



Två pilotstolar och diverse lösa delar. Foto Jan Forsgren.

Ur Arlandasamlingens gömmor

JAN FORSGREN

Förutom hela flygplan finns det vid Arlandasamlingarna även åtskilligt annat av stort flyghistoriskt värde. Utöver en omfattande teknisk dokumentation, inklusive manualer och fotografier, finns åtskilliga motorer och andra komponenter från flygplan. Till de senare kategorierna hör delar från ett flygplan som är betydligt mer känt som bombflygplan än som civilt trafikflygplan, nämligen Boeing B-17 *Flying Fortress*. Bland delarna märks de två pilotstolarna, viss cockpitutrustning, det svårt korroderade motorblocket från en Wright *Cyclone* R-1820-97-stjärnmotor samt en motorkåpa. Även om delarna är i dåligt skick, utgör de ett påtagligt minne från en unik epok inom svenskt civilflyg.

Delarna härrör från SE-BAO, en av de fem *Flygande fästningar* som flögs av SILA mellan 1944 och 1947. SE-BAO flögs sista gången 1947, och ställdes där efter upp på Bromma, tillsammans med de övriga tre kvarvarande *Fästningarna*, SE-BAH, -BAK och -BAN. Enligt uppgift skall Tekniska museet ha erbjudits ett av flygplanen, men avböjt på grund av platsbrist.

SE-BAO hade ursprungligen tillverkats av Boeing som en B-17G-40-BO med tillverkningsnummer 7628 vilken under kriget levererades till det amerikanska arméflygvapnet, USAAF, med serienummer 42-97155. Flygplanet tilldelades 8th Air Force (Åttonde flygkåren), 333 Bombardment Squadron, 94 Bomb Group med divisionskod TS-C. I samband med ett uppdrag mot Pölitz den 11 april 1944, tvingades besättningen söka nödhamn i Sverige, och landade på Bulltofta. Vid denna tid hade ett avtal mellan Sverige och USA träffats rörande modifiering av ett mindre antal internerade bombflygplan till trafikflygplan.

Svenska staten fick överta nio Boeing B-17, medan åtskilliga amerikanska internerade flygare repatrierades till USA. Fem av dessa B-17 kom att opereras av SILA, och sattes bl a in på linjen Bromma-Prest-



En icke komplett instrumentpanel. Foto Jan Forsgren.

wick. Den 26 maj 1945 utfärdades ett luftvärdsbevis för B-17G s/n 42-97155, och samma dag tilldelades flygplanet den civila registreringen SE-BAO. Intressant nog kallades dessa svenska *Flygande fästningar* för F-17, där F stod för *Felix*. Detta för att minna om den amerikanske flygattachén Felix Hardison, som var till stor hjälp vid förhandlingarna.

I SILA:s tjänst döptes SE-BAO till *Bob*. En tid senare fick flygplanet ett nytt namn, *Sebaot*.¹

SE-BAO avfördes från civilflygregistret den 5 oktober 1948, varefter flygplanet skrotades. I likhet med de övriga kvarva-

rande *Fästningarna* hade SE-BAO då varit uppställt på Bromma i över ett år. Den sista flygningen med en svensk F-17 ägde rum den 7 augusti 1947. Då hade nya Douglas DC-4 levererats, vilka ursprungligen var konstruerade som trafikflygplan, i motsats till de *Flygande fästningarna*, som aldrig varit annat än en tillfällig nödlösning.

Som en flyghistorisk parentes kan nämnas att SE-BAO kunde ha gått ett annat öde till mötes. En driftig student vid Handelshögskolan hade hösten 1947 planer på att öppna en kafékedja med de på Bromma avställda *Fästningarna* som dragplåster. Detta föll dock på att flygplanen inte fick läm-



De svårt korroderade resterna av en Wright *Cyclone* R-1820-97-stjärnmotor. Motorn återfanns i Norrtälje i mitten av 70-talet. Foto Jan Forsgren.

na Bromma i odelat skick. I samband med skrotningen blev enstaka delar kvar. Resterna av motorn återfanns i Norrtälje i mitten av 1970-talet. Det finns fortfarande inga planer på att renovera och ställa ut de kvarvarande delarna från SE-BAO.

Som en avslutande parentes kan nämnas att det 1967-68 pågick diskussioner om



Saabs provflygare Claes Smiths bil framför blivande SE-BAO. Foto via författaren.



B-17G-40-BO, 42-97155, blivande SE-BAO i Linköping inför ombyggnaden. Foto via författaren.



Dags för passagerarna att kliva ombord på SE-BAO. Notera den låga instigningsdörren som inte medgav särledes komfortabel instigning. Foto via författaren.

att från Frankrike 'hämta hem' den enda kvarvarande av de Boeing B-17 som konverterats av Saab till Arlandasamlingarna. Detta flygplan, f.d SE-BAP, hade även flugit i Danmark både som trafikflygplan och som militärt karteringsflygplan innan det 1955 såldes till Institute Geographique National, den franska motsvarigheten till Lantmäteriverket, och registrerades F-BGSH. Dessa hämtningsplaner stannade dock vid lösa diskussioner. Istället kom F-BGSH att skänkas till amerikanska flygvapenmuseet, där det under åtskilliga år varit utställt

som 42-32076, det ursprungliga serienumret. Planet är dock kanske mera känt som *Shoo Shoo Shoo Baby*, fö den enda bevarade B-17G som deltagit i stridsuppdrag under andra världskriget. Inom en snar framtid kommer *Shoo Shoo Shoo Baby* att överföras till National Air & Space Museum i Washington (se sid 43. Red anm).

* Varför SE-BAO erhöi ett nytt namn, Sebaot, är f n okänt. Sebaot är hebreiska och betyder härskaror. Den gammaltestamentliga profeten Jesaja omnämnde Gud som Jahve Sebaot, d v s härskarornas herre. Tidigare har Sebaot använts, även i det svenska språket, som ett tillnamn eller förstärkning för Gud.



SE-BAO med grönmålat framparti och plåten akteröver. Foto via författaren.