

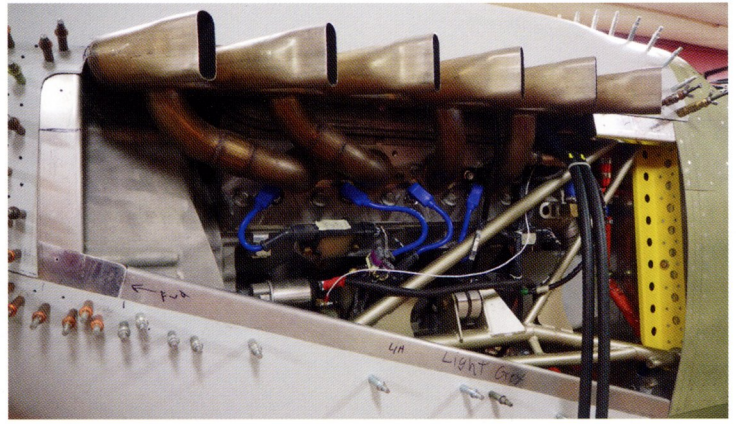
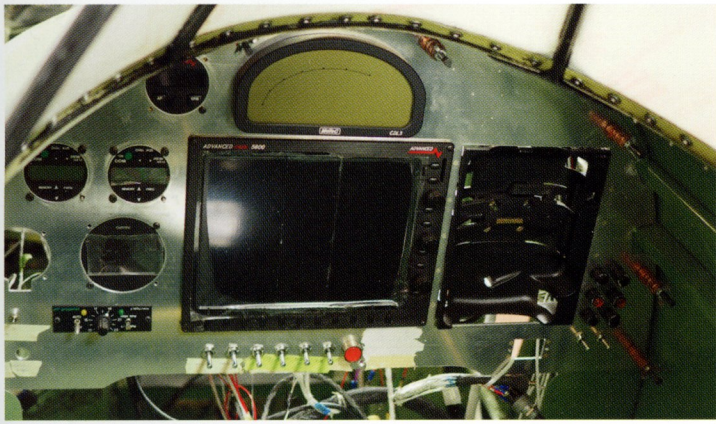


SPITFIRE 2.0!

De afgelopen anderhalf jaar deden we regelmatig verslag van de aankoop, verscheping, import en ten slotte de verkregen luchtwaardigheid van de door de Stichting Project Spitfire in de VS aangekochte Supermarine Spitfire-replica. De lichtblauwe 'High Lady' was daarna veelvuldig te zien en vooral te horen in het Nederlandse luchtruim. Tot 18 augustus 2022, toen de machine vanwege fatale motorschade een buiklanding op Vliegveld Hilversum (EHHV) maakte, maar die dankzij de remmende werking van een dichtbegroeide maisakker zonder gewonden afliep. Het vliegtuig raakte wel ernstig beschadigd.

Stichting Project Spitfire werd in 2020 opgericht door een vriendengroep die voornamelijk uit beroepspiloten in dienst van een grote Nederlandse luchtvaartmaatschappij bestaat. Zij zijn alle vliegtuiggek; oorzaak van de aanschaf van dit unieke vliegtuig dat onder piloten nu eenmaal als het

non plus ultra geldt. De stichting deelt dat enthousiasme graag door middel van lezingen, presentaties en mogelijkheden tot meevliegen. Al of niet zelf achter de stuurknuppel. Alles onder het motto 'Herinneren. Begrijpen. Beleven'.



DILEMMA'S...

Maar toen was daar dus die net zo goed spectaculaire noodlanding. De schade aan het toestel was groot. Met onder andere een beschadigde voorste en achterste ligger, maar ook een verbogen middensectie. Daarbij was er sprake van een lange lijst te vervangen onderdelen en voorts de offerte voor de reparatiearbeid door Van Den Bos Aviation. Er ontstond een dilemma. Moet er met de door de verzekering uit te keren schadepenningen een afgebouwde kit gekocht worden? Of een donormachine om met de onderdelen daarvan de High Lady te repareren? Of de benodigde onderdelen nieuw bestellen bij fabrikant Supermarine Aircraft? De eerste optie viel af, omdat het niet meer mogelijk is om een in het buitenland afgebouwde en geregistreerde kit in Nederland te importeren. En de laatste twee opties waren risicovol: het gaat vaak om moeizaam verkrijgbare - en ook net weer andere, want *updated* - onderdeel-specificaties. Alles ongewis. En sowieso een brug te ver.

CANADA

En toen, zoals dat gaat in spannende verhalen, was er een doorbraak. En wel in de vorm van een bericht van Chad Faykuss, technisch specialist van Supermarine Aircraft. Faykuss vertelde dat er in Canada, in Echo Bay in Ontario, sprake zou zijn van een meneer Dan Springer, Spitfire-liefhebber en ooit zelfs eigenaar van een te restaureren echte Spitfire die door een hangarbrand verloren was gegaan. Waarna deze Springer in 2012 - hij was destijds 70 - op aanraden van weer een andere Spitfire-crack een kit van Supermarine Aircraft Mk 26B had gekocht. Gaandeweg de jaren bleek Springer echter steeds minder tijd te hebben. Onder andere door drukte in zijn eigen vliegtuigonderhoudsbedrijf. Toen daarna ook nog COVID toesloeg en er in de VS bovendien een strengere wet voor vliegers van 80+ van kracht werd, inmiddels Springers eigen leeftijd, besloot hij tot verkoop. En zo kwam deze kit-81 van Supermarine Aircraft Mk 26B bij 'gelegenheidsmakelaar' Chad Faycuss op de markt. En die dacht meteen aan de mannen van Stichting Project Spitfire, die na ampel beraad besloten in te gaan op de propositie.

OVERLEG MET ILT

Het was voor Project Spitfire eerst zaak om uit te vinden of de machine in dit bouwstadium geaccepteerd en toegelaten zou worden in Nederland. Vandaar het verzoek om foto's van de Supermarine in aanbouw te krijgen, zodat die konden worden gedeeld met de mensen van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Met succes, want de machine werd aan de hand daarvan inderdaad geaccepteerd als 'nog af te bouwen bouwpakket'. Zij het 'onder toezicht van een geautoriseerd grondwerktuigbouwkundige'. Hierna kon concreet overleg met de verzekeraar over het schadebedrag plaatsvinden. Toen ook hierin voldoende duidelijkheid kwam, reisden Jeroen van den Berg, voorman van Stichting Project Spitfire, en Victor Telkamp, bestuurslid Vliegtechnische zaken, af naar Canada.

ONDERHANDELEN

Bij de onderhandelingen met Springer speelden nu ook andere factoren een rol. Zo moest er bij de prijsbepaling rekening worden gehouden met 21 procent btw, 7 procent invoerrechten en dus de kosten voor afbouw van het toestel. De onderhandelings sfeer tussen Project Spitfire en Springer was gelukkig goed, liefhebbers onder elkaar, en bovendien bleek Springer veel bevriende Nederlandse contacten te hebben. Daardoor werd in goede luim een gunstige overeenkomst bereikt. De Supermarine zal door Springer transportklaar worden gemaakt, waarbij ernaar wordt gestreefd om de oversteek per luchtvracht te laten geschieden.

NOG EEN HIGH LADY...

Enma! in Nederland zal de Supermarine Spitfire in de stijl van de Spitfire van de Nederlandse oorlogsvlieger Jan Leendert Plesman, zoon van KLM-oprichter Albert Plesman, worden gespoten. Plesman was piloot binnen het Nederlandse '322 RAF-Squadron', maar werd tijdens WOII uit de lucht geschoten. Het vliegtuig zal dan tevens de toenmalige naam van dat vliegtuig krijgen: 'Prinses Beatrix'. Een brief met het verzoek om dat te mogen doen, verstuurde Van den Berg naar die andere High Lady: Hare Majesteit, daar op Drakensteyn. Een verzoek dat door de prinses zelfs zeer werd gewaardeerd en derhalve toegestaan!

TERUGKOOP

En wat gebeurt er eigenlijk met het Supermarine-wrak? Welnu: dat zal door de stichting voor een bescheiden bedrag van de verzekering worden teruggekocht en na het overzetten van het een en ander worden opgeslagen in een container. Vooralnog met de bedoeling het toestel met veel geduld stapje voor stapje te repareren. En weer luchtwaardig te krijgen. Inderdaad: een meerjarenplan. ✕



De High Lady met een prinses op de neus.