

2E GEWIJZIGDE DRUK

# NEDERLANDSE SPITFIRES

In cijfers en letters



Harry van der Meer

Inkijkexemplaar



De Spitfire werd in 1938 in productie genomen door Supermarine Division, Vickers Armstrong Ltd. Het toestel werd gedurende de gehele Tweede Wereldoorlog ingezet door de geallieerden, voornamelijk door de RAF. Er werden in totaal 20.351 stuks gebouwd.



Dit boek geeft een overzicht van de Spitfire's die door Nederland werden gebruikt vanaf 1943 tot en met heden. De samenstelling is gebaseerd op archieven, correspondentie, interviews met de gebruikers en hun familie, onderzoek door derden en eigen onderzoek. Maar dan wel uitdrukkelijk met de vermelding "voor zover bekend". Want er kan morgen weer een archief open gaan met nog meer aanvullende feiten. Om het boek completer te maken zijn de namen opgenomen van de vliegers die tijdens de oorlog op Spitfire's en Seafire's hebben gevlogen, waar onder ook enkele Nederlandse vrouwen.

Er is een lijst van tijdens de oorlog in ons land neergekomen Spitfire's welke na jaren van onderzoek door de Studie Groep Luchtoorlog 39-45 beschikbaar werd gesteld. Ook is een deel van het Operations Record Book van No.322 (Dutch) Squadron opgenomen voor hen die willen weten wat de vliegtuigletter was van een 322 Spitfire tijdens operationele vluchten. In het voor en nawoord komen de mannen achter de enige nog vliegende Nederlandse Spitfire aan het woord alsmede vliegtechnische beschrijvingen van Generaal-Majoor b.d. Berry Macco die heel lang op "onze" Spitfire vloog.

ISBN 978-94-6456-528-7



9 789464 565287

Inkijkexemplaar

Lanasta

# Nederlandse Spitfires

---

In cijfers en letters



A high-angle, close-up photograph of a Spitfire aircraft in flight. The aircraft is olive drab with a red nose and a propeller with a yellow tip. The background shows a vast, green, rural landscape with fields and small settlements under a clear blue sky.

# Nederlandse Spitfires

In cijfers en letters

Harry van der Meer

Lanasta

inkijkexemplaar



**Boven:** *MK475 (PH-NFO)* en *MJ828 (PH-NFR)* boven Texel tijdens een eenmalige formatievlucht in de zomer van 1956.

**Omslag, voorzijde:** De *MK732* in de kleuren van No.485 Squadron zoals het toestel op 6 juni 1944 deelnam aan de invasie van Normandië. *MK732* schoot een Ju-88 neer, en twee dagen later een FW-190. De foto werd genomen tijdens de 50 jarige herdenking van de Invasie en werd gevlogen door Cor de Bly. (Richard Paver via PRA)

ISBN: 9789464565287  
NUGI: 465  
1e druk, oktober 2016  
2e druk, juni 2025

© Copyright 2024  
Walburg Pers / Lanasta

Fotobewerking: Lanasta  
Vormgeving: Jantinus Mulder

[www.walburgpers.nl/lanasta](http://www.walburgpers.nl/lanasta)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a database or retrieval system or published in any form or way, electronically, mechanical, by print, photoprint, microfilm or any other means without prior written permission from the publisher. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to: Walburg Pers / Lanasta, Nieuwe Prinsengracht 89, 1018 VR Amsterdam

## Eerst even dit:

Het idee voor dit boek is van èèn man afkomstig: Coen van de Heuvel van Flash Aviation in Eindhoven. Coen doet al lang in luchtvaart historie en zijn ruime luchtvaart hobbyshop is daar de getuigenis van. Vliegtuigspotters vinden hun weg in diverse richtingen, soms als vlieger, verkeersleider, maar de meeste blijven toch spotten en registreren.

Dat registraties daar een onderdeel van zijn is u wel bekend natuurlijk anders las u dit boek niet. En zo kom je dan indirect in aanraking met Spitfire registraties die in de afgelopen jaren her en der te vinden waren. Van mijn bijdrage *Dutch Spitfires Part 1* uit 1986 werd op grote schaal informatie overgenomen en via eigen bronnen weer verspreid met als gevolg dat er natuurlijk fouten werden gemaakt en de geschiedenis alleen maar duisterder door werd.

Nu, na ruim 30 jaar, is het boekje nog steeds in gebruik, maar bromde Coen van de Heuvel het is wel een beetje achterhaald. Hoe kon hij dat nu weten?

Coen had zelfs nog tijd om regelmatig naar archieven te gaan en met stapels copie documenten thuis te komen. Waaronder heel wat nieuwe informatie over Nederlandse Spitfires, die we nooit eerder hadden gezien. Dus zei Coen op een

dag, als je een nieuw boek wil maken dan mag je over alles wat ik heb beschikken en dus misbruikte ik zijn copieer apparaat.

Thuis kwam ik tot de conclusie dat het uitstekend materiaal was om in een nieuwe versie te verwerken, maar daarbij kwam een geheel nieuw en onbekend feit boven water. Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwamen Nederlandse vliegers naar Engeland die bij de RAF werden ingelijfd en waarvoor de RAF (Air Ministry) snel Spitfires beschikbaar stelde om aan de strijd deel te nemen. Dat dacht ik tenminste, en de meeste, zo niet allen van u ook.

Hoe anders was het. De Nederlandse Staat moest heel gewoon elke Spitfire kopen en betalen plus de kosten van onderhoud en reparatie's. Hé! wacht even, dan zijn dat dus gewoon Nederlandse Spitfire's en moeten ook in het boek worden opgenomen. Even verder filosoferen vond ik dus ook dat alle bekende in Nederland neergekomen Spitfire's daarbij horen en waar van hier en daar nog onderdelen te vinden zijn. Zo kreeg dit boek zijn volle omvang. Neem daar ook nog bij de Operational Record bladen van No. 322 (Dutch) Spitfire Squadron tijdens de RAF periode en het boek is snel gevuld. De wetenschap dat er ook twee



Nederlandse dames op de Spitfires hebben gevlogen! Ik meen dat er nu toch wel alles over onze Nederlandse Spitfire's is gezegd en gepubliceerd zodat we het hiermee voor een lange periode kunnen afsluiten. *Dutch Spitfire Part1* ging 30 jaar mee en wordt nog steeds geraadpleegd zodat ik aanneem dat dit boek met al zijn details voor de komende generatie(s) beschikbaar zal blijven. Ik ben er blij mee omdat het research-werk leuk was en is. Graag gedaan.

Maar voor een groot deel allemaal te danken aan Coen van de Heuvel. Bedankt Coen!!

*Dronten, najaar 2015.*

*Harry van der Meer*





**Linkerpagina:** Gilze Rijen fotograaf Ben Ullings maakte een serie air to air opnamen van de MK732 met vlieger Chris Lorraine aan het stuur. Fraaie bottoms up opname voor modelbouwers.

## Voorwoord

Als kind van 12 jaar kreeg ik mijn eerste modelvliegtuig op bonnen van de Shell. Dat was de basis van mijn hobby modelvliegen. Samen met twee vrienden werd de huidige Modelvliegclub Nijverdal opgericht en al snel werd er begonnen met afstand schaal wedstrijden.

Op de vliegbasis Twente had ik bij enkele bezoeken met mijn vader en moeder een aantal jagers in camouflage kleuren gezien met H nummers erop; Spitfires dus. Mijn interesse was gewekt en ik begon van alles over deze kist te verzamelen. Het was dan ook niet vreemd dat ik bij de schaalwedstrijden met een model Spitfire deelnam. Ik werd tweede.

In de jaren 70 bezocht ik met een paar andere modelvliegers de Shuttleworth Collection in Old Warden en zag daar een Spitfire voorvliegen en tegen mijn vrienden zei ik toen dat ik ooit zelf met een dergelijk toestel zou vliegen!

Eind tachtiger jaren kochten wij de restanten van Spitfire L.F.Mk IXc, serial MK732. Samen met een groep vrienden hebben we deze Spitfire gerestaureerd.

Jack van Egmond sr. direct na zijn eerste solo vlucht op MK732.



Begin Juni 1993 vloog het toestel voor het eerst op Lydd airport in Kent Engeland wat een ongelofelijke ervaring was. Nadat de Spitfire terug was gekomen van zijn eerste overland vlucht naar Leeuwarden en het nodige onderhoud had plaats gevonden, werd de kist testgevlogen door de Engelse vlieger Chris Bevan. Op 17 juni 1993 werd besloten dat ik er die dag er op zou vliegen. Tot dan toe had ik veel uren met een Tiger Moth en een Boeing Stearman gevlogen, ook had ik achterin de Harvard van Cor de Blij op Lydd enkele landingen uit de backseat gemaakt, die mij overigens zeer gemakkelijk afgingen. We besloten mijn eerste vlucht vanaf gras te maken en daarom werd de kist door Chris Bevan naar Goodwood gevlogen, omdat dit veld een lange en brede grasbaan had. Zelf vloog ik met een ander toestel ook naar Goodwood vanaf Lydd.

Er aan gekomen werd mij door Chris Bevan verteld hoe ik de kist het beste kon handelen, het meeste was mij overigens als technicus al bekend. Ik ben ingestapt en heb de motor opgestart, ben vervolgens naar naar het begin van baan 32 gerold, opgelijnd, de laatste checks, stick ongeveer neutraal en langzaam het gas open, wat een acceleratie! Ongeveer half gas komt de supercharger in en meteen hangt de kist in de lucht. Ik druk licht na tijdens het versnellen naar 160 mijlen, stick overpakken en de selectiehandel voor het landingsgestel geselecteerd naar wielen op, uitklimmen met 160 en 2750 RPM. Op een 2500 foot hoogte afronden en de propeller geselecteerd naar de gewenste inlaatdruk waarna de de kist versneld naar een slordige 220 mijlen, wat gas terug tot een 2200 RPM om deze snelheid aan te houden.

Eerst nu heb ik tijd om te genieten. Wat een gevoel, ik ben de eerste Nederlander, die nadat de luchtmacht deze kist uit faseer-



den, een echte Nederlandse Spitfire vlieg! Wie had ooit durven denken, dat een sportvlieger met notabene het kleinste brevet (Klein A nu sportlicentie) zo'n kist zou vliegen! Na enige tijd langs de zuidkust te hebben gevlogen, keerde ik terug naar Goodwood, om zoals door Chris Bevan geadviseerd op Downwind mijn check lijst af te werken. Toen ik daarmee klaar was keek ik over mijn schouder om te kijken hoe ik zou indraaien voor de baseleg en final, maar het vliegveld lag al ver achter mij, ik had geen rekening gehouden met de veel grotere aanvliegsnelheden van de spitfire, dan de kisten die ik gewend was. Kortom gedraaid en baseleg opnieuw aangevlogen nu ging alles goed en kwam ik als gepland voor baan 32 uit, een final approach en een flare rond de 90 mijl resulteerde in de meest prachtige driepunt landing die men kan bedenken.

Het ontbreken van enig uitzicht op de baan was geen probleem, ik was er in de voorgaande kisten al helemaal aan gewend, Ik had een gevoel dat ik niet beter kan omschrijven als GEWELDIG! Na koffie te hebben gedronken heb ik de kist weer via Beachy Head naar Lydd gevlogen. ook de landing op een harde baan met enige zijwind leverde totaal geen problemen op.  
Wat een ERVARING!

Daarna heb ik vele uren in dit legendarische vliegtuig kunnen vliegen, wat een voorrecht!

Jack van Egmond Sr.

De eerste zilveren Spitfire, MJ642 H-11, op Twenthe begin 1948 in eigen beheer van de JVS gespoten. De meeste andere kisten werden bij Fokker zilver gespoten.

### **STOP PRESS !**

Twee Nederlandse Spitfire's worden weer vliegwaardig gemaakt:

Mk.IX, MJ271, H-8 en 3W-8 is in Engeland verkocht en zal vanaf 1.10.2016 weer vliegwaardig worden gemaakt  
Gereed verwacht medio 2019.

Mk.XVI, TB885, 3W-V bij 322 squadron in 1945, die al een jaar in restauratie is en naar Nederland is verkocht  
Deze tweede vliegende Spitfire in Nederland zal naar verwachting eind 2017 gereed zijn.

# Inhoud

	- Eerst even dit:	5
	- Voorwoord	7
<b>11</b>	<b>Hoofdstuk 1 - Inleiding</b>	
	- Waarom een Spitfire	11
	- Wat is een Spitfire?	15
<b>21</b>	<b>Hoofdstuk 2 - RAF Periode Tweede Wereldoorlog</b>	
	- RAF form 78, the aircraft movement card	21
	- Nederlands Indisch Spitfire Fund	24
	- Door Nederland aangekochte Spitfires bij de RAF	27
	- Operations Record Book intro	47
	- Nederlandse Vliegers bij No. 322 (Dutch) Sqn Royal Air Force	48
	- Spitfire crashes tijdens de Tweede Wereldoorlog	53
<b>73</b>	<b>Hoofdstuk 3 - Nederlandse periode 1945-1957</b>	
	- Target One en Target Two projecten	73
	- In Nederland gebruikte serials	81
	- De Spitfire's voor Schreiner en Co.	101
	- 322 Squadron, Nederlands-Indië; JAVA	106
	- Vliegtuigdump op Medan	114
	- FOKKER grote inspectie Indië Spitfires	119
	- Instructie en Museum toestellen	126
	- Spitfire survivors	141
	- Spitfire (plastic) replica's in Nederland.	151
	- Restauratie projecten	155

# 159

## Hoofdstuk 4 - Een vliegende Spitfire

- Vliegen met de Spitfire 159
- Missing Man formatie door en met Berry Macco 165
- Dutch Spitfire Flight D.S.F. 168
- Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht 171
- De cirkel gesloten 173
- Nawoord, door Chris Lorraine 177
- Laatste woord ... 179

**Operations Record Book 322 Sqn 181**



MK959 *H-15*, *3W-15*, werd als decoy aan Eindhoven geleverd en (tijdelijk) aan de Royal Air Force op Eindhoven uitgeleend. Hier staat het toestel, van pseudo RAF camouflage voorzien zonder registratie, medio 1959 in het Engelse kamp. Het werd in 1961 weer terug gegeven.

## Waarom de Spitfire?

Tja, daar vraag je me wat. Let's go back to 1957. Ik was opgeroepen voor de dienstplicht en had geen flauw idee waar dat zou zijn. Toen kreeg ik een oproep voor Nijmegen bij de Kraaijenhoff kazerne die van de Luchtmacht bleek te zijn. Nou, t'zal wel he? Op 4 oktober 1957, de dag van de allereerste ruimtevaart satelliet, ja de *Spoetnik*, daarom onthou ik dat zo goed. Ik kwam op voor mijn nummer en laat op dat exercitie terrein nou een vliegtuig staan, een Meteor Mk IV. Ik gaf er niks om. Na 3 maanden werd ik verwezen naar de vliegbasis Leeuwarden voor een cursus. Met 7 man, allemaal Amsterdammers! liepen we een lange toegangslaan af (die nog steeds is) tot die bij een taxibaan ophield. In de verte kwam een straaljager aan vliegen en wij keken hoe die landde, en in onze richting kwam aantaxien. Op enkele meters van waar we stonden passeerde hij, kap open, even opzij kijken naar dat nieuwe volk en met een grijns op zijn gezicht even zwaaien naar ons. BANG, dat kwam aan. Dat is leuk!

De andere jongens bleven nuchter en ongeïnteresseerd, maar ik kreeg kramp in m'n maag en er gebeurde iets wat mijn geheel onbekend was. Ik was door het luchtvaart virus geïnfecteerd en zou er de rest van mijn leven niet meer vanaf komen.

Net als iedereen had ik ook een straatvriend, en die had net toen ik in dienst moest zich op gegeven voor de vlieger opleiding. Toen ik in Nijmegen op het terrein stond kwam hij net op voor de eerste training. Mijn maatje! Hij kwam niet ver en was enkele maanden later weer mijn straat maatje, maar nu met vriendinnen. Dat vliegen had ons allebei aangestoken en we praten dag en nacht over vliegen en vliegtuigen. We kochten van die kleine boekjes, de Prisma pockets en in 1960 stonden die vol met oorlogsverhalen. De een na de ander versleten we in hoog tempo, en wat opviel was dat er zo vaak een vliegtuig in voor kwam dat ze blijkbaar allemaal hadden gevlogen: de Spitfire. Nieuwsgierig geworden gingen we op zoek naar wat voor ding dat was. Geweldig dus!

Toen hoorde ik voor het eerst dat er op de Vliegbasis Eindhoven waar ik bijna 2 jaar was gebleven een echte Spitfire stond, om de hoek van waar ik werkte! Ik heb het nooit gezien.

Toen kwam Hugo Hoofman met een heel nieuw luchtvaartblad; *Cockpit*, voor 90 cent elke maand. Ik meen in nummer 4 stond de Spitfire beschreven, "*er vliegen nog steeds Spitfire's in België!*" schreef hij. Ja, toen had ik het niet meer, krom op m'n fiets en peddelde van Amsterdam naar Oostende. Dat

was ik wel gewend want ik had aan wielrennen en later toerfietsen over honderden kilometers gedaan. Het leverde me een leuk contact op met een Belgisch meisje Claudine, waar ik geen woord van verstond, maar we bleven maar lachen. Tenslotte was Oostende bereikt, maar bleek het Coxyde te moeten zijn. Op een verlaten vliegveld, waar de deuren van de hangaars gewoon open stonden, zag ik geen enkele Spitfire staan, alleen een Meteor.

Gewapend met mijn zwart-wit camera (wie kon er kleur betalen?) ging ik de hangaar in. En ziedaar, er stonden vier Spitfire's kras kras door elkaar, met motoren en onderdelen tegen de muur. Geschilderd in de kleuren van de laatste film *The Longest Day* waar voor ze gebruikt waren. Er verscheen niemand, dus heb ik in het laatste daglicht wat foto's gemaakt en voor het eerst een echte Spitfire aangeraakt.

Later hoorde ik dat ze te koop waren en niet meer vlogen, voor 4000 Engelse ponden, met een nul-uren motor erbij. Even snel narekenen leerde me dat het de prijs was van een nieuwbouw eengezinswoning. Teleurgesteld ging ik weer terug naar Amsterdam, nou ja teleurgesteld? Ik heb er de rest van m'n leven op geteerd en nog steeds.

## Nederlandse Spitfires

Intussen was mijn vriend aangenomen bij de KLM als hofmeester en daarop raakten we elkaar uit het oog. Hij werd purser en vloog dus toch, maar niet achter de knuppel.

De Spitfire was in mijn belangstelling gekomen, maar er waren nog enkele 100.000'den vliegtuigen die mooi waren. In 1967 ging ik bij de Luchthaven Schiphol werken op het platform en kreeg zo luchtvaart met emmers vol toegediend. Op een dag was een collega in Engeland geweest en vertelde me dat hij de ene na de andere Spitfire over zijn hoofd had zien vliegen: de opnamen voor de *Battle of Britain* film! Dat was het breekpunt voor mij.

Thuis ging ik eens overpijnzen waar die ziekte toe moest leiden en besloot de historie van alle Spitfire's in de wereld te gaan verzamelen. Maar al spoedig bleek dat er nog enkele duizenden mensen in de wereld hetzelfde deden, dus dat was gauw over. Toen ontdekte ik dat nog niemand zich echt op de geschiedenis van de Nederlandse Spitfire's had gestort.

Een eerste bezoek aan de sectie Luchtmacht Historie op Ypenburg gaf de start voor een geweldige tijd met Spitfire's. Ik kreeg mijn

eerste eenvoudige lijst met gegevens van de Spitfire's en het begin was er. Ik schreef aan iemand in Engeland met de zelfde interesse en kreeg prompt antwoord en veel vragen. Hoeveel Spitfire's heeft Nederland gehad, zijn er nog overblijvers, waar staan die, hoe zien ze er uit, wat doen ze er mee. Het bracht me er toe om ook oud medewerkers op te zoeken, interviews te houden, foto's te lenen en te reproduceren, nog meer nieuwe namen nalopen, meer mensen ontmoeten, de Lets bezoeken, Twenthe waar nog veel mensen werkten die aan de Spits hadden gewerkt. Ik ging ook op zoek naar de overblijvers; een in Delfzijl, een in Eindhoven op een paal, één in het museum op Schiphol, één in het oorlogsmuseum te Overloon. Dat was niet genoeg voor de Engelse vriend, als de identiteit niet bekend is, zoek het dan uit! Slaafs ging ik op zoek naar de gevraagde informatie.

Schiphol was duidelijk: de *3W-1*, volgens de kaart was dat dan de *H-1*. Eindhoven was ook duidelijk, er stond *VL-V* op en *MJ289*, wat wil je nog meer.

Van Overloon was al duidelijk dat de beschildering niet klopte, maar er was ook niks zichtbaar. Delfzijl stond op een dak en daar kon je niet bij. Er stond ook niks op. Engeland: vraag dan toestemming om het

te onderzoeken! Was ik er maar nooit aan begonnen, het ontwikkelde een kettingreactie tot vandaag aan toe. Geen klacht hoor, het was gewoon het bedrijven van een ultieme hobby.

Een dagje Delfzijl gaf al snel alle geheime prijs. Onder een dun laagje verf zat de oude registratie nog, zodat *MJ271* en *3W-8* als snel waren gevonden. Een dagje Eindhoven leverde een lange ladder op en verder geen resultaat.

Overloon was terug houdend, omdat vorige archeologen geen van allen waren terug gekeerd. Als ik serieus was, wilden ze wel de km kosten vergoeden. Maar ook hier geen spoor van de identiteit en veel panelen zaten muurvast. Er was dus zwaarder geschut nodig. Zelf hadden ze wel wat, maar vonden het ook niet nodig om iets open te schroeven. Na een uitleg van mij kreeg ik toestemming om mijn gang te gaan. Met beter gereedschap, een zaklantaarn en veel geduld en zwarte handen kwam de onder beplating een beetje los, de neus fairing want de bodemcowling was vast gepopnageld. Er leek iets te staan, maar het was zwart van de olie en vuil. Na moeizaam vegen, je kon er met een hand bij maar dan niet zien wat je deed, werd met gele verf zichtbaar *PL965* en het serie nummer *6S504719!* op de firewall.

Eindhoven bleek vals te zijn; de echte *MJ289* was in Afrika verongelukt: F.T.R., failed to return. Het moest dus een andere zijn. Ik heb daarop de commandant Eindhoven gevraagd om nader onderzoek te mogen doen met iets meer als een ladder, waarop ik werd uitgenodigd om grondig te onderzoeken, ze haalden daarvoor het toestel van de paal!

Inmiddels wat meer ervaring gekregen, met advies van Engeland, ging ik samen met Lt. Baltussen aan het werk.

Ook hier weer veel vuil, vet en stof, en daardoor vrijwel onzichtbare plaatjes. Na een uur werd victory gekraaid, een klein aluminium plaatje kon worden los gewrikt en daarop stond de serial *MK959*. Mijn boek erbij waarop het dus de *H-15* alias



Mijn eerste kennismaking met de Spitfire in 1960. *MJ143*, *H-1*, *3W-1*, in het museum Aeroplanorama op Schiphol Oost, toen nog voorzien van olieklbak.



de 3W-15 bleek te zijn. Ik meen dat we het met een bezoek aan de mess hebben gevierd. Daarna een kleurschema voor het toestel uitgezocht, en opgestuurd, zodat ik enkele maanden later het resultaat kon zien.

Ik werd uitgenodigd om er bij te zijn als het toestel weer op de paal ging. Maar eh... die kleur he, die is te bruin, hoe kan dat nou? De schilder kwam gelijk met zijn spullen en overtuigde mij ervan dat hij precies volgens de kleurmonsters had gewerkt. Toen ik het origineel bekeek, wat ik had geleverd, bleek het verkleurd! Kolonel Ponte vergaf het me en had speciaal voor mij een luchtfoto van de Spitfire op de paal laten maken. In het bij zijn van de oud commandant Eindhoven, Kolonel Jan van Arkel werd mij de foto overhandigd. Van Arkel had in 1964 de Spitfire op de paal gezet, mede omdat hij er zoveel op had gevlogen.

Maar de Engelse vriend wilde meer: wat doen ze er aan, of doe anders zelf wat aan de Spitfire's. Overloon kon wel een lik verf gebruiken en een jaar later ben ik met zwager Fred en de hulp van Eindhovense Klu

Begin van een hobby. Mijn eerste kennismaking met de MJ271, H-8, 3W-8, op het dak van het Delfzijl Oorlogsmuseum in 1970.

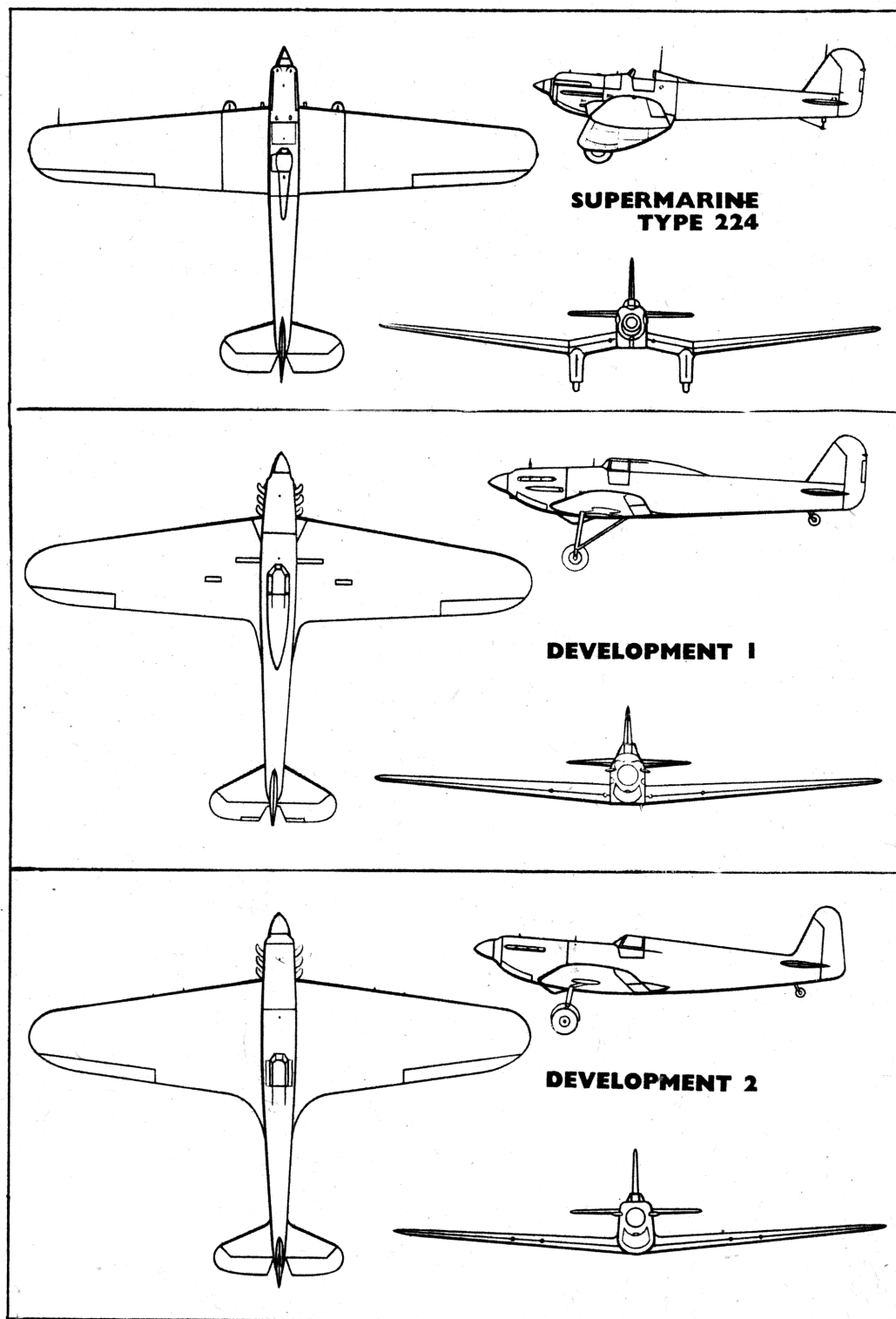
spuiterij, het toestel gaan omschilderen in de echte PRU kleur blauw (een gallon van Shuttleworth gekregen) en de echte serial PL965 aangebracht.

Alleen Delfzijl nog. Die kon wel een forse restauratie gebruiken. Belangstelling genoeg, maar voor resultaat moet je echt zelf op pad. Delfzijl vond het goed, maar er mocht absoluut geen 322 Squadron van Leeuwarden bij betrokken worden, ze waren bang dat ze hem dan kwijt zouden raken. De Anthony Fokker School in den Haag wilde het wel als leer project hebben maar dan moest ik voor alle onderdelen zorgen. De bedoeling was een project van zo'n 3 jaar en dan weer terug op het dak van het Delfzijlse Oorlogsmuseum. Maar het werk viel tegen, er was te weinig tijd om aan te werken, en toen er een wisseling van de wacht was, zette de nieuwe instructeur de Spitfire snel op zijn wielen en buiten in de regen er was geen tijd meer voor.

Intussen had Delfzijl aangegeven het oorlogsmuseum te willen sluiten en dat de Spitfire beschikbaar was voor verkoop. Die zelfde dag reed ik terug naar het museum op Schiphol en toen ik op kantoor kwam was de eerste vraag: *"weet jij een Spitfire te koop?, we hebben een donatie van Martinair gekregen en denken dat we er een kunnen kopen."*

De deal was snel gesloten, en vervolgens kreeg ik de vraag of ik voor de Spitfire wilde zorgen, want het was nu een bak vol onderdelen. Daar kun je geen nee tegen zeggen he?

En zo nam het Aviodome Museum me in dienst om de Spit te restaureren. Wel, de rest weet je nu wel.



Ontwikkeling van de Spitfire in 1934-1935. Het intrekbare onderstel leidde tot de elipsvorm van de vleugel.