



Lockheed 12-A *Electra Junior* SE-BXU – godbit ur Arlandasamlingarna

JAN FORSGREN

Foto Jan Forsgren.

Av de flygplan som återfinns vid Arlandasamlingarna har Lockheed 12-A SE-BXU (tillverkningsnummer 1313) en mycket fascinerande historia. SE-BXU tillfördes samlingarna 1990 i ett ofullständigt skick, och har sedan dess genomgått en fullständig restaurering och utgör nu en glänsande pärla i samlingarna. Sammanlagt har fem Lockheed 12-A funnits i Sverige.

Historisk bakgrund

Lockheed 12-A *Electra Junior* var en mindre variant av företagets första tvåmotoriga flygplan, 10-A *Electra*, och togs ursprungligen fram som ett sexsitsigt passagerarflygplan, avsett för mindre flygbolag. Idag skulle Lockheed 12-A kallas för ett matarflygplan. Typen var även avsedd för rika privatpersoner, och för företag. Svensktättlingen Clarence "Kelly" Johnson (sedermera känd som mannen bakom Lockheed U-2 och SR-71) tillhörde konstruktörerna av Lockheed 12-A.

Även om endast 130 st Lockheed 12-A kom att tillverkas, har typen definitivt gjort avtryck i flyghistorien. En Lockheed 12-A användes av Storbritannien och Frankrike för att innan krigsutbrottet den 1 september 1939 i hemlighet fotografera tyska och italienska flygplatser och militärbaser. En annan Lockheed 12-A var ett av de första tvåmotoriga flygplan som utprovades med ett experimentellt nosställe. Den sista Lockheed 12-A levererades i maj 1942.

Så sent som i början av 1970-talet var nästan 30 st Lockheed 12-A luftvärdiga.

Än idag flyger flera Lockheed 12-A, bland annat i Australien, Frankrike och USA.

SE-BXU:s förhistoria

Vår Lockheed 12-A var ursprungligen en av 20 st som beställdes av holländska Ostindiens regering (nuvarande Indonesien) för att användas som avancerade skolflygplan. Endast nio st blev levererade innan Japan ockuperade Holländska Ostindien. De resterande flygplanen levererades istället till en holländsk militär flygskola i Jackson, Mississippi.

Tillverkningsnummer 1313 var den näst sista Lockheed 12-A som byggdes, och levererades den 15 april 1942. Flygplanet tilldelades serienumret L2-46, och användes av holländska flygvapnet i USA. Den 11 mars 1944 hyrde KLM flygplanet, vilket registrerades som PJ-AKE. Avsikten var att använda det och andra Lockheed 12-A som trafikflygplan mellan holländska kolonier i Västindien.

Av detta blev inget och istället överfördes flygplanet i april 1945 som en av fem Lockheed 12-A till Nederländerna, där det



Instrumentbrädan i *Electra Junior* SE-BXU på Arlandasamlingarna. Foto Jan Forsgren.

tillfördes en sambandsdivision baserad i Valkenburg. Flygplanet tilldelades serie-numret CX-245 (senare ändrat till T-3) och fick namnet *Friesland*.

Den 18 oktober 1952 skadades flygplanet svårt i en olycka i Valkenburg. Kort därefter togs samtliga tre kvarvarande Lockheed 12-A ur tjänst, och såldes till Torvald Andersson, ägaren av det lilla flygbolaget Airtaco AB.

Inköp och användning i Sverige

Torvald Andersson hade i början av 1950-talet etablerat flygbolaget Airtaco AB. Detta bolag flög, i likhet med andra liknande små flygföretag, tidningar och passagerare. Redan den 4 maj 1951 hade Torvald Andersson köpt en Lockheed 12A från Storbritannien, sedermera registrerad som SE-BTO.

I mars 1953 köpte så Andersson ytterligare fyra Lockheed 12-A från Ministerie van Orlog Direktorat Materiel (ungefär motsvarande det svenska FMV) för 70 000 pund. Tre av flygplanen var i flygdugligt skick, och registrerades som SE-BXP (sedermera sålt till Danmark som OY-ADB, och skrotat på Kastrup i september 1965), SE-BXR (numera bevarat vid holländska flygvapenmuseet) och SE-BXT (totalhavererade den 3 maj 1954 i Älmhult som en följd av motorstörningar).

Den fjärde holländska Lockheed 12-A:n renoverades vid en flygverkstad på Kastrup, vilken tyvärr inte var godkänd av svenska Luftfartsstyrelsen. Detta hade som följd att flygplanet, för vilket registrering- en SE-BXU blivit reserverad den 17 april 1953, aldrig togs i tjänst. Vid en besiktning den 3 september 1957 underkändes reparationerna, och istället kom flygplanet att ställas upp på Torvald Anderssons gård i Fjärddundra utanför Sala.



Electra SE-BXU klar vid den enda svenska flygningen. Foto Sven-Erik Pattersson.

Hämtning och restaurering

År 1990 flyttades Lockheed 12-A:n till Arlandasamlingarna, som flygfrakt! En av Flygvapnets Hkp 4 lyfte flygplanet, och flög det till Arlanda. I stort sett all inredning saknades, liksom de båda motorkåporna. Under årens lopp har flygplanet gradvis restaurerats till utställningsskick.

Under ledning av Per Sviberg och Ulrich Hild har passagerarkabinen helrenoverats med ny golvmatta, ny galon på sidor och tak samt omklädsel av passagerarstolarna. I cockpit har instrumenteringen restaurerats och kompletterats, medan pilotstolarna kläts om och belysning monterats. Utvändigt har ena vingen påmonterats, medan en motorkåpa, nytillverkad i glasfiber, har monterats på höger motor. Några detaljer till motorkåporna saknas, och vi söker ännu få tag i dessa delar.

Registreringsbokstäverna SE-BXU (den tilltänkta registreringen) har påmålats, och passagerarkabinen är nu via en trappa tillgänglig för intresserade besökare. Denna enda kvarvarande svenska Lockheed 12-A

är ett unikt flygplan, med en mycket fascinerande historia.



SE-BXU:s enda flygning! Foto Sven-Erik Pettersson.

