

Serial	
PL998	RAF. 18.11.44, I.P.P. PRU,Benson; 03.01.45, No. 34 Wing; 11.01.45, No.400 Sqn a/c "L"; 17.09.45, No.83 GOC, naar No. 151 RU; 04.10.45 BAFO Communications Wing; 18.10.45, No. 151 RU; 25.10.45 BAFO C.W.; 13.12.45, No. 151 RU; 25.01.46 BAFO C.W.; 02.04.46, No.3 BRU; 09.05.46, BAFO C.W.; 21.05.46, terug naar No.3.BRU; 23.05.46, No. 151 RU; 21.08.46, BAFO C.W.; 21.12.46, No.3 BRU, schade Cat.Ac; 13.03.47 BAFO C.W.; 08.07.47, verkocht Netherlands Air Force, Neth.S.o.T.T.; 10.07.47 naar Twenthe. 22.07.47 naar LETS, ontdaan van huidplaten voor onderstel instructie. 1952 naar schroothoop.

F.Mk XIVc.

Serial	
RB155	RAF. 24.12.43, 39.MU; 23.08.44, de Havilland Witney; 22.08.44 schade repair in works; 30.08.44 Aw/Cn; 31.08.44, 39. MU; 07.03.45 No. 83 GSU; 19.05.45, No. 350 Sqn; 21.09.45 schade Cat. Ac/FA; 01.11.45, No.412 RSU; 08.11.45, No. 350 Sqn; 29.11.45, schade Cat.Ac/FA; 31.01.46 No. 151 RU; 26.03.46, No.3 BRU; 27.04.47, No. 151 RU; 31.07.47 naar Netherlands Gov't, Neth. S.o.T.T.; 08.47 door RAF vliegers overge-vlogen naar Twenthe. 06.08.47, ferry van Twenthe naar Deelen door Kapt. Focquin de Grave. Wegens de Griffon motor niet bij LETS in gebruik genomen, mogelijk met no. 0?.; Bij de brandweerschool Deelen op 27.03.1952 verbrand. (foto)

RB155 Mk. XIVc MN-C, ex No. 350 (Belgian) Squadron. RB is een van de eerste serials bij de Mk XIV en daardoor dus een van de oudste. Het was voor Nederland van geen waarde vanwege de Griffon motor die zwaarder dan de Merlin motor was en de andere kant op draaide. Daardoor belande het toestel al spoedig bij de brandweer op Deelen die het bij een oefening in brand stak waarbij het geheel verloren ging.



Serial	
MT853	RAF. Movementcard is missing; 1946, No. 41 squadron code XC- ; 06.08.47 ferry Twente-Deelen door Kapt. Focquin de Grave; Wegens de Griffon motor niet bij LETS in gebruik genomen. Naar de Lustrijka expo Rotterdam die van 18 oktober tot 2 november 1947 werd gehouden.Later kwam het toestel met schade retour naar de LETS. Medio 1954 ging het op verzoek van Kapt. Ulrichi naar de schietbaan in de Harskamp waar het werd kapot geschoten, o.a.de staart eraf. Tenslotte ging de Spitfire op 07.04.59 voor schroot naar Soestduinen

MT853 Mk.XIVc, XC- ex No.41 Squadron. Evenals RB155 niet bruikbaar voor de LETS en werd alleen voor enkele tentoonstellingen gebruikt. Ging naar het schiet-kamp de Harskamp als schietdoel en werd grondig kapot geschoten. Het ging in 1959 naar de schroothoop.



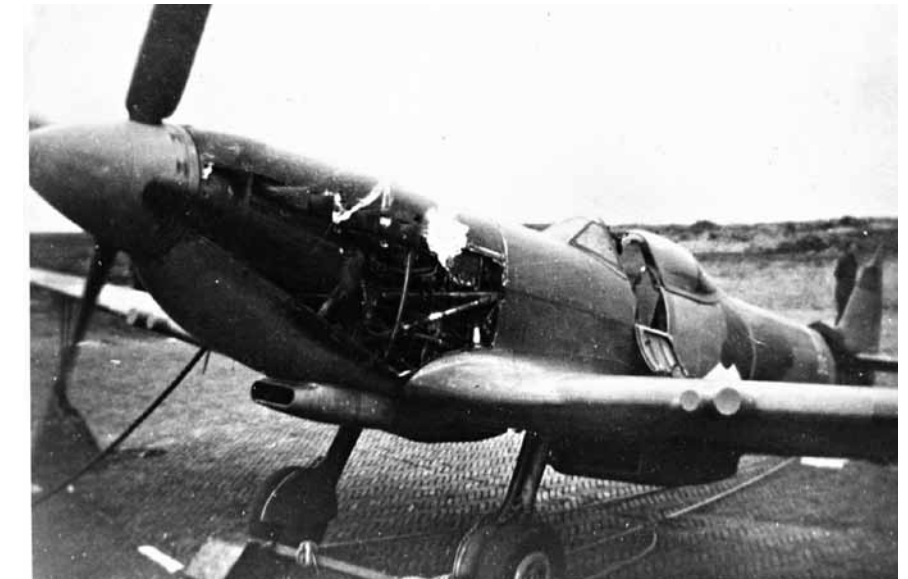
LF.Mk XVIe,

Serial	
TD264	RAF. 21.03.45, 9.MU; 08.04.45, No.83 GSU; 26.04.45, No. 421 Sqn; 24.07.45, Schade Cat.Ac/FA; 26.07.45, No.410 RSU; 02.08.45, No. 416 Sqn; 20.09.45 No.83 GOC; 11.10.45, Wing Communications Flight Berlin; 11.02.46, 33.MU 11.02.46, 33.MU; 03.46, Home census; 19.07.46, No. 164 Sqn; 03.09.46, No. 63 Sqn; 14.11.46, No.439 D.A.FC return; 02.11.46 No. 3 BRU; 08.07.47 naar Netherlands Air Force t.b.v. Neth.S.o.T.T.; 10.07.47 door RAF vliegers overgevlogen naar Twenthe. 06.08.47 ferry Twente-Deelen.
LETS no.5	In gebruik genomen als proefdraai machine. Het toestel kreeg Nederlandse roundels en LETS nummer "05" op de staart. Ging in 1952 naar brandweer en schroothoop.

Serial	
TD402	RAF . 20.05.45, 6. MU; 03.46 Home census; 01.10.46, No.151 RU; 08.07.47 Verkocht aan Netherlands Air Force, toestel is nieuw en ongebruikt, Neth.S.o.T.T ; 10.07.47 door RAF vliegers naar Twenthe overgevlogen; 26.07.47, testvlucht; 06.08.47 ferryvlucht Twente-Deelen door Kapt.Asjes.
LETS no.6	In gebruik bij LETS als proefdraai machine met no. "06". Medio 1952 naar schroothoop.

Spitfire LF.Mk.XVIe was een van de moderne versie met druppel cockpitkap en lagere romp. Het toestel was splinter-nieuw en had behalve ferryvluchten geen uren gemaakt.

Voor het gebruik als proefdraai machine waren er geen andere procedures en was de cockpit gelijk aan de normale Mk.IX. Alleen de cockpitkap ging nu met een slingertje open, terwijl normaal bij de kleinere kap dat met de hand gebeurt.



Mosquito B Mk.XVI.

Serial	
MM133	RAF.; 22.06.44, No. 627 Sqn; No. 692 Sqn; BAFO, No 18 Sqn; No.69 Sqn; 28.06.47, 151 RU; 30.07.47 naar Nederland; 01.08.47 overgevlogen naar Twente, 06-08 ferry naar LETS Deelen voor grondinstructie in Hangar B. Nederland had 40 Mosquito's gekocht voor de stijd tegen Japan en betaald maar de koop ging niet door wegens het einde van de oorlog tegen Japan. Een tweede Mosquito, TA122, werd aan de TH te Delft geleverd en is nu in het Mosquito Museum in Engeland weer herbouwd!

Opmerking; Alhoewel de correspondentie hierover duidelijk is dat er negen Spitfire's werden geleverd, zijn er maar acht bekend. Nergens werd de negende op een lijst of kaart aangetroffen. De PM156 lijkt de beste kandidaat omdat die op dat moment in Nederland op Twente werd gebruikt toen de toestellen aan Nederland werden toegewezen.

Technische Hogeschool, Delft

Verkregen door bemiddeling van de RAF Mission to the Netherlands, en geleverd aan Technische Hogeschool Delft.

Voor zover ik na vele jaren zoeken kon nazoeken waren deze serials een kandidaat: *EN506*; *MD120*; *MD143*; *MD169*; *MD176*. Op 16 juli 2014 werd uit de air-

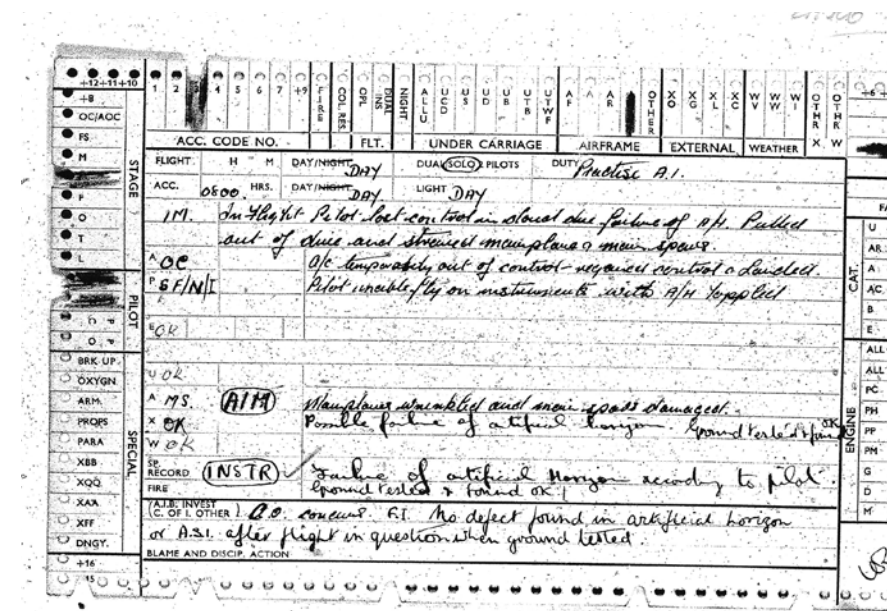
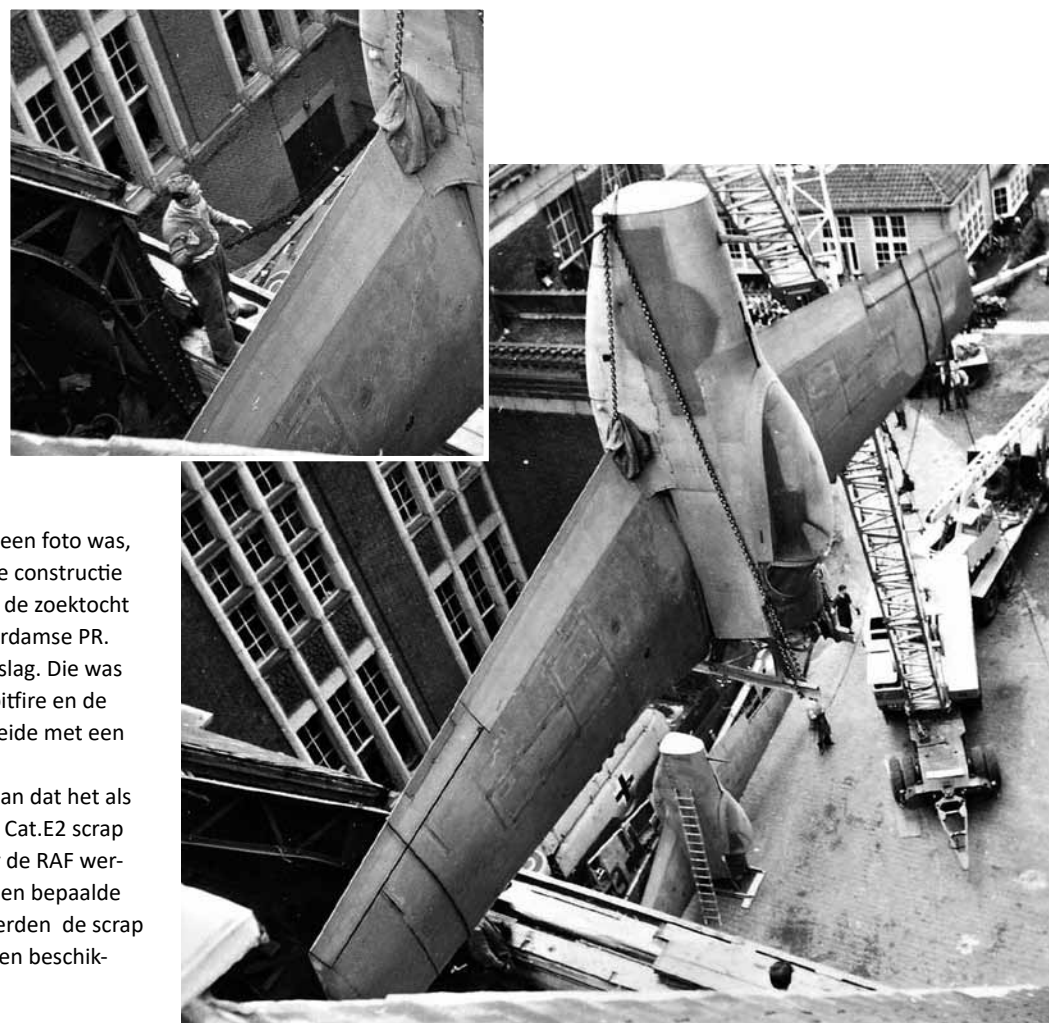
craft accident records in het RAF Museum te Londen na 44 jaar! de juiste serial gevonden. Hm

F.Mk.VIIC

Serial	
EN506	RAF 26.07.43 naar 39 MU; 19.08.43 naar No.405 A.R.F. Heston voor modifications; 27.08.43 naar No 124 Squadron als ON-; 07.02.44 naar R.Malcolm voor mod's; 15.11.44, R.I.W. No.1 CRU; 21.04.45 Aw/Cn; 13.05.45, 33 MU; naar No. 519 Squadron code Z9- RAF Wick, Scotland; 02.07.45, CatAc, tailwheel damage; 11.45, naar RAF Leuchars, Scotland. 7.11.45, Cat Ac, vleugels overbelast na duikvlucht; 19.11.45 re-Cat E2 scrap. Aan TH.Delft geschonken en in april 1946 gearriveerd.
-	Geen serial of codes gevonden. Het toestel werd na aankomst gedemonteerd en later verzaagd voor onderdelen. Rest naar Engeland en gebruikt bij herbouw van PL344. De Spitfire F.MkVIIC was geheel medium sea grey met PR blue aan de onderkant voor het gebruik op grote hoogten zoals meteo vluchten. Een type C1 roundel staat op de romp, wat na de oorlog standaard was. De motor was bij een F.VII een Merlin 64. Het type Mk F.VII was bij No.118, 124, 131, 154, 519 en 616 Sqn in gebruik. Er werden er 140 stuks van gebouwd, waar van 16 type HF.VIIC.

EN506 Mk.VIIC, ex No. 519 Squadron. In 1946 aan de TH geleverd maar geen identiteit van bekend. Uit de onderdelen was vast te stellen dat dit een Spitfire Type IX was en daardoor de serial *PL344* kreeg. Toen later bleek dat het toestel toen nog niet in de TH kon staan volgde een lange zoektocht naar de werkelijke identiteit. Het romp vleugel deel, waarvan een foto was, bleek na veel zoeken door de constructie van een Mk. VII te zijn zodat de zoektocht in die richting ging. De Rotterdamse PR. XI *PL854* gaf daarbij de doorslag. Die was geschonken net als de TH Spitfire en de overeen-komst was dat ze beide met een vleugel waren geleverd.

De RAF movementcard gaf aan dat het als laatste was afgeschreven als Cat.E2 scrap metal. Alle Spitfires die door de RAF werden verkocht gingen tegen een bepaalde rest waarde. Alleen gratis werden de scrap metals weggegeven, als er een beschikbaar was!



Mijn conclusie was dat het toestel dus een crash of ongeval moet hebben gehad waarbij een vleugel verloren ging en de rest niet meer repareerbaar was. Na alle bekende Engelse historians te hebben geraadpleegd, en het feit dat er maar 140 waren gebouwd, kreeg ik het advies om de RAF accident cards te raadplegen. Dat waren er circa 2000 van en bij no.1960 of zo kwam de serial te voorschijn: In november 1945 maakte *EN506* een hoogtevluucht gevolgd door een duikvlucht omdat "de horizon niet werkte" aldus de vlieger. Na controle bleek dat de beide vleugels waren overstressed en vervormd zodat de eerste Cat.Ac keuring werd vervangen door Cat.E2. Na 44 jaar zoeken was de serial toch boven water!

F.Mk IXc

Serial	
PL344	Uit onderzoek bleek dat de TH Spitfire een F.Mk.IXc zou moeten zijn. Nieuwe gegevens tonen aan dat de <i>PL344</i> begin 1946 nog bij de RAF in gebruik was, en dus niet in april 1946 bij de TH kon staan. In Engeland werd later een Spitfire herbouwd met onderdelen van de TH Delft Spitfire, die op 11 maart 1991 de eerste vlucht maakte en nu in Amerika vliegt bij Tom Blair als <i>PL344</i> .

Zie ook pagina's 127 en 135 voor *PL344*.

Via RAF Mission geleverd aan Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart, Rotterdam

PR XI.

Serial	
PL854	RAF 17.06.44, 6 MU; 25.08.44, PRU, Benson; 08.09.44, RAF Northolt, "F", 16.09.44, No.16 Sqn; 23.04.45 schade Cat.Ac/FB; 29.03.45, No.151 RU; 7.04.45, re-Cat.E, repair in works Heston Aircraft; 05.07.45, re-Cat.E2 scrap; 01.46, schenking via RAF Mission naar Nederland; de romp ging medio 1973 naar HTS Haarlem en is daar verschroot. Rompspant 11en 12 zijn overgebleven en mogelijk voor een herbouw project gebruikt in Australië.

Evenals de TH Delft vroeg dit museum kort na de oorlog aan de RAF Mission to the Netherlands om een Spitfire voor het museum te mogen ontvangen. De Mission nam het verzoek in overweging en bood een Spitfire PR XI *PL854* aan. Het type was aan het einde van de oorlog al obsolete verklaard omdat de PR XIX het had overgenomen.

Uit gesprekken met de conservator bleek dat het maar een vleugel had maar daar was geen ruimte voor zodat die terug ging, en de romp was achter de cockpit beschadigd wat later werd verwijderd zodat er een rompstuk van zo'n 6 meter aanwezig was. Een bijzonderheid was dat de romp in camouflage was gespoten over de PR Blue heen. Toen het museum medio 1973 sloot

ging de romp naar de HTS in Haarlem waar het korte tijd later verder werd verzaagd zonder doel. Er bleven twee spanten over die in Australië terecht kwamen. Het instrumentenbord ging naar het luchtmacht museum en werd in de *MJ143* gezet. Ik heb er nimmer een foto van gezien, misschien een van de lezers??

Nationaal oorlogs en verzetsmuseum Overloon

PR XI.

Serial	
PL965	Oorspronkelijk in 1954 toegewezen aan het Nationaal Luchtvaart Museum op Schiphol Oost. Werd bewaard bij de LETS op Deelen met B-25 Mitchell 2-9, ook voor het museum. Maar bij de opening van het Aeroplanorama op Schiphol-Oost werd MJ143, H-1 gebruikt. Daarop werd de PL965 aan de Klu terug gegeven, die het toestel aan Overloon heeft overgedragen. Hier stond het eerst in de foute kleuren als 3-W, maar vanaf 26.07.73 weer in de PRU blauwe kleur met serial PL965 op de romp. Op 01.11.75 ging het voor een onderhoudsbeurt naar de RAF te Bruggen in Duitsland en kwam op 10.04.76 weer terug in het park. Na weer enkele jaren buiten in het park te hebben gestaan werd de staat te slecht en werd het vervangen door een Spitfire F.Mk.XIV waarmee 322 Squadron jacht op de V-1 maakte. Op 13.03.86 werd PL965 omgeruild voor de Mk.XIV en ging naar Engeland voor restauratie.



PL965 PR.XI kwam in 1960 van de LETS Deelen naar het museum en stond lange tijd buiten en in verkeerde kleuren. In 1973 en 1976 werd een PRU kleurschema aangebracht en in 1986 werd het geruild voor de Mk.XIV die beter bij de V-1 vliegende bom past.

NH649 F. Mk. XIVc. Dit toestel kreeg bij de Indian Air Force de serial HS649 wat vaak een toepassing van de RAF serial was. Omdat er verder geen gegevens waren te vinden kreeg het de meest logische serial uit de NH serie. Om de link met de V-1 jacht te benadrukken kreeg de Spitfire de registratie 3W-F van Rudy Burgwal die topscorer werd en er 19 neerschoten. Enkele dagen later werd Burgwal met een Mk.IX vermist en bleek te zijn gesneuveld.



F.Mk XIVc.

Serial	
NH649	Na terugkeer uit India, in Engeland omgebouwd tot highback F.Mk XIVc. met serial NH649 van Indian Air Force; 13.03.86, geruild voor Spitfire PR XI PL965 met Oorlogs en Verzets Museum Overloon om een combinatie met de V-1 te maken. In expositie als 3W-F van Rudy Burgwal die 19 V-1's neerschoot. Burgwal failed to return op 12.08.44, (gesneuveld).

FR.Mk XVIII

Serial	
TP263	RAF 03.06.45, 33.MU; 02.12.45, 47 MU voor kratten; 08.12.45, Birkenhead Docks voor Naval Transport, ss. "Blau Mc Brayne". 16.12.45 vertrek naar Karachi; 31.01.46 aankomst Karachi.; 14.02.46 Rec'd ACCEA; 05.46 India Home census; 31.12.47, overgedragen aan Indian Air Force, herregistratie als HS649. Gebruikt door diverse Squadrons waaronder No.14 Squadron, code NL-. In 1977 door Indian Air Force te koop aangeboden en verkocht aan Haydon Baillie uit Engeland, samen met nog zeven Spitfire's. Verscheept naar Engeland.



TP263 F.Mk XVIII Direct na de oorlog geleverd aan Indian Air Force en gebruikt bij No. 14 Squadron als "NL". In 1977 gekocht door Ormond Haydon Baillie als een van de acht Spitfires en kwam in Maart 1978 in Engeland aan. De vleugels gingen naar Rudi Frasca in Amerika, en op de romp en staart werd geen serial gevonden. Via Paul Raymond in Londen kwam het in handen van Nick Grace die het aanpaste tot een Mk XIV voor Overloon. Enkele jaren later kwamen de vleugels terug uit Amerika en vonden we de werkelijke serials HS649 met daaronder! TP263 op de onderzijde van de vleugels, zie foto. Bij gelegenheid zal die serial op de romp worden aangebracht.

Nationaal Luchtvaart Museum Schiphol

Het Nationaal Luchtvaart Museum kreeg reeds in 1954 de Spitfire PR XI PL965 ter beschikking gesteld welke bewaard werd op de vliegbasis Deelen. Bij de opening van het museum op 17 mei 1960 op Schiphol Oost als Aeroplanorama kreeg het de beschikking over de MJ143 H-1 welke door de Luchtmacht speciaal voor exposities werd bewaard. Daardoor werd de PR XI, PL965, aan de Luchtmacht teruggegeven die het daarop aan het Museum Overloon schonk. In 1969 ging het museum voorlopig dicht wegens verhuizing naar Schiphol Centrum. In de zelfde tijd werd op Soesterberg het Militaire Luchtvaart Museum geopend die daarop de Spitfire H-1 te leen vroegen tot het Aviodome zou worden geopend. In 1971 vroeg het Aviodome de Spitfire terug, maar de Luchtmacht weigerde om dat het in bruikleen bleek te zijn gegeven. Daardoor had het Aviodome geen Spitfire

meer. In 1977 werd de Delfzijl Spitfire MJ271, H-8, door het Aviodome aangekocht en naar Schiphol overgebracht waar het langdurig werd gerestaureerd. In 1982 werd het permanent in de koepel tentoongesteld.

Voor een buiten expositie van het nieuwe museum op Lelystad Airport werd een plastic replica aangekocht en als 3W-K van 322 Squadron bij de Officersmess geplaatst.

In 2006 werd Spitfire MJ271, H-8 aan Historic Flying in Engeland verkocht om later als restauratie project naar vliegwaardigheid te worden door verkocht. Bij de publicatie van dit boek was dat nog niet gebeurt. Vanaf dat moment heeft de Aviodrome op Lelystad alleen nog de plastic replica 3W-K.

Spitfire F. Mk IX; LF. Mk IX; PR.XI.			
PL965	1954 – 1959	"R"	gereserveerd op Deelen bij de LETS met B -25.
MJ143	1960 – 1967	3W-1	bruikleen van Klu, retour Klu Soesterberg.
MJ271	1976 – 2006	3W-8	aankoop van Delfzijl. Verkocht naar Engeland.
(MK520)	2003 – heden	3W-K	plastic replica, aankoop uit Engeland. 3W-K
MK732	1984 – 1986	3W-17	in opslag voor 322 Squadron. Naar M.L.M.



MJ143, 3W-1 in het Luchtmacht Museum op Soesterberg toen het in de eerste T-2 hangaar was gehuisvest. Het toestel kwam in 1968 van de Aviodome en heeft tot 1973 in deze kleur gestaan. Voor het zestig jarig bestaan van de KLu werd het in de H-1 kleur terug gebracht.



MJ271, 3W-8 in Delfzijl in 1973 toen het door de bergingsdienst van de Luchtmacht werd opgehaald. Sgt-Majoor Hinze, voor de vleugel, op het moment om de propeller er af te halen. Daarna riep iemand koffie en viel de Spit voor over op zijn neus. Dat werd haastig gecorrigeerd.

Onder: MJ271, H-53 zoals het toestel in 1982 op Schiphol in gebruik werd genomen. In 2006 werd het verkocht aan Engeland waar het voor de Flying Legends nog een keer werd opgebouwd. Daarna verdween het in stukken in een container. Foto Duxford 2015.



MJ469, 3W-9, op Kamp Overmaat Vliegbasis Twente medio 1962. Door de JLB (Jeugd Luchtvaart Brigade) gebruikt maar helaas niet opgeknapt. Het toestel was redelijk compleet en was goed restaureerbaar. Het werd de laatste KLu Spitfire die naar de schroothoop werd afgevoerd.



Tentoonstelling Wings of Victory, direct na de oorlog

Spitfire LF.Mk XVIe

Serial	
TB617	RAF 06.02.45, 6. MU; 25.02.45, No.84 GSU; 29.03.45, NO.66 Sqn; 12.04.45, No.420 RSU; 19.04.45, No.66 Sqn; 30.04.45, No.84 ARF; 02.08.45, No.151 RU, tot 21.06.47, toegewezen aan Wings voor Victory, reizende expositie.
	Stond in diverse Nederlandse plaatsen opgesteld, o.a. op de Dam in Amsterdam, den Haag en in Antwerpen. Na afloop afgeschreven, soc. 21.06.47.



TB617 LF.XVIe. Deze bijna nieuwe Spitfire was in feite niet meer nodig en werd voor display doeleinden beschikbaar gesteld. Direct na de oorlog werd door de geallieerden een reizende tentoonstelling samengesteld uit bekende jagers en bommenwerpers. De jagers stonden o.a. op de Dam in Amsterdam, Den Haag, Antwerpen en nog enkele andere plaatsen. De bommenwerpers stonden op o.a. Schiphol voor het publiek opgesteld. Na afloop werden de meeste vliegtuigen gesloopt waaronder ook enkele op Schiphol.

Verhalen en geruchten over nog bestaande Spitfire's

Spitfire Mk.

1985 de Heer Joop van Rijswijk uit Warmond woonde vroeger in Friesland en had daar direct na de oorlog een kano met enkele onderdelen van een Spitfire. Iedereen wist waar die in een poel lag. Over het toestel of de vlieger was niets (meer) bekend. Het lag in het Frieske Gea waar een poel is en in een zijtak daarvan lag het vliegtuig, circa 1 meter onder water. Mijn bezoek aldaar heeft niets (meer) opgeleverd.

Schreiner Spitfire's

1957 – heden. Spitfire's Mk IX: *BS147*, *PT986*, *MK475* en *MK828*.

Nog steeds zijn er mensen die hopen dat deze nog ergens in een loods of zo liggen te wachten om ontdekt te worden. Toen van deze toestellen in 1957 het BVL werd in geleverd kwam een sloper om ze weg te halen. Iedereen had er een of meer kunnen kopen, maar het bleef bij onderdelen bewaren als de cockpitkap, gehele propeller, instrumenten en vast nog veel meer. De sloper bracht ze naar Haarlem waar ze enige tijd op zijn terrein hebben gelegen. Ik sprak iemand die er nog in had gezeten. Later verhuisde het bedrijf naar Beverwijk, waar ik het bezocht. Er waren geen Spitfires meer. Volgens de (totaal ongeïnteresseerde) eigenaar had hij ze naar Duitsland verkocht, maar ik denk meer om van me af te zijn. Meer dan wishfull thinking is het daarna niet meer geweest.

Onbekend type.

In 2007 verschijnt er in een Forum de mededeling dat de lokatie van een schuur bekend is waar een Spitfire is gezien. Omdat geen toegang werd gegeven werd enkele uren later het nog eens geprobeerd, maar nu waren ook de ramen aan de binnenzijde afgeplakt. De conclusie was dat de lokatie nu wel bekend was, maar de vraag was: een één of tweezitter, en was het rood/oranje of gecamoufleerd. Nederland gonsde enige tijd van de vondst, maar verder werd het stil; tot nu toe.

Spitfire Mk.V

Een inwoner van Lelystad kwam me vertellen dat hij een Spitfire Mk.V had die in België een crash had gemaakt tijdens de oorlog en die hij daar van een boer had gekocht. Het toestel lag nu bij een kennis in Duitsland, dicht tegen de Oost-Duitse grens aan. We maakten een afspraak om er naar toe te gaan. Hij bleek op het aangegeven adres in Lelystad te wonen, maar verder ben ik nooit gekomen. Hij bleef verder onzichtbaar. Het toestel zou compleet zijn maar met een vleugel. Jaren later meldde de man zich weer bij iemand anders, met het zelfde verhaal en resultaat.

Spitfire Mk.IX.

Het verhaal ging dat de decoy Spitfire *H-9* van Twenthe naar de HTS in Haarlem was gebracht. Mijn naspeuringen leverde in eerste instantie niks op, maar enkele jaren later toen ik nog eens informeerde zei iemand daar dat ze nog een heel klein stukje van een cockpit hadden. Ik nam me voor bij gelegenheid te gaan kijken. Dat duurde enkele maanden en toen ik er eindelijk kwam was de ongeveer 5 meter romp net verzaagd en met de schrootboer mee gegaan. Die was niet meer te traceren. Alleen twee spanten hingen nog aan de muur, die ik mee mocht nemen. Het betrof de Spitfire *PR.XI PL854* uit Rotterdam, die het bij de sluiting van het museum aan de HTS Haarlem hadden

afgestaan. Het instrumentenbord ging naar het MLM en zit nu in de *MJ143, H-1*. Ja, een gemiste kans.

Missing Spit.

In een luchtvaart forum werd nog eens gemeld dat er in het plaatsje Malden bij Nijmegen in 1975 een zwaar beschadigde Spitfire romp werd gezien in een privé garage. Verder geen informatie.

Eindelijk weer vliegende Spitfire's in Nederland.

Buiten Nederland werd met enige regelmaat de of een Spitfire gezien, en de wens om ook hier een Spitfire te zien groeide. Toen in Engeland de *Battle of Britain* film werd gemaakt in 1968 en 1969 werd het toestel in een klap immens populair. In veel landen in de wereld werden Spitfire's gevonden en weer vliegwaardig gemaakt, maar hier rinkelde de telefoon niet. Het waren daarom bezoekers die ons bij verrassing op een bezoek trakteerden:

Bezoekers			
Datum	Toestel	Type	
04.05.76	AB910	Mk.V	Rondvlucht bevrijdingsfeest. Coningsby-Gilze Rijen.
05.05.76	AB910		Rondvlucht, nachtstop Schiphol.
06.05.76	AB910		Retour Coningsby.
12.06.76	PS853	PR.XIX	Open dag Soesterberg, had propeller moeilijkheden.
00.09.76	MH434	Mk.IX	AC-S, Booker, Deelen, Ede, Deelen, Booker. Voor de film Een brug te ver. Pilot Neil Williams.
25.09.76	PM631	PR.XIX	AD-C, Coltishal, Rotterdam, Coltishal. Antic show.
00.05.83	NH904	Mk.XIV	G-FIRE, fly in Lelystad Airshow.
00.06.83	NH904		G-FIRE, vliegfeest Hilversum.
Hierna begonnen de Spitfires met een grotere regelmaat Nederland aan te doen tot er in 1993 weer een eigen Spitfire MK732 vliegwaardig was gemaakt.			



De enige Nederlandse vliegende Spitfire LF.Mk.IXc *MK732* van Gilze Rijen. Nadat het toestel bij de Koninklijke Luchtmacht Historisch Vlucht (KLHV) kwam werd het in de eigen luchtmachtkleur geschilderd zoals het ook van 1951 tot en met 1953 vloog.

Foto gemaakt door de auteur gemaakt vanuit de Harvard die een half uur in formatie vloog.

Links: Zoals het in 1984 allemaal begon toen *MK732* van de RAF uit St. Athan werd overgenomen. Een zeer kale romp zonder staart en twee kale vleugels. Er waren maar heel weinig mensen die er een toekomst in zagen.

Spitfire survivors

Van de 426 Spitfires die Nederland heeft gehad, waren er 424 gekocht en twee geschonken. Van die 424 waren er 116 gekocht door het Indië Spitfire Fund, en aan de RAF geschonken.

Er blijven 310 Spitfires die door Nederland gebruikt zijn. Daarvan zijn er anno 2015 nog 18 Spitfire's overgebleven, Survivors dus. Dat zijn volgens de laatste informatie (zie tabel rechts);

Het verloop onder de Spitfire's is toch nog redelijk groot, zodat er moeilijk een sluitende en duurzame opgave kan worden gedaan. Dit is de stand van zaken op 1 juni 2015 maar kan dus weer veranderen. Wie had gedacht dat de Aviodome zijn Spitfire zou verkopen?

Helaas blijkt van tijd tot tijd ook een Spitfire te verongelukken en wordt vernield. Dat lijkt dan maar zo, want er vliegen nu weer aan aantal Spitfire's rond die werkelijk total loss waren. Zeg dus nooit nooit! in Spitfire land.

Serial	Type	Status 2015
P8332	Mk IIb	01.04.42, RCAF; 06.12.64 RCAF Museum, ZD-L; Canada.
MH424	Mk.IXc	H-53 ; SM-32; onderdelen in Engeland gebruikt.
MH434	Mk.IXc	H-68 ; SM-41; G-ASJV; ZD-B, vliegwaardig op Duxford.
MH415	Mk.IXc	H-65 ; SM-40; Amerika, N415MH; ZD-E; 2015 te koop.
MJ143	Mk.IXc	H-1 ; Nationaal Militair Museum, Soesterberg. on display
MJ271	Mk.IXc	H-8 ; H-53, Historic Flying, Duxford, Engeland. Opslag.
MJ874	Mk.IXc	No.416 Sqn, DN-N; crash W/O Chambers; DAEG, Deelen.
MK297	Mk.IXc	H-55 ; SM-43; N9BL; 15.02.93 verbrand Ontario Canada.
MK732	Mk.IXc	H-25 ; PH-OUQ, KLHV, Gilze Rijen, vliegwaardig
MK912	Mk.IXc	H-59 ; SM-29; Canada, C-FFLC; SH-L; vliegwaardig.
MK923	Mk.IXc	H-61 ; SM-37; N521R; SJ-Z, Seattle USA, on display.
MK959	Mk.IXc	H-15 ; N959RT; 5A-K, Millville, Amerika, vliegwaardig.
NH188	Mk.IXc	H-64 ; SM-39; CF-NUS; AU-H; Ottawa, Canada, display.
NH238	Mk.IXc	H-60 ; SM-36; G-MKIX; D-A; in opslag, Engeland.
PL344	Mk.IXc	TH-Delft; N-644TB; TL-B, Easton, Amerika, vliegwaardig
PL965	PR.XI	G-MKXI; "R"; Hangar 11, NorthWeald, vliegwaardig.
TB885	Mk.XVie	3W-V; Peter Monk, England. In opslag.
TP263	Mk.XIVc	3W-F; Oorlogsmuseum Overloon, NH649, on display.



PL965, de oude Overloon Spitfire in authentieke beschildering zoals het direct na de oorlog als Mail vliegtuig werd gebruikt.

Van enkele toestellen een toelichting

**MH424
SM32.**

Dit toestel werd in 1956 door de Belgen aan Schreiner geleverd maar nooit gebruikt en werd na zo'n 1,5 jaar weer naar België gebracht waar het op Coxyde bij Air Cogea terecht kwam. Daar werd het in onderdelen afgebroken voor spare's en ging met de verkoop van een der Spitfire's mee naar Engeland. De complete staart werd weer bij een restauratie project gebruikt. Mogelijk dat de romp op een dag ook weer bovenwater komt.

**MH415**

Dit toestel werd door Connie Edwards na de *Battle of Britain*-film gekocht en bij de Confederate Airforce enkele jaren gebruikt. Daarna ging het in 1973 in opslag waar het nu na bijna 40 jaar weer uitkomt: het staat nu te koop, zoals het vier decenia

geleden werd opgeslagen. Het is zeker een restaureerbaar vliegtuig tot vliegwaardigheid. Het werd in Augustus 2014 door Platinum Aircraft Sales gekocht voor US\$. 6,5 miljoen!!

MJ143

Na 40 jaar in het Militaire Luchtvaartmuseum te staan is het nu verhuisd naar het nieuwe Nationaal Militair Museum op de voormalige vliegbases Soesterberg. Het toestel is nu aan het dak opgehangen, evenals een groot aantal andere vliegtuigen.

**MJ271**

Op 9 augustus 2006 werd dit toestel aan Historic Flying in Duxford Engeland verkocht, niet zoals wel wordt genoemd in ruil voor een Firefly! Het toestel werd als voorraad project gekocht, voorlopig zonder bestemming. Het werd volledig in onderdelen afgebroken en in een 40 foot container buiten opgeslagen. In de zomer van 2014 werd het weer te voorschijn gehaald en provisorisch in elkaar gezet voor de Flying Legend show in de hoop een koper te trekken. Maar het toestel had zeer geleden onder de container opslag, was erg incompleet en de propeller was door condens gedelamineerd en geheel vernield, terwijl die potentieel vliegwaardig was!

**MJ874**

Dit toestel is als survivor opgenomen omdat een behoorlijk deel rompvoorstuk aanwezig is en zelfs in een verbazend goede staat voor een toestel dat vertikaal de grond in dook. Een dergelijk deel zou vandaag een goede start voor een restauratie zijn. Vandaar.