

Podpisy do rysunków

- 1. Spitfire N3297 Boscombe Down, zima 1941–1942 r.** Ten egzemplarz Spitfire został zbudowany pierwotnie jako prototyp Spitfire III. Pierwszy lot odbył 16 marca 1940 roku pilotowany przez Jeffreya Quilla. We wrześniu 1941 roku samolot został przebudowany. Z nowym silnikiem Merlin 61 stał się pierwszym prototypem Spitfire IX. Warto zwrócić uwagę na skrzydło typu A, chowane koło ogonowe oraz płaską osłonę kabiny. W modyfikacji użyto oryginalne panele okapotowania silnika, które zostały przedłużone oraz dodano wypukłe osłony nad chłodnicą powietrza sprężarki. Samolot był mocno zużyty, ale wciąż zachował kolory Dark Green i Dark Earth na powierzchniach górnych oraz Insignia Yellow na spodzie. Przed usterzeniem czarny numer seryjny, namalowany w fabryce z użyciem unikalnego kroju znaków. Kołpak czerwoopatego śmigła był w kolorze Sky. Kokardy typu „A” i oraz wczesny fin flash na stateczniku. Dół kadłuba, od wlotu powietrza do gaźnika aż do środkowej części kadłuba za skrzydłem, był prawdopodobnie pomalowany na czarno.
- 2. Spitfire F.IX BR143 SZOS, 316. Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, Northolt, wiosna 1943 r.** Samolot zbudowany jako Spitfire V, następnie przebudowany na Spitfire F.IX z silnikiem Rolls-Royce Merlin 61. Widoczny bardzo wczesny typ osłon silnika – przedłużone oryginalne okapotowanie ze Spitfire V z wypukłymi osłonami nad chłodnicą powietrza sprężarki. Wczesny, mały wlot powietrza na prawej stronie górnej osłony silnika. W podobny sposób zmodyfikowano dolną osłonę silnika. Kropłowa osłona na osłonie silnika, za śmigłem, była typowa dla samolotów z silnikiem Merlin 61. Pod kadłubem podwieszony 30-galonowy zbiornik paliwa. Między statecznikiem a kadłubie, na kokardzie widoczny jest drut anteny IFF. Standardowy kamuflaż Day Fighter w kolorach: Dark Green i Ocean Grey na górnych powierzchniach oraz Medium Sea Grey na dolnych. Kołpak śmigła i 18-calowy pas na kadłubie w kolorze Sky. Żółty pas wzdłuż krawędzi natarcia skrzydła. Godło 316. Dywizjonu za kabiną pilota. Pod literami SZ widoczne ślady zamalowania poprzedniego kodu UZ. Częściowo zamalowany napis „HE’HE’HE”, najprawdopodobniej pozostały po poprzednim użytkowniku.
- 3. Spitfire F.IX BS342 R, 238. Dywizjon RAF, Włochy 1943 r.** Kolejny Spitfire pierwotnie zbudowany jako Mk V i przekonwertowany na Mk IX w fabryce Rolls-Royce Hucknall. Widoczne charakterystyczne dla tej modyfikacji osłony silnika. Widoczne również inne zmiany: spiczaste (wysokościowe) końcówki skrzydeł, brak masztu antenowego, brak lusterka wstecznego oraz zewnętrznych osłon działek. Te modyfikacje były wykonane w celu poprawy osiągnięć. Kolejną unikalną cechą jest filtr Aboukir na wlocie powietrza do gaźnika. Rzadko widywany na Spitfire IX. Kamuflaż: Day Fighter High Flying – Medium Sea Grey na górnych powierzchniach i PRU Blue na spodzie. Dwukolorowa kokarda na kadłubie, ale trzykolorowy „fin flash” na stateczniku, niezgodny z tym schematem malowania. Mały (około 5 cali) czarny numer seryjny. Na lewa osłonie silnika namalowano trzygłową Hydę, która była godłem 238. Dywizjonu RAF.
- 4. Spitfire F.IX BR592 SHON, 64. Dywizjon RAF, lato 1942 r.** Jeden z pierwszych egzemplarzy Spitfire F.IX zbudowanych przez fabrykę Supermarine. Charakterystyczne dla pierwszej partii tych samolotów, z tej fabryki są: górna osłona silnika z małymi wypukłymi osłonami podobnymi do tych na Spitfire V, wczesne prostokątne lusterko wsteczne oraz płaska osłona kabiny z owalnym panelem. Standardowy kamuflaż Dark Green, Ocean Grey i Medium Sea Grey. Kołpak i 18-calowy pas na kadłubie w kolorze Sky. Żółta krawędź natarcia skrzydła. Czerwono-rdzawe płócienne uszczelnienia na wylotach karabinów maszynowych na krawędzi natarcia. 8-calowy czarny numer seryjny, częściowo zasłonięty przez kod eskadry i pas Sky.
- 5. Spitfire F.IX EN128 UZON, 306. Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, Northolt, styczeń 1943 r.** Supermarine Spitfire zbudowany w listopadzie 1942 i dostarczony do 306. Dywizjonu. W styczniu 1943 roku samolot wyglądał na mocno zużyty, z długim obszarem zabrudzeń od spalin. Standardowy kamuflaż Day Fighter, ale kokardę umieszczono bardziej z przodu niż zwykle – zauważalne po położeniu wlotu przewodu IFF na czerwonym kregu kokardy. Na granatowym tle kokardy widoczne są wyraźne napisy na drzwiach luku przedziału radiowego. Czarna litera indywidualna N namalowana poniżej śmigła. Godło 306. Dywizjonu pod wiatrochronem. Wczesne prostokątne lusterko wsteczne zamontowano na wyższej podstawie. To była powszechna praktyka w Spitfire’ w polskich dywizjonach. Uzbrojenie tego samolotu ograniczało się do dwóch działek 20 mm i dwóch karabinów maszynowych 0,303 cala. Zewnętrzne karabiny maszynowe zostały usunięte, a ich wyloty w krawędzi natarcia zostały uszczelnione i zamalowane. Takie ograniczone uzbrojenie było typowe dla Spitfire w Polskim Skrzydle w Northolt, w tamtym czasie. 30-galonowy zbiornik paliwa pod kadłubem. Napis „DTD 472/B” nad wlewem oleju określał standard oleju używanego do silnika.
- 6. Spitfire F.IX EN313 ZX04, 145. Dywizjon RAF, Polish Combat Team, Afryka Północna, wiosna 1943 r.** Ten Spitfire był używany przez pilotów Polish Combat Team, przyniósł szczęście ppor. Wacławowi Królowi. 4 kwietnia zestrzelił Bf 109, a następnie 20 kwietnia MC.202. Kolejnego dnia zestrzelił kolejny Bf 109. Samolot był w kamuflażu pustynnym z kolorem Dark Earth i Middle Stone (Midstone) na górnych powierzchniach i najprawdopodobniej Azure Blue na spodzie. Pustynny kamuflaż był naniesiony na fabryczny kamuflaż Day Fighter. Kołpak śmigła czerwony. Oznakowania ZX oraz 4 najprawdopodobniej były niebieskie z białym obrysem. Na samolocie nie było widocznych napisów eksploatacyjnych, co było dość typowe na samolotach przemalowanych w warunkach polowych. Prawdopodobnie po lewej stronie pokrywy zbiornika paliwa była umieszczona szachownica i oznaczenia zwycięstw.
- 7. Spitfire F.IX EN446 QJ01, 92. Dywizjon, Afryka Północna, wiosna 1943 r.** Samolot został dostarczony do Gibraltaru pod koniec lutego 1943 roku i wkrótce potem przydzielony do 92. Dywizjonu w Afryce Północnej. Rano 20 kwietnia 1943 roku na tym samolocie F/Sgt Michael W. H. Askey zestrzelił Macchi MC.202 (jedno z trzech potwierdzonych zwycięstw, które odniósł tego dnia). 28 kwietnia 1943 roku F/O Thomas W. Savage lecąc na EN446 uszkodził Messerschmitta Bf 109. Obydwaj piloci ostatecznie osiągnęli status asów (Askey z pięcioma indywidualnymi zestrzeleniami i Savage z czterema indywidualnymi i jednym zespołowym). Obaj zginęli podczas służby w 92. Dywizjonie (Savage 10 lipca 1943 i Askey 28 października 1943). Jedyna znana fotografia samolotu przedstawia go w schemacie pustynnym z kolorem Dark Earth i Middle Stone na górnych powierzchniach, a dolne powierzchnie prawdopodobnie w kolorze Azure Blue. Kołpak śmigła był prawdopodobnie czarny, a cyfra 1 biała. Kolor kodu eskadry QJ nie jest pewny, ponieważ odcienie szarości reprezentujące kolory żółty i czerwony są bardzo podobne na zdjęciu. Kolor żółty wydaje się bardziej prawdopodobny.
- 8. Spitfire F.IX EN520 FLOA, 81. Dywizjon, Souk-el-Khemis, Tunezja, Wiosna 1943 r.** Osobisty samolot S/Ldr Colina Falklanda Graya (DSO, DFC). Był on najlepszym asem lotnictwa Nowej Zelandii z 27,5 zestrzelonymi samolotami wroga na swoim koncie. Na początku 1943 roku został mianowany dowódcą 81. Dywizjonu RAF. Ten wczesny egzemplarz Spitfire F.IX był w standardowym pustynnym schemacie kolorystycznym w kolorach: Dark Earth, Middle Stone i Azure Blue. Kołpak śmigła czerwony. Litery kodowe najprawdopodobniej białe lub Sky. Duże proporczyk dowódcy dywizjonu poniżej wiatrochronu w kolorach: Air Force Blue z pasami Dark Blue i Red oraz z orłem RAF w lewym górnym rogu. Czerwony napis „12 VOLT” widoczny poniżej gniazda zasilania. Co ciekawe, ten samolot, podobnie jak inne Spitfire używane przez Graya, miał wewnętrznie zamontowane lusterko wsteczne w wiatrochronie.
- 9. Spitfire F.IX EN329 FM0D, 31. Grupa Myśliwska USAAF, Sycylia, lato 1943 r.** Osobisty Spitfire Lt. Col. Freda Murraya Deana, Dowódca 31. Grupy Myśliwskiej 12. Sił Powietrznych USAAF, podczas kampanii sycylijskiej. Standardowy schemat kamuflażu pustynny. Kołpak czerwony lub czarny. Typowe amerykańskie oznakowanie z tego okresu: biała gwiazda wpisana w brytyjską Kokardę. Kokardy umieszczono pod lewym skrzydłem i na górze prawego. Brytyjski „fin flash” na stateczniku został zamalowany. Numer seryjny był powtórzony małymi znakami na górze statecznika pionowego. Białe litery kodowe FM i D to inicjały pilota. Ciekawy jest jasny obszar nad kokardą: wydaje się to być albo biały albo niepomalowany metal. Amerykańska biała gwiazda i litery kodowe były naniesione niedbale, z nierównymi krawędziami i śladami rozpylonej farby.

10. **Spitfire F.IX EN445 G●B, 81.** Dywizjon RAF, Soukel-Khemis (Paddington), Tunezja, kwiecień 1943 r. Ten wczesny egzemplarz Spitfire IX został zbudowany przez zakłady Supermarine w styczniu 1943 roku. Do służby w Afryce Północnej został przemalowany w pustynne kolory: Dark Earth, Mid Stone i Azure Blue. Otrzymał oznakowanie z pojedynczą literą kodową eskadry G i indywidualną literą B w kolorze białym. Standardowy numer seryjny w kolorze czarnym. Na samolocie nie było widocznych żadnych napisów eksploatacyjnych.
11. **Spitfire IX QP●N, numer seryjny nieznan, 2.** Eskadra Myśliwska 52. Grupa Myśliwska USAAF, lato 1943 r. Ten samolot był pilotowany w sierpniu 1943 roku przez 1Lt Freda Ohra, przyszłego asa amerykańskiego. Schemat malowania Day Fighter (High Flying) z Medium Sea Grey na górnych powierzchniach i PRU Blue na spodzie. Amerykańskie znaki narodowe z czerwonymi lub niebieskimi konturami. Brytyjski znak na stateczniku zamalowany. Czerwony kołpak z jasną (prawdopodobnie w kolorze Sky) tylną płytą. Litery kodowe prawdopodobnie białe. Brak lusterka wstecznego. Powyżej przedstawiono standardowe amerykańskie znaki rozpoznawcze używane na na Spitfire IX: 1. Biała gwiazda na niebieskim dysku z żółtą obwódką – wprowadzona w październiku 1942 roku, 2. Biała gwiazda na niebieskim dysku z białymi pasami i czerwoną obwódką – wprowadzona 28 czerwca 1943 roku, 3. Biała gwiazda na niebieskim dysku z białymi pasami i granatową obwódką – używana od 14 sierpnia 1943 roku.
12. **Spitfire LF.IX MH883 VZ●B, 412.** Dywizjon RCAF, zima 1943–1944. Ten egzemplarz Spitfire zbudowany w Castle Bromwich, podczas służby w 412. Dywizjonie, był pilotowany przez kanadyjskiego asa George'a „Buzza”/„Screwballa” Beurlinga (DSO DFC DFM), który uzyskał w czasie wojny łącznie 31 zwycięstw powietrznych, większość z nich w obronie Malty. Samolot był w standardowym kamuflażu myśliwca dziennego: Dark Green, Ocean Grey i Medium Sea Grey. Kołpak, pas na kadłubie i litery kodowe były w kolorze Sky. Imponująca lista zestrzeleń została przedstawiona w formie 30 swastyk na lewej stronie pokrywy zbiornika paliwa i poniżej przedniej wiatrochronu.
13. **Spitfire F.IX MH353 WX●K „Susan”, 302.** Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, Northolt, jesień 1943 – wiosna 1944 roku. Samolot zbudowany w Castle Bromwich został przeniesiony do 302. Dywizjonu z 316. Dywizjonu we wrześniu 1943 roku. Oznaczenia 316. Dywizjonu (SZ) zostały zamalowane przed namalowaniem liter WX. Widoczna jest ciemniejsza plama powyżej litery X, w miejscu zamalowanej odznaki 316. Dywizjonu. Litera indywidualna K została zachowana z poprzedniego dywizjonu. Przy niej widoczne są poprawki lakiernicze. Imię „Susan” i odznaka 302. Dywizjonu umieszczona poniżej wiatrochronu. Godło osobiste w formie sylwetki żółwia uderzającego ślimaka na pokrywie zbiornika paliwa z podpisem „WALKA BYKA Z PAROWOZEM”. Białe-czerwone pasy naniesione na osłonach działek. Samolot nie posiada osłon zewnętrznych działek w wyniku wprowadzenia Modyfikacji 820. Poniżej rur wydechowych szachownica z napisem POLAND. Żółte litery „Y/Y” na pokrywie wlewu oleju to oznakowanie rodzaju oleju silnikowego. Litera indywidualna powtórzona poniżej kołpaka.
14. **Spitfire LF.IX MJ502 OU●L „PRINCE TUNGI TONGA NO II”, 485.** Dywizjon RNZAF, początek 1944 roku, Anglia. W przeciwieństwie do wcześniejszych modeli Spitfire, znacznie mniej egzemplarzy Spitfire IX nosiło oznakowania darczyńców na kadłubie. MJ502 był drugim z trzech samolotów Spitfire sfinansowanych przez Królową i ludność Tonga. Został dostarczony do 485. Dywizjonu Królewskich Sił Powietrznych Nowej Zelandii w styczniu 1944 roku i zazwyczaj był pilotowany przez F/O J.E.P. Yeatmana. Standardowy schemat kamuflażu myśliwca dziennego z jasnoszarym napisem fundacyjnym.
15. **Spitfire LF.IX MJ553 DU●K, Czechosłowacki 312** Dywizjon RAF, Appledram, kwiecień 1944 roku. Samolot często pilotował F/Lt Karel Pošta. Standardowe malowanie w kolorach Dark Green, Ocean Grey i Medium Sea Grey. Szara osłona silnika i pas na kadłubie. Czechosłowackie oznaczenie narodowe umieszczono poniżej wiatrochronu. Nalowany bocian na pokrywie zbiornika paliwa był oficjalną odznaką Dywizjonu 312. Warto zauważyć podwyższony ster kierunku. W późniejszym czasie samolot ten został przebudowany na wersję FR.IX i był używany przez Dywizjon 414 RCAF.
16. **Spitfire IX EP●A, Anglia, 1944 r.** Osobisty samolot podpułkownika Emmette'a P. Allena, z 9th Tactical Air Command. Czarny kod EP-A był jego osobistym oznaczeniem. Cały samolot w kolorze polerowanego naturalnego metalu ale ster pozostał w oryginalnym malowaniu. Wąski panel przeciwodblaskowy przed przednią szybą, prawdopodobnie w kolorze Olive Drab. Kołpak pozostał prawdopodobnie w kolorze Sky. Warto zauważyć brak płóciennego uszczelnienia na wylocie rakietnicy widocznym powyżej znaku gwiazdy. Późna wersja anteny IFF pod prawym skrzydłem. Widoczna czarna antena systemu „Rebecca” umieszczona pod kadłubem.
17. **Spitfire F.IX MA425 RZ●R, 241.** Dywizjon RAF, Włochy, styczeń 1944 roku. Ten egzemplarz Spitfire, zbudowany w CBAF w lipcu 1943 roku, zakończył swoją służbę 4 października 1944 roku. Malowanie w schemacie Day Fighter. Pozostawiony pas na kadłubie w kolorze Sky, ale kołpak śmigła został przemalowany czarno. Co ciekawe, nie ma żółtego pasa na przedniej krawędzi skrzydeł. Litery kodowe czerwone. Nietypowe różne kształty liter R w oznakowaniu. Na sterze kierunku widoczne są ślady naprawy.
18. **Spitfire F.IX MA508 L, 10.** Dywizjon SAAF, Idku, Egipt, lato 1944 roku. Samolot zbudowany w czerwcu 1943 roku z silnikiem Merlin 63 był pilotowany przez porucznika George'a Segellę. Samolot prawdopodobnie został przemalowany w schemat Day Fighter w układzie B, z pasem na kadłubie w kolorze Sky i małym numerem seryjnym. Indywidualna litera L była prawdopodobnie biała. Dwukolorowy kołpak śmigła był prawdopodobnie w kolorze Sky z czerwoną przednią częścią. Motyw Pinokia namalowany za drzwiami kokpitu prawdopodobnie pochodził z Dywizjonu 94 RAF, gdzie maszyna była wcześniej używana. Interesujący jest filtr powietrza Aboukir na wlocie powietrza do gaźnika.
19. **Spitfire F.IX MA565 WR●G, 40.** Dywizjon SAAF, Włochy, 1944 roku. Samolot pomalowany jest w całości na kolor Aluminium (srebrny) z ciemnym panelem przeciwodblaskowym na silniku. Oznakowanie dywizjonu było białe. Kołpak śmigła był ciemny, prawdopodobnie czerwony. Czerwony kolor w kokardach i Fin Flash na stateczniku został zastąpiony przez pomarańczowy, jak to często robiono w dywizjonach Południowoafrykańskich Sił Powietrznych. Symbol DTD 63A C namalowane powyżej Fin Flash na stateczniku sugerują, że na samolocie zastosowano emalię celulozową o błyszczącym wykończeniu.
20. **Spitfire LF.IX JL132 WU●X, 225.** Dywizjon RAF, Korsyka, lipiec 1944 roku. Samolot początkowo zbudowany jako Spitfire VC, został przekształcony w Spitfire IX z silnikiem Rolls-Royce Merlin 66 (standard LF). Został utracony 27 sierpnia 1944 roku, gdy pilotował go F/O Peter G. Cable. Świeżo nałożone kolory kamuflażu Day Fighter w układzie B. Litery kodowe prawdopodobnie żółte z małym osobistym oznaczeniem „JP” (możliwe, że to inicjały F/Lt J. Pratta), prawdopodobnie w kolorze Sky. Czerwony kołpak śmigła. Mały, czarny numer seryjny. Zwracając uwagę panele zamontowane na pokrywie zbiornika paliwa, chroniące pilota przed oślepieniem w czasie nocnych lotów, bardzo rzadko widywane na Spitfire.
21. **Spitfire LF.IX JL172 (najprawdopodobniej A), 73** Dywizjon RAF, Włochy 1944 rok. Zbudowany pierwotnie jako Spitfire VC ale przebudowany na Spitfire LF.IX z silnikiem Merlin 66. Samolot był używany przez 73 Dywizjon od sierpnia, aż do jego utraty w listopadzie 1944 roku. Jednobarwne malowanie maskujące, prawdopodobnie w kolorze Medium Sea Grey. Numer seryjny pozostał w wycinku poprzedniego malowania przypuszczalnie na tle koloru Middle Stone. Geometryczny emblemat 73 Dywizjonu o niesprecyzowanych kolorach. Prawdopodobnie w kolorach czarnym i Sky. Na podstawie innych zdjęć Spitfire IX z takim oznaczeniem (EN199 W, SM147 Z, MJ238 X) można domniemywać, że główny kolor emblematu był ciemniejszy niż Roundel Blue (czarny?) a wąskie paski nie były ani żółte, ani czerwone, ani białe, być może w kolorze Sky.

22. **Spitfire F.IX MH660 Y●V**, 1435 Dywizjon RAF, Włochy, połowa 1944 roku. Zbudowany we wrześniu 1943 roku w CBAF, służył głównie w misjach myśliwsko-bombowych w Balkan Air Forces w składzie 1435 Dywizjonu. Samolot dostarczono w schemacie malowania Day Fighter, ale później zamalowano pas Sky na kadłubie. Kołpak Sky przemalowano na czarny zamiast typowego na tym obszarze działają, koloru czerwonego. Tylna część pozostała w kolorze Sky. Jednoliterowy kod Dywizjonu 1435 – litera V oraz indywidualna litera Y były białe. Małą literę Y umieszczono poniżej śmigła. Sylwetka wilka na tle księżyca, pod wiatrochronem może być związana z poprzednią rolą dywizjonu nocnego na Malcie. Godło dywizjonu 1435 znajdowała się na szczycie statecznika pionowego. Statecznik i ster wydają się być przemalowane z zamienionymi kolorami. Zwraca uwagę numer seryjny powtórzony na maszcie antenowym. Pod kadłubem zamontowano zbiornik paliwa o pojemności 30 galonów.
23. **Spitfire F.IX MH946**, 10 Eskadra SAAF, Idku, Egipt 1944 rok. Ten egzemplarz Spitfire został przebudowany do roli myśliwca wysokościowego. Aby poprawić osiągi na dużych wysokościach, dodano spiczaste końcówki skrzydeł, usunięto sprzęt radiowy i maszt, a uzbrojenie ograniczono do dwóch karabinów maszynowych kaliber .303 cala umieszczonych w komorach na działka. Brak kamuflażu i jakichkolwiek oznaczeń. Pozostał jedynie numer seryjny do identyfikacji. Pokryty płótnem statecznik i ster wysokości pomalowano na srebrno. Podobnie przebudowane samoloty Spitfire były używane przez 41 Dywizjon SAAF w Lakatamia, Cypr, i nazywane S.H.F Spitfires – Super High Flying Spitfires. Powstała specjalna taktyka przechwytywania dla dwóch tak zmodyfikowanych Spitfire'ów różniących się uzbrojeniem. Lżejszy, uzbrojony tylko w karabiny maszynowe, atakował wrogi samolot, zmuszając go do obniżenia lotu. Niżej, silniej uzbrojony Spitfire z działkami 20mm mógł zakończyć skutecznie atak.
24. **Spitfire LF.IXe PT530 FT●A**, 43 Dywizjon RAF, sierpień 1944 roku. Ten samolot był pilotowany przez S/Ldr Arthura H. Juppa podczas operacji w południowej Europie. Głównym zadaniem 43 Dywizjonu w tamtym czasie, były ataki naziemne. W tym przypadku samolot ma pod kadłubem podwieszoną 250-funtową bombę Multi Purpose (MP) na wyrzutniku typu Mk III. Schemat malowania Day Fighter ze starannie zamalowanym pasem Sky, na którym ponownie namalowano numer seryjnym. Czerwony kołpak z tylną częścią pozostawioną w kolorze Sky. Litery kodowe prawdopodobnie czarne z białym konturem. Późny, większy statecznik pionowy.
25. **Spitfire LF.IX MK210**, Bluię West, Grenlandia, czerwiec 1944 roku. Ten egzemplarz Spitfire był testowany w USA pod kątem możliwości zwiększenia jego zasięgu operacyjnego. Po testach został przetransportowany przez Atlantyk, do Wielkiej Brytanii przez Lt. Col. Gustava Lundquista, The Chief Experimental Fighter Pilot. Podczas postoju na Grenlandii sierżant Petta stworzył wyjątkowy, kolorowy „nose art”. Tolly to imię żony Lundquista. Na czas tego długiego przelotu samolot został zmodyfikowany przez dodanie dodatkowego zbiornika paliwa za kabiną pilota oraz dużych zewnętrznych zbiorników paliwa pod skrzydłami. Fabryczne malowanie kamuflażu Day Fighter ze standardowymi oznaczeniami. Zwraca uwagę wlew paliwa za kabiną pilota oraz brak celownika.
26. **Spitfire IX MJ892**, czerwiec 1944 roku. Samolot zbudowany jako Spitfire LF.IX, został dostarczony do Rotols, Staverton, w grudniu 1943 roku, gdzie został przebudowany na wodnosamolot typu 385. Oblatany w czerwcu 1944 roku. Górne powierzchnie były malowane wg schematu Temperate Sea Scheme, składającego się z kolorów Extra Dark Sea Grey i Dark Slate Grey. Spód pomalowano na żółto, tak jak pierścien z literą P, które było oznaczeniem samolotu prototypowego. Zewnętrzne owiewki działek zostały usunięte.
27. **Spitfire LF.IX MK924 WX●A**, „Freda C.”, 302 Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, Chailey, czerwiec 1944 roku. Ten samolot pilotował F/Sgt Michał Murayda, polski ochotnik z USA. Schemat malowania Day Fighter został pokryty pełnymi oznaczeniami D-Day na kadłubie i skrzydłach: czarno-białe pasy o szerokości 18 cali, które zasłoniły literę indywidualną samolotu oraz część kodu dywizjonu i numeru seryjnego. Litera A została ponownie namalowana w trzech (!) miejscach na kadłubie. Litery A na kokardzie były prawdopodobnie tymczasowo naniesione kredą. Imię „Freda C.” była prawdopodobnie biała. Sześć symboli misji bombowych na pokrywie zbiornika paliwa, prawdopodobnie w kolorze Sky.
28. **Spitfire LF.IX MJ586 LO●D**, 602 Dywizjon RAF, lato 1944 roku. Tym samolotem latał francuski as Pierre Clostermann. 29 czerwca 1944 roku, lecąc tym Spitfire, zgłosił zestrzelenie Fw 190. Następnego dnia zgłosił prawdopodobne zniszczenie Me-109. Oznaczenia zwycięstw są widoczne poniżej wiatrochronu. Maszyna jest w schemacie malowania Day Fighter z poprzecieranymi pasami D-Day. Godło poniżej rur wydechowych to odznaka 602 Dywizjonu „City of Glasgow”: czerwony lew Szkocji na białej tarczy.
29. **Spitfire LF.IX MK984 ZF●R „Lala”**, 308 Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, jesień 1944 roku. Ten Spitfire zwykle pilotował S/Ldr Witold Retinger. Imię „Lala” odnosiło się do jego dziewczyny. Schemat malowania Day Fighter z pasami D-Day tylko na dolnej części kadłuba. 31 żółtych symboli misji bombowych umieszczono tuż za szachownicą. Zwraca uwagę uskok linii podziału kolorów kamuflażu między górnym i bocznym panelem osłony silnika. Samolot był wyposażony w system „Rebecca” z anteną umieszczoną na spodzie kadłuba. Fabrycznie naniesione napisy eksploatacyjne widoczne na prawej stronie steru kierunku – DTD 308 C wskazujący na celulozowy lakier na pokrytym tkaniną sterze natomiast DTD 314 S opisują syntetyczny lakier na metalowym pokryciu statecznika pionowego. Pod prawym skrzydłem znajduje się późny typ anteny IFF. Pod skrzydłami przymocowane są bomby Medium Capacity (MC) o wadze 250 funtów.
29. **Spitfire LF.IX MK984 ZF●R „Lala”**, 308 Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, jesień 1944 roku.
29. **Spitfire LF.IX MK984 ZF●R „Lala”**, 308 Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, jesień 1944 roku.
30. **Spitfire FR.IX MK716 X**, 16 Dywizjon RAF, Bayeux, Francja, wrzesień 1944 roku. Zbudowany jako LF.IX i później zmodyfikowany do roli myśliwca rozpoznawczego – FR. Rzadko spotykane malowanie całego samolotu w kolorze PRU Pink. Dwukolorowe (niebieskie i czerwone) kokardy na kadłubie i górnej powierzchni skrzydeł, ale trzykolorowe małe 12-calowe oznaczenia Fin Flash na stateczniku. Pasy D-Day tylko na dolnej części kadłuba, a ślady pasów inwazyjnych nadal są widoczne na spodach skrzydeł. Litera indywidualna X była najprawdopodobniej w kolorze czerwonym. Z kolei mały numer seryjny powyżej Fin Flash na stateczniku w kolorze granatowym.
31. **Spitfire LF.IX MH712 WX●D „Pat”**, 302 Dywizjon Polskich Sił Powietrznych, jesień 1944 roku. Ten samolot zwykle pilotował W/O Henryk Dygała. Schemat kamuflażu Day Fighter. Osobiste godło: dziewczyna siedząca na bombie i nazwa Pat widoczne na bocznym panelu osłony silnika. Pasy inwazyjne na spodzie kadłuba i pod skrzydłami. Mały, około 2-calowy numer seryjny umieszczono na górze statecznika. Żółty napis „WYCIERAĆ OBUWIE” za drzwiami kokpitu. Zwracają uwagę białe oznaczenia pozycji szybkołazcy na pokrywie koła ogonowego. Białe napisy eksploatacyjne na drzwiach inspekcyjnych komory radiowej: W/T OR BALLAST zamiast R/T OR BALLAST. Wygląda na to, że statecznik był wymieniony lub przemalowany, ponieważ kolory kamuflażu mają ostre krawędzie, w przeciwieństwie do tych na kadłubie. Mała, czarna litera indywidualna D została powtórzona pod kołpakiem śmigła. Na czerwonym kręgu kokardy kadłubowej nałożona jest ciemna, prawdopodobnie rdzawoczerwona płócienna łata, która uszczelniała wyjście starej wersji anteny systemu IFF. Maszyna przenosi dwie bomby MC 250 lb na zewnętrznych wyrzutnikach pod skrzydłami i jedną bombę MC 500 lb z krótkim statecznikiem – Short Tail Unit (no 28) – pod kadłubem.
32. **Spitfire LF.IX MK805 SH●B „Peter John III”**, 64 Dywizjon RAF, jesień 1944 roku. F/Lt Tony Cooper pilotował ten samolot siedemdziesiąt jeden razy. Napis „Peter John” umieszczony na pokrywie zbiornika paliwa to imiona jego syna. Schemat malowania Day Fighter z nieprawidłowymi, wąskimi pasami inwazyjnymi. W 64 Dywizjonie pasy na kadłubie i skrzydłach były znacznie węższe niż wymagano przepisami.

Litera indywidualna B samolotu została na sterze kierunku. Natomiast brak litery B w standardowym miejscu. Numer seryjny został ponownie namalowany na pasie Sky mniejszymi znakami, ale ślady poprzedniego, regularnego numeru seryjnego można zobaczyć poniżej. Pod kadłubem zamontowano 90-galonowy zbiornik paliwa. Ten egzemplarz Spitfire przetrwał wojnę i dziś można go zobaczyć w Museo Storico dell'Aeronautica Militare w Vigna di Valle, we Włoszech.

33. **Spitfire LF.IXe PV181 RAB, 132 Skrzydło (Norweskie), jesień 1944 roku.** Ten niestandardowo oznakowany egzemplarz Spitfire był osobistym samolotem norweskiego asa W/Cdr Rolfa Arne Berga (DFC). W okresie październik – listopad 1944 roku na samolocie naniesiono norweskie oznakowanie stosowane przed wojną. Jego plan oznakowania w podobny sposób wszystkich norweskich Spitfire'ów w 132 Skrzydło nie został zatwierdzony przez wyższe szczeble dowodzenia i przed końcem 1944 roku na samolocie przywrócono standardowe oznakowanie. Zwraca uwagę system Rebecca z anteną pod kadłubem oraz późniejszy celownik typu Gyro Sight Mk II w kokpicie.
34. **Spitfire LF.IX MJ625 RduV, 239 Skrzydło RAF, Tarquinia, Włochy, czerwiec 1944 roku.** Osobisty samolot W/Cdr Raymonda du Viviera, dowódcy 239 Skrzydła RAF. Typowy schemat malowania Day Fighter z zamalowanym pasem Sky i częścią numeru seryjnego. „R du V” było osobistym oznaczeniem pilota. Litery R i V były prawdopodobnie czerwone, natomiast „du” żółte. Kołpak został przemalowany na czerwono. Pod wiatrochronem umieszczono proporzcyk dowódcy skrzydła.
35. **Spitfire HF.IXe PL458 WR●T.C „Orissa IX”, 40 Dywizjon SAAF, Włochy przełom 1944 i 1945 roku.** Zbudowany jako wersja HF z silnikiem Merlin 70, został dostarczony do 40 Dywizjonu SAAF. Tam otrzymał oznakowanie T.C, które pochodziło od inicjałów pilota, Capt. Trevora Cooka. Samolot przemalowano wg. schematu Day Fighter ale z niestandardowym rozkładem plam. W znakach rozpoznawczych zastąpiono czerwony kolor pomarańczowym, co było częsta praktyką w dywizjonach SAAF. Pomarańczowy kołpak z jaśniejszą (Sky) tylną częścią. Czarny numer seryjny namalowano mniejszym szablonem. Skrzydła otrzymały krótkie końcówki. Osłony wewnętrznych karabinów maszynowych kal. 0,5 cala zostały usunięte, ale uzbrojenie najwyraźniej zostało zachowane, ponieważ na zdjęciach widoczne są płócienne uszczelnienia. Duża odznaka dywizjonu na pokrywie silnika.
36. **Spitfire LF.IX MJ478 8J●GG, 326 Dywizjon RAF (Francuski) (GC II/7 „Nice”), Włochy, początek 1945 roku.** Samolot pilotowany przez francuskiego asa, por. Gabriela Gauthiera. Standardowy schemat malowania Day Fighter w kolorach Dark Green, Ocean Grey i Medium Sea Grey, z zamalowanym pasem Sky i oznakowaniem na stateczniku. Brytyjskie kokardy zmieniono na francuskie, a na sterze kierunku namalowano prostokąt w barwach francuskiej flagi. Litery dywizjonu i oraz oznakowanie osobiste pilota prawdopodobnie w kolorze Sky lub białe.
37. **Spitfire LF.IX MJ415 U6●S, 327 Dywizjon (Francuski) RAF (GC I/3 „Corse”), 1945 rok.** Kolejny francuski Spitfire IX. Tył kadłuba został przemalowany w niestandardowy wzór tak aby zamalować pas Sky i brytyjski Fin Flash na stateczniku. Ster kierunku przemalowano w kolorach francuskich oznakowań. Numer seryjny naniesiono małymi znakami tuż za kokardą na kadłubie, prawdopodobnie w kolorze Medium Sea Grey. Litery kodowe w kolorze Sky. Czerwony kołpak z tylną częścią w kolorze Sky. Zwraca uwagę godło na osłonie silnika: słoń z kłódami drewna. Pod kadłubem 50-galonowy zbiornik paliwa na zaczepie typu Mk.III.
38. **Spitfire LF.IX MK392 JE●J, 127 Skrzydło, B.56 Evere, Belgia, styczeń 1945 roku.** Osobisty samolot W/Cdr Jamesa Edgara „Johnnie” Johnsona (CB, CBE, DSO, DFC, DL). Ten brytyjski as miał przypisane 34 indywidualne zwycięstwa powietrzne. Samolot jest w typowym schemacie malowania Day Fighter z oznaczeniami z początku 1945 roku: pas Sky został zamalowany, kołpak przemalowany na czarno. Kokardy na skrzydłach miały żółte obwódki.
39. **Spitfire LF.IXe PT959 CFB, „JOAN TOO”, 132 Skrzydło (Norweskie), Twente/Enschede, Holandia, kwiecień 1945 roku.** Osobisty Spitfire G/Cpt C.F. Bradley'a, dowódcy 132 Skrzydła. Spersonalizowane małe litery kodowe CFB w kolorze białym. Zwraca uwagę, że cały kadłub za kokardą został przemalowany. Bardzo mały numer seryjny został namalowany na pozostawionym fragmencie pasa Sky. „JOAN TOO” to nazwa nadana na cześć żony Bradleya. Proporzcyk dowódcy skrzydła został umieszczony pod wiatrochronem. Kołpak był pomalowany na białe z czarną lub granatową przednią częścią. Typowo dla tamtego okresu, kokardy na skrzydłach były czerwono/biało/granatowo/żółte.
40. **Spitfire UTI, ZSRR, początek 1945 roku.** Spitfire IX zmodyfikowany w ZSRR na dwumiejscowy samolot treningowy. Przedni kabina pozostała na swoim miejscu, natomiast kabinę instruktora umieszczono za nią, za przejrzystą owiewką. Uzbrojenie zostało usunięte. Zwraca uwagę starszy typ anteny HF, typu drutowego, która jest rozciągnięta między kadłubem a sterem kierunku. Była to cecha charakterystyczny dla Spitfire dostarczanych do ZSRR. Wszystkie powierzchnie pokryte ciemnym kolorem, prawdopodobnie zielonym.