indie, 1944r. Samolot miał standardowy kamuflaż SEAC: Dark Green/Dark Earth/Medium Sea Gray. Na skrzydłach i usterzeniu poziomym białe pasy identyfikacyjne. Zwraca uwagę indywidualne oznaczenie kodowe FB (litera F pochodziła od drugiego imienia Boyda - Finlay). Ogółem w czasie II wojny Boyd zestrzelił 21 samolotów nieprzyjacielskich (w tym 7 zespołowo).

3. Spitfire Mk.IXC (BS451), "Joan", w malowaniu 303 Dywizjonu im. Tadeusza Kościuszki, lotnisko Northolt, lato 1943r. Na samolocie tym walczyło kilku znanych asów lotnictwa polskiego, m.in. kpt. Jan

Falkowski i sierż. Aleksander Chudek. 17 sierpnia 1943 r. sierż. Chudek lecąc tym samolotem zestrzelił w okolicy Antwerpii dwa Fw 190.

4. Pilot RAF w standardowym, szaroniebieskim Batledressie oraz kamizelce ratunkowej Life Jacket Mk.I. Na głowie hełm Type C z okularami Mk.IV.

Strona 17

1. Spitfire Mk.VIII z 308 Fighter Squadron, 31 Fighter Group, 12 Air Force, lotnisko Castel Volturno, Włochy, początek 1944r. Samolot ten noszący nazwę "Fargo Express" był osobistą maszyną asa USAAF Lt. Lelanda "Tommy" Molanda (ogółem 10 zwycięstw indywidualnych i 1 zespołowe). Czerwony kołpak śmigła był charakterystycznym oznaczeniem alianckich myśliwców działających w rejonie Morza Śródziemnego. Numer seryjny zamalowany.

2. Spitfire Mk.VIII (A58-497), lotnisko Sattler Field, północna Australia, lato 1944r. Na samolocie tym latał W/C Robert Gibbes (ogółem odniósł 10 zwycięstw indywidualnych i 2 zespołowe, wszystkie na P-40 w Afryce Północnej), pełniący funkcję dowódcy 80 Wing RAAF (zastępował Caldwell). W grudniu 1944r. maszyna została doszczętnie rozbita przez innego pilota w czasie lądowania na Sattler Field.

3. Spitfire Mk.IX (MH884), lotnisko Calvi na Korsyce, sierpień 1944r. Samolot miał indywidualne oznaczenie kocowe dowódcy 324 Wing RAF - W/C Wilfreda Duncan-Smitha (19 zwycięstw powietrznych, w tym 2 zespołowe). Samolot w standardowym kamuflażu RAF: Dark Green/Ocean Gray/Medium Sea Gray. Zwracają uwagę: zamałowany na kadłubie pas identyfikacyjny w kolorze Sky oraz czerwony kołpak śmigła.

Spitfire Mk.VIII, IX, XVI - Summary

This famous British aircraft was one of the best fighters of the World War II. All versions Mark VIII, IX, and XVI were powered by Rolls-Royce Merlin engines.

Late in 1941, the Luftwaffe equipped their first fighter units with a new fighter - the Focke Wulf Fw 190A, which had much better performance than the Spitfire Mk.V. The Royal Air Force lost air superiority over West Europe, and their squadrons needed a new machine quickly. The Supermarine factory prepared the new versions of the Spitfire: Mk.VII and Mk.VIII. Later the Spitfire Mk.IX was successfully tested and put into a mass production.

Spitfire Mk.VIII

Basically this machine was the same as the Mark VII, but without a pressure cabin. This version was produced in three main variants:

- standard fighter - F (powered by Merlin 61,63,63A),
- low altitude fighter - LF (with Merlin 66 and clipped wings),
- high altitude fighter HF (powered by Merlin 70 and with an extended wing span).

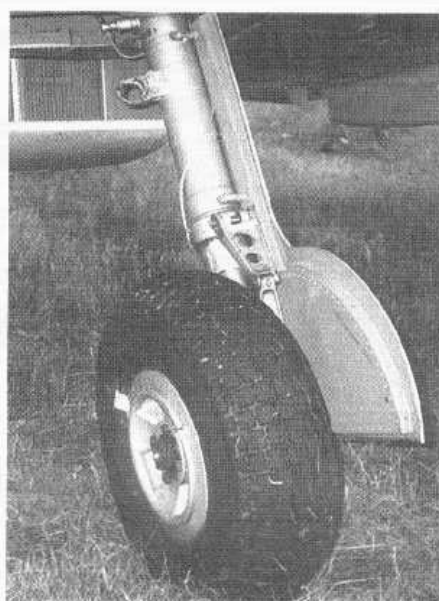
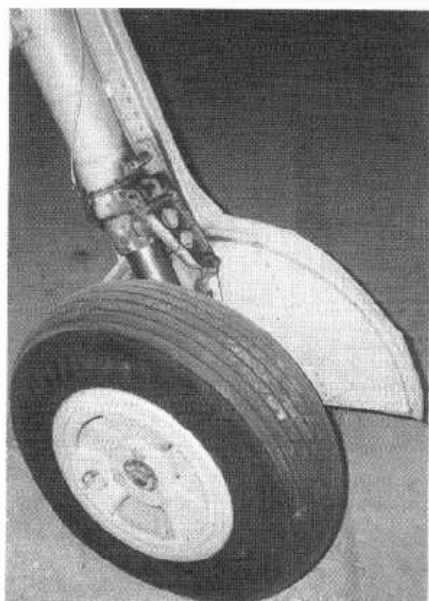
The armament consisted of two 20 mm cannons and four 7.69 mm machine guns, all located in the wings. All machines were fitted with a retractable tail-wheel. The late version had a new, pointed rudder.

The Spitfire Mk.VIII were used by Royal Air Force squadrons in the Mediterranean (MTO) and Burma since 1943. They were also flown by Americans (MTO) and Australians (Pacific).

Spitfire Mk.IX

Because of technological problems with production of the Spitfire Mk.VIII, Supermarine looked for another solution. The answer was the marriage of the Spitfire Mk.VC with the Merlin 61 engine - it became version Mark IX.

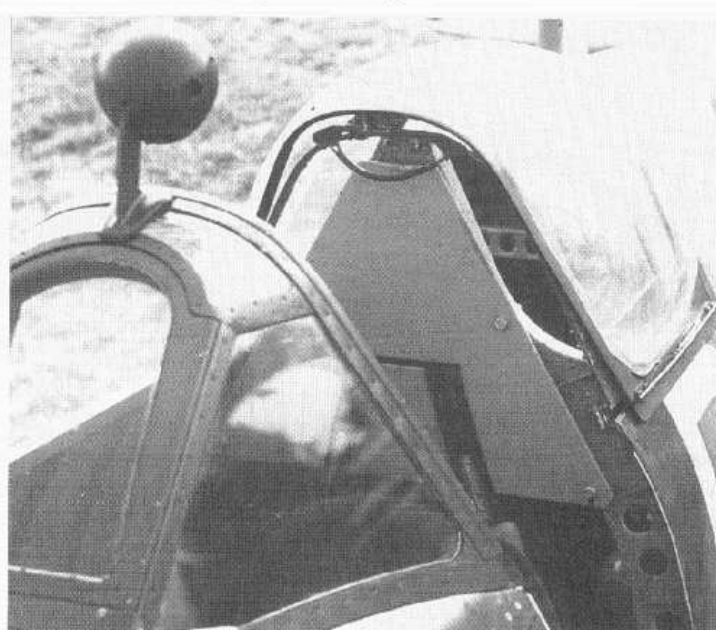
The Spitfire Mk.IXs were produced in three versions: F, LF and HF. There were three variants of the armament: wing B, C, and in the late versions wing E (two 20 mm cannons and two 12.7 mm Brownings). Late aircraft were also fitted with a pointed rudder. The last series were fitted with a bubble canopy hood.



Podwozie główne Spitfire Mk.IX –widoczne różne rodzaje opon oraz felg.



Śmigło Rotol.



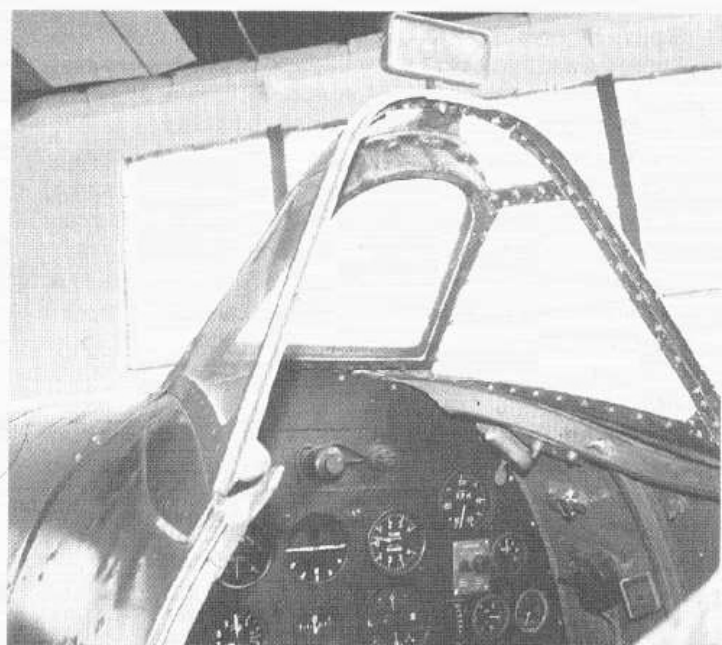
Detale osłony kabiny – widoczne okrągłe lusterko wsteczne.



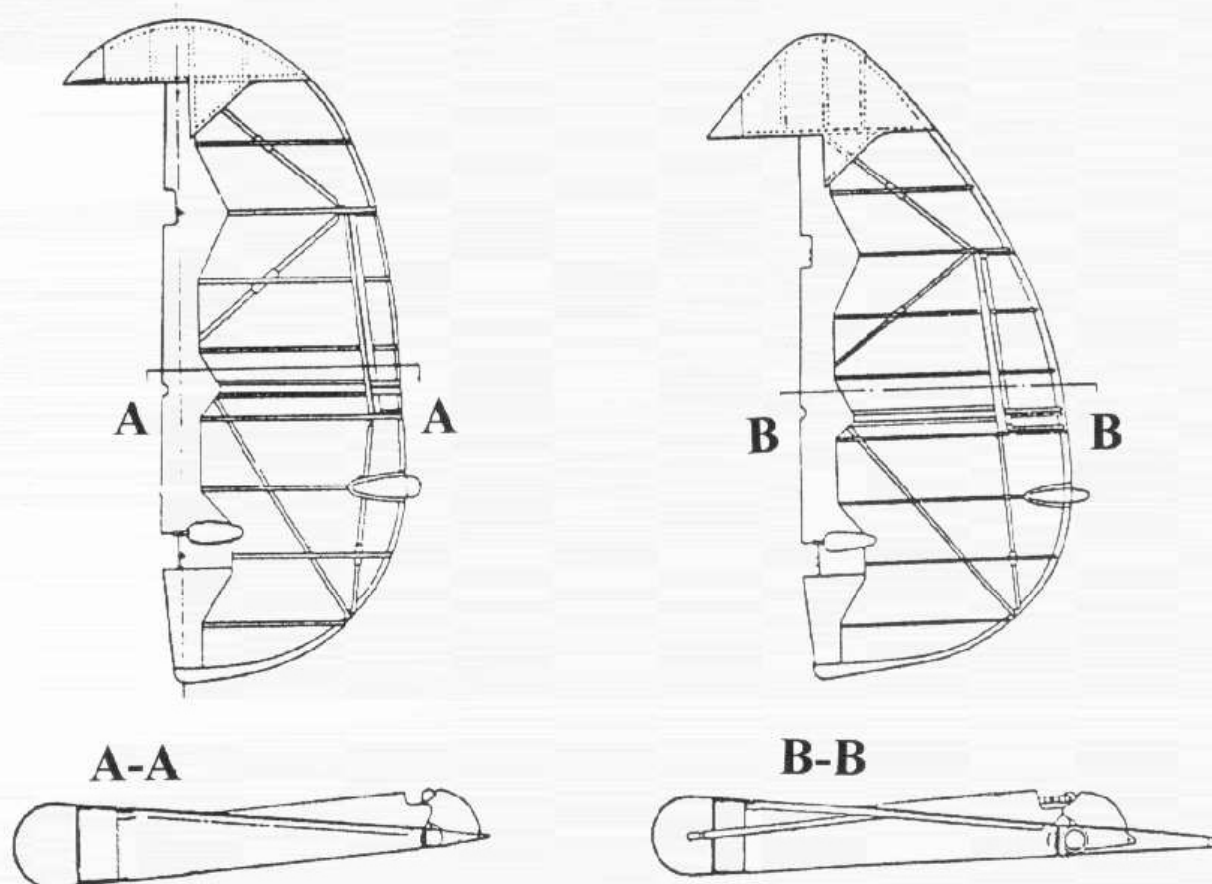
Wyrzutnik bomb pod skrzydłem.



Spitfire Mk.VIII – podwozie główne oraz wlot powietrza do gaźnika.



Wiatrochron – widok od środka.



Różne stery kierunku: standardowy (po lewej) i powiększony.

The Mark IX entered the service in summer of 1942. The first combat with the Fw 190A and another new German fighter - the Messerschmitt Bf 109G - showed that RAF pilots gained the air superiority again.

Spitfire Mk.XVI

This was the Mark IX, but with the Packard-built Merlin 266 (the equivalent of Merlin 66). A majority of the machines was built in the LF version with clipped wings and a new pointed rudder. The armament consisted of two 20 mm cannons and two 12.7 mm Colt-Browning machine guns. Some later Mk. XVIs were fitted with a bubble type canopy hood.

Spitfire aces

During the war, the Spitfire Mk.VIII, IX and XVIs were flown by many famous Allied pilots. There were not only Commonwealth citizens but also Americans, Norwegians, Czechs, Slovaks, and Poles.

The most successful British fighter pilots who flew the later Spitfires were: James "Johnnie" Johnson (34 individual + 7 shared kills, number two on the list of the RAF aces), Nevil Duke (26+2), Willfred Duncan-Smith (17+2), Stephan "Dan" Daniel (16+2), and Alan Page (10+5).

The best Canadian pilot was Donald Laubman with 14 individual and 2 shared victories. Many other pilots from Canadian squadrons destroyed a large number of enemies: William Klersy downed 15 German machines (including one shared) and John McKay finished the war with 12 kills (2 shared).

The top New Zealander (known as "Kiwi") was William Crawford-Compton, who destroyed 22 machines. Another famous "Kiwi" was Colin Gray. He downed 29 German and Italian aircraft (including 2 shared), but only 6 of them while flying the Spitfire Mk.IX.

Many well known Australian fighters flew the Spitfire Mk.VIII and IXs, but only two of them reached "acedom": Laurence Cronin and Bobby Bunting - each had 5 kills.

Other notable Commonwealth fighters were: Johannes Le Roux (South African, 18 kills) and two pilots from Rhodesia - William Magure and John Plagis.

Very good results on the Spitfire Mk.IX were attained by Norwegian pilots of RAF squadrons based in the Great Britain. The best was Svein Heglund, who finished the war with 15 kills (including one shared). In No. 331 (Norwegian) Squadron served the best Danish ace - Kaj Birksted (11 kills).

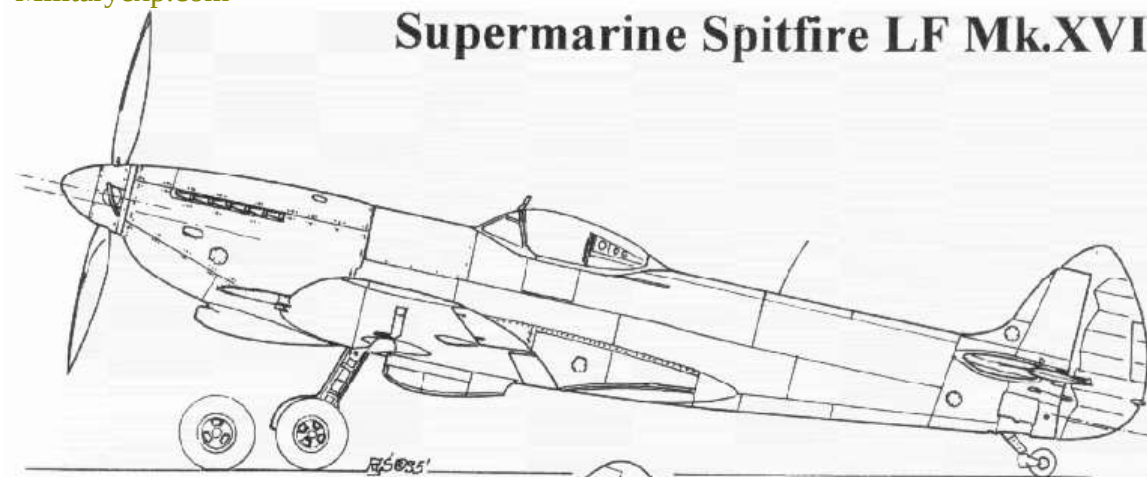
Also American aces were flying the Spitfire Mk.VIII and IX. They were pilots of the USAAF fighter groups operated in the Mediterranean. Four of them scored at least 5 victories when flying the late versions of the Spitfire. The best was Richard Hurd with 6 kills. Virgil Fields, Leland Moland, and Charles McCorkle each destroyed 5 enemy machines.

The Spitfire aces produced also the French L'Armee de L'Air. The most successful was Robert Gouby with 9 kills. Pierre Clostermann and Pierre Monet each downed 8 enemy machines.

Most of all Polish fighter squadrons based in Great Britain were equipped with the Spitfire Mk.IX and XVI. During the last years of the war, Poles scored many victories with these machines. The most famous unit was the Polish Fighting Team, which operated over Tunisia in the spring of 1943, under the command of Stanisław Skalski. In a few weeks Poles downed 25 German and Italian machines and lost only one pilot (POW). The Polish team had the unofficial name "Skalski's Circus".

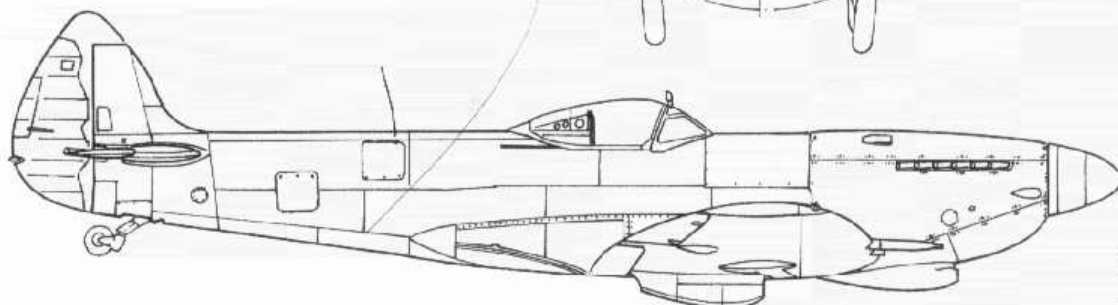
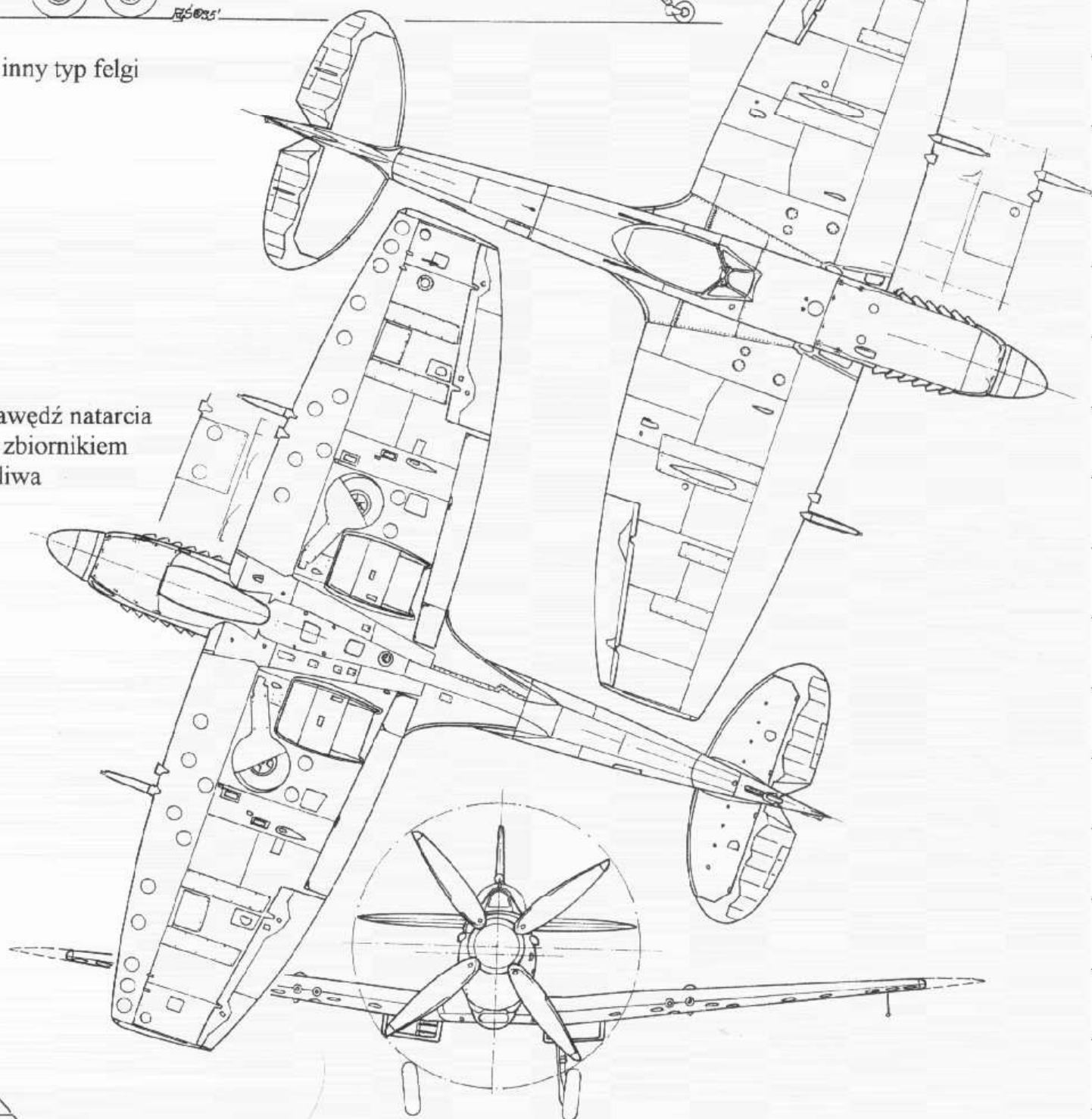
The top Polish Spitfire ace was Eugeniusz Horbaczewski, who scored 8 kills. Aleksander Chudek and Stanisław Skalski each downed 4 enemies, when flying the Spitfire Mk.IX.

Supermarine Spitfire LF Mk.XVIE



inny typ felgi

krawędź natarcia
ze zbiornikiem
paliwa



Spitfire F Mk.XVI

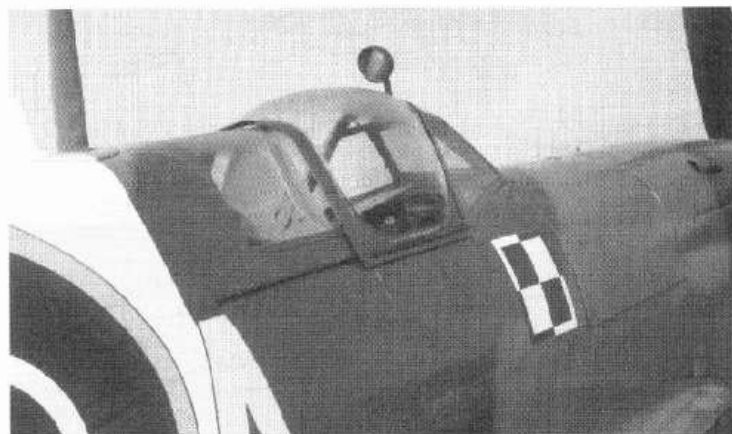




Spitfire Mk.IXE.



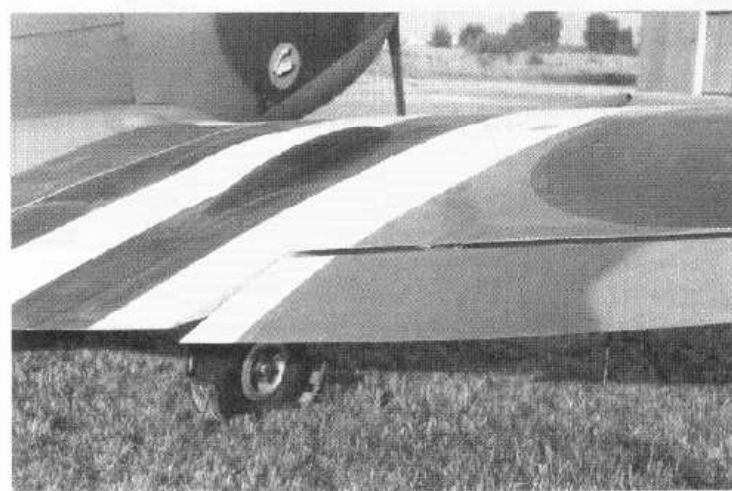
Usterzenie Spitfire Mk.IXE – widok z prawej strony.



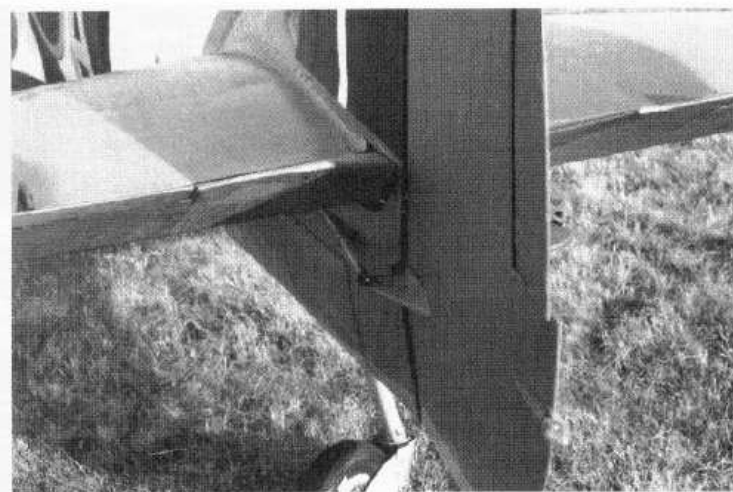
Oslona kabiny Spitfire Mk.IXE.



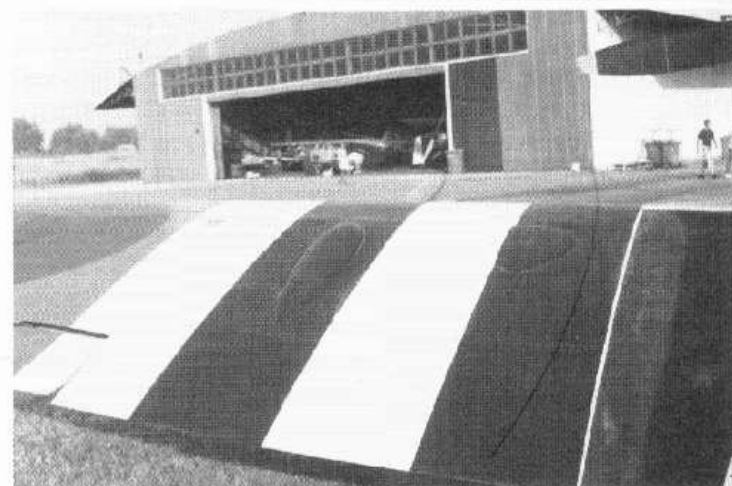
Otwarta osłona kabiny – Spitfire Mk.VIII.



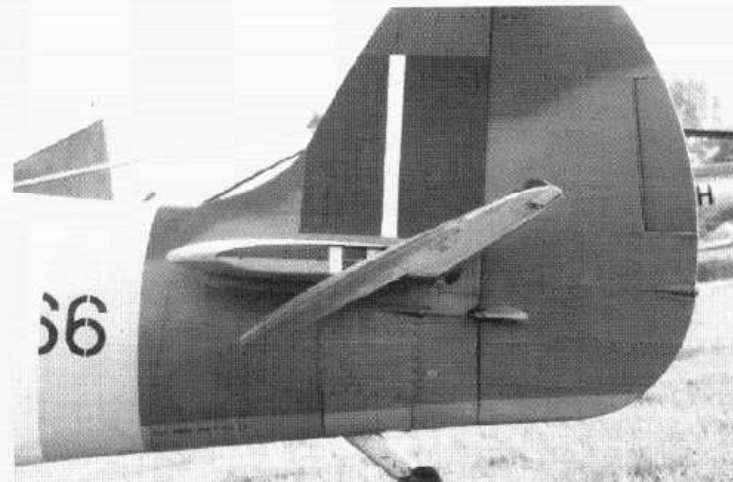
Lotka.



Detale steru kierunku.



Widok płata E.



Usterzenie Spitfire Mk.IXE – widok z lewej strony.

Description of the colour drawings

The front cover

1. The Spitfire Mk.IX (ML214) in marking of the No 126 Squadron, July 1944, flown by the commander of the unit S/L John Plagis (15 individual and 2 shared victories).

2. The Spitfire Mk.VIII (JF502) of the No 92 Squadron, Marcianese airfield, Italy, beginning 1944. This machine was flown by Canadian - F/L James "Eddie" Edwards (18 victories).

3. The Spitfire LF Mk.XVIE (TD317) in marking of the No 308 (Polish) Squadron RAF, summer 1945. This aircraft was flown by the unit commander S/L Karol Pniak (7 individual and 4 shared victories).

The back cover

1. The Spitfire Mk.IXC (ML300) of the French unit - GC 2/7 "Nice", November 1945. This machine was flown by the ace - Lt Pierre Boillot (13 kills).

2. The Spitfire Mk.IXC of the No 132 Squadron, summer 1944. Note under the wing the "Mod XXX Depth Charges" - a nick-name for barrels of Henty & Constable beer ferried across the channel to refresh the Allied troops soon after D-Day landings in Normandy.

3. The Spitfire Mk.IXE (PV181) of the commander of the No 132 Wing - W/C Rolfe Berg, Grimbergen airfield, Belgium, December 1944. Berg was a Norwegian ace with 6 kills, he was shot down and killed by flak over Holland on 3 February 1945.

4. The Spitfire Mk.IXC (ML296) of the No 312 (Czechoslovak) Squadron. This machine was flown by Slovak ace F/L Otto Smik (8 individual and 2 shared kills and 3 V-1s). Smik was killed by flak in November 1944.

Page 16

1. The Spitfire Mk.IXC (BS463) of the No 316 (Polish) Squadron, summer 1943. This machine was flown by many Polish pilots, for example Aleksander Gabszewicz (7 individual and 4 shared kills) and Maciej Maciejowski (11+1).

2. The Spitfire Mk.VIII (MD371) flown by G/C Robert Boyd, commander of No 239 Wing, Baigachi airfield, India, 1944. Boyd finished the war with 14 individual and 7 shared victories.

2a. The view of the top surfaces of the machine flown by Robert Boyd.

3. The Spitfire Mk.IXC (BS451), "Joan", of the No 303 (Polish) Squadron, Northolt airfield, June 1943. This machine was flown by unit commander S/L Jan Falkowski and other Polish pilots. On 17 August 1943 W/O Aleksander Chudek flying this aircraft scored victory over two Focke Wulf Fw 190s.

3a. The top view of the Spitfire Mk.IXC (BS451).

4. The RAF pilot in standard blue-gray Battledress and Life jacket Mk.I. The helmet is a Type C, equipped with Mk.IV goggles.

Page 17

1. The Spitfire Mk.VIII of the 308th Fighter Squadron, 31st Fighter Group, 12th Air Force of the USAAF, Castel Volturno airfield, Italy, beginning of 1944. This machine, named "Fargo Express" was flown by the American ace Lt. Leland Moland (10 individual + 1 shared kills).

1a. The "Fargo Express" - the personal emblem of Lt. Moland.

1b. The view of the top surfaces of Spitfire flown by Leland Moland.

2. The Spitfire Mk.VIII (A58-497), Sattler Field, Northern Territory, Australia, summer 1944. This machine was flown by W/C Robert Gibbs - Deputy Wing Leader of the No 80 Wing RAAF. Gibbs finished the war with 12 victories (including 2 shared).

3. The Spitfire Mk.IX (MH884), Calvi airfield, Corsica, August 1944. This "Spit" was flown by the commander of the No 324 Wing, G/C Wilfred Duncan-Smith. He was one of the most successful RAF fighters and finished the war with 19 kills (including 2 shared).

Dziękuję za pomoc wszystkim, którzy przyczynili się do powstania niniejszej publikacji, szczególnie zaś dyrekcji i pracownikom Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie za umożliwienie wykonania zdjęć Spitfire Mk.XVI.

Autor

Jako nr 4 w serii "Pod lupą" ukaże się modelarska monografia radzieckiego myśliwca odrzutowego MiG-15. Zawierać będzie ona, między innymi 24 kolorowe zdjęcia, barwne sylwetki samolotów, rysunki detali konstrukcyjnych oraz recenzje modeli plastikowych.

Ace Publication
ul. Stysia 18/9
53-526 Wrocław
tel. (0-71) 626415

Prowadzimy sprzedaż wysyłkową

COPYRIGHT © 1996 ACE PUBLICATION

Zdjęcie na stronie tytułowej: Spitfire Mk.VIII

Zdjęcia: archiwum ACE Publication, Przemysław Skulski, Jerzy Dziedziniewicz, Ryszard Kominek, zbiory Krzysztofa Wagnera, IMW, RDAF Collection, Vickers, USAF, Military Aircraft Photographs.

Rysunki: Jerzy Kolanowski, Marek Ryś.

Plansze kolorowe: Mariusz Filipiuk.

Wyciągi barwne: Agencja Reklamy "CZART", ul. Podwale 36A, 50-040 Wrocław, tel. 72 44 95, tel./fax 44 47 18

Skład: "Info-Les", ul. Bezpieczna 18/6, 51-114 Wrocław

Druk: Anex, ul. Jerzmanowska 99, 54-530 Wrocław

POLIGON

MAGAZYN MILITARNO-HISTORYCZNY

Format A4, 32 strony, kolorowe schematy malowań, kilkadziesiąt fotografii i rysunków. Cena 3,00 zł.

W numerze 1 m. in.

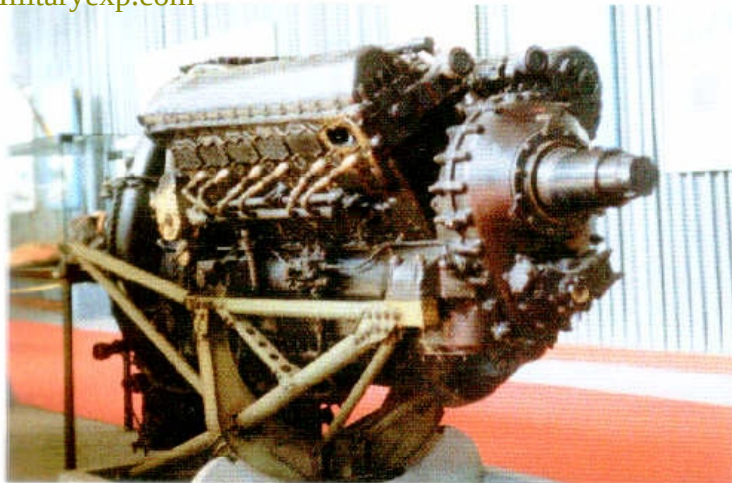
- Włoski samochód pancerny Fiat - Ansaldo AB
- Francuski bombowiec SNCASE/LeO 45/451
- Hiszpańskie pancerniki typu „España”
- Fortyfikacje a film, czyli „Gang Olsena na Jutlandii”



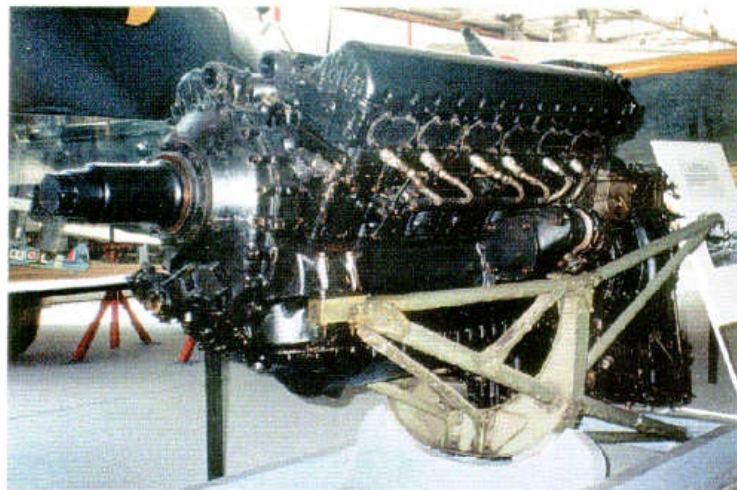
Wydawnictwo „Okręty Wojenne”
ul. Boi. Krzywoustego 16
42-605 Tarnowskie Góry
tel. (032) 185-96-27



ISBN 83-86153-35-0



Silnik Merlin 66 – widok z prawej strony.



Silnik Merlin 66 – widok z lewej strony.



Silnik Merlin 66 zabudowany na Spitfire LF Mk.IXE.



Spitfire Mk.IXE – rury wydechowe.



Wlot powietrza do chłodnicy.



Chłodnica – widok z tyłu.



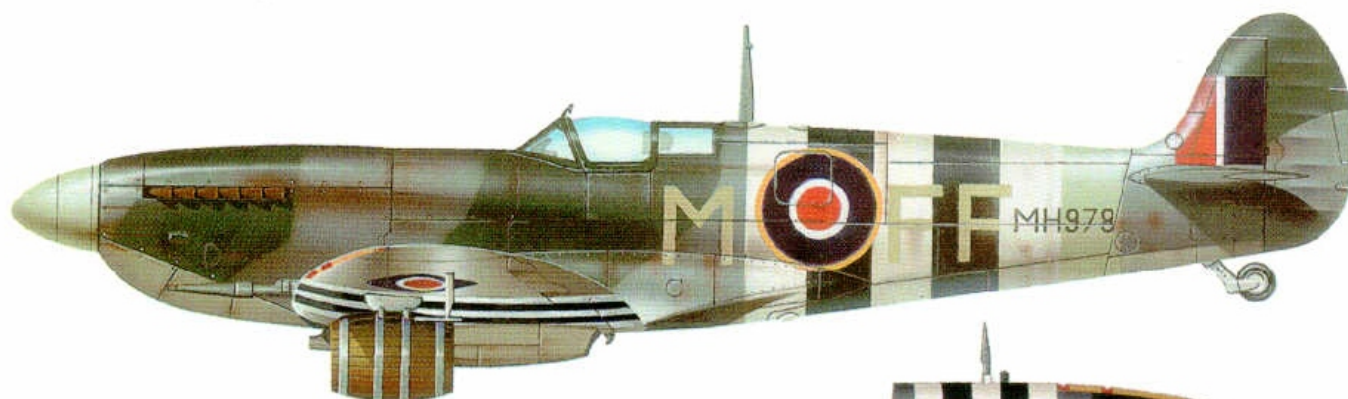
Widok śmigła i osłony silnika Spitfire Mk.IXE.



Spitfire Mk.VIII – lufa działka British Hispano.

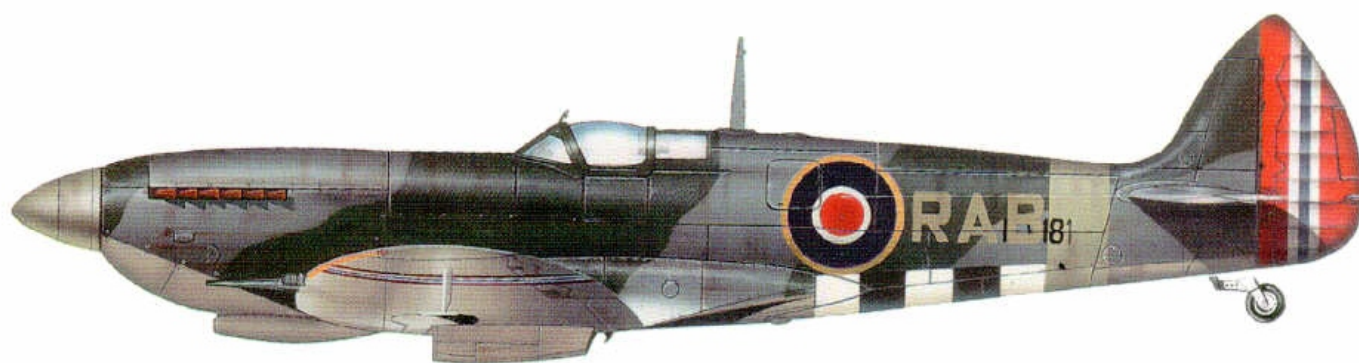


1. Spitfire Mk.IXC z francuskiego dywizjonu GC 2/7 „Nice”, październik 1945r.
Na samolocie tym latał as L'Armée de l'Air – Pierre Boillot.

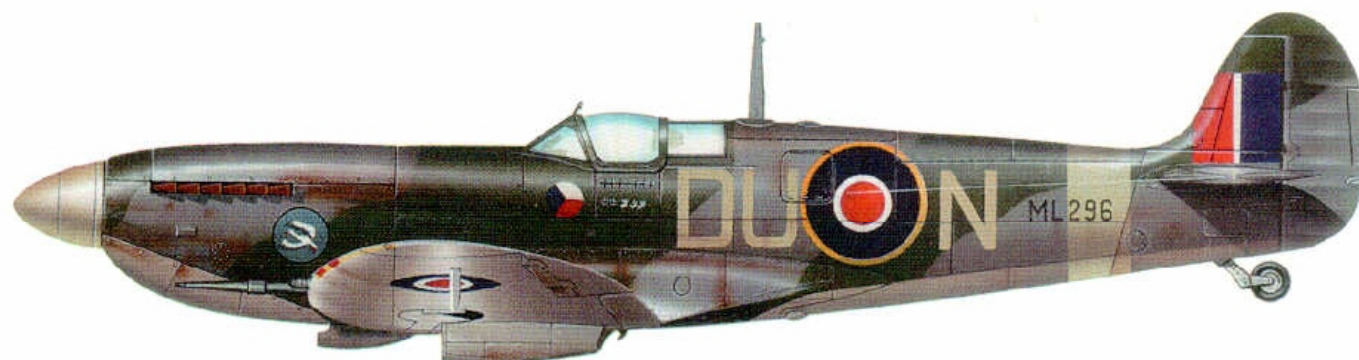


2. Spitfire Mk.IXC ze 132 Squadron RAF, lato 1944r.
Pod skrzydłem podwieszona beczka z piwem.

2a. Górna powierzchnia skrzydła z pasami inwazyjnymi.



3. Spitfire Mk.IXE dowódcy norweskiego 132 Wing – W/C Rolfe Berga, lotnisko Grimbergern, Belgia, początek 1945r.



4. Spitfire Mk.IXC z czechosłowackiego 312 Dywizjonu, lotnisko Lymgne, Wielka Brytania, wrzesień 1944r.
Na samolocie tym latał Otto Smik