

Von KeyAero, Ben Dunnell

Einer der beliebtesten britischen Kampfflugzeuge feiert 2025 sein 50-jähriges Jubiläum auf der Ausstellungstour und würdigt damit das Opfer amerikanischer Piloten im europäischen Kriegsschauplatz. Die Geschichte, wie die B-17G Flying Fortress Sally B diesen Meilenstein erreichte, zählt zu den inspirierendsten der Erhaltung.



B-17G Sally B sieht während eines Luft-Luft-Shootings für das Centre of Aviation Photography mit Peter Kuypers am Steuer prächtig aus.

ANDREW CRITCHELL

Fünzig Jahre. Nicht schlecht für ein Flugzeug, das eigentlich gar nicht für den britischen Einsatz vorgesehen war. Doch die beliebte Boeing B-17G Flying Fortress namens Sally B hat mehr Durchhaltevermögen als die meisten anderen. Kein anderes mehrmotoriges historisches Flugzeug in Privatbesitz ist auch nur annähernd so lange im Einsatz gewesen. Kaum ein Kampfflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg in britischer Zivilluftfahrt kann es in Sachen Langlebigkeit übertreffen. Angesichts der vielen anderen Maschinen, die gekommen und gegangen sind – und deren Betrieb nicht so teuer ist wie der eines schweren Bombers, könnte man hinzufügen – ist dies eine wahrhaft unglaubliche Leistung.

Und eine bemerkenswerte Person, nach der Sally B benannt ist, war die ganze Zeit über dabei. Elly Sallingboe übernahm den Betrieb der B-17, nachdem ihr verstorbener Partner Ted White 1982 bei einem Flugunfall auf tragische Weise ums Leben kam. Ihr Engagement für die Sache und ihre unerschütterliche Entschlossenheit haben unzählige Hindernisse überwunden, unterstützt von einigen der engagiertesten Freiwilligen der Luftfahrt. So wurde der Meilenstein des 50. Jubiläums im Jahr 2025 erreicht.

Doch im Laufe der Zeit vergisst man vielleicht leicht, was Sally B über die Jahrzehnte geleistet hat. Im In- und Ausland wehte sie die Flagge im Gedenken an die schweren Bomberbesatzungen der 8. US-Luftflotte und an alle amerikanischen Piloten, die im europäischen Kriegsschauplatz kämpften. Als Symbol des transatlantischen Bündnisses im Krieg und des Heldenmuts derer, die für dieses Bündnis flogen, ist sie ein unverzichtbarer Teil des britischen Luftfahrterbes. Da andere B-17-Maschinen verloren gingen oder stillgelegt wurden, gewinnt sie auch global zunehmend an Bedeutung. Es gab unzählige denkwürdige Flugvorführungen, darunter einige der eindrucksvollsten Warbird-Formationen, emotionale Gedenküberflüge und die Tage, als sie Star ihrer eigenen, bahnbrechenden Flugshow war. Erinnern wir uns also an die 50-jährige Karriere dieser B-17 als Warbird.

1975

Die Flugzeit der B-17G 44-85784 schien vorbei. Da sie vom französischen Institut Géographique National, das sie seit Oktober 1954 als F-BGSR geflogen hatte, nicht mehr benötigt wurde, wurde sie am 22. Juni 1973 zerlegt und in Creil, dem Stützpunkt des IGN nördlich von Paris, eingelagert. Doch damals waren Ted White und Don Bullock nicht dabei. White war ein Geschäftsmann, der in Biggin Hill das Fliegen gelernt und anschließend in den USA seine Transportpilotenlizenz erworben hatte, Bullock ein langjähriger Berufspilot. Gemeinsam hatten sie Euroworld gegründet, ein Unternehmen, das sich auf Flugzeugtransporte spezialisierte, aber auch mit Flugzeugrümpfen handelte. Als sich die Gelegenheit ergab, eine flugfähige B-17 zu erwerben und weiterzuverkaufen, war sie nicht zu verachten. Tatsächlich kauften sie zwei, die andere war 44-83735/F-BDRS, als Ersatzteillager. Der Deal mit der IGN wurde am 5. August 1974 abgeschlossen. Danach begannen die Arbeiten zum Zusammenbau und zur Wiederherstellung der Flugtauglichkeit der F-BGSR. Anfang 1975 war die Fortress bereit für ihr neues Leben. Es begann am 15. März, als Bullock, White und Mark Campbell mit dem Flugzeug nach Großbritannien aufbrachen. Über einen Zwischenstopp in Beauvais flogen sie nach Biggin Hill, wo sie vermutlich die erste B-17 an britischer Küste sahen, seit der einzige Überlebende der drei an den Dreharbeiten zu „The War Lover“ beteiligten Maschinen im Mai 1962 Gatwick verlassen hatte. Die US-Registrierung N17TE war über die Reste der früheren französischen Kennung aufgebracht worden, während der Name Euroworld auf die Nase gemalt war. Abgesehen davon war sie unmarkiert und sah so weit von dem entfernt, was wir heute als Warbird bezeichnen würden.



Don Bullock, Ted White und Mark Campbell landen zum ersten Mal mit der B-17 in Duxford.

TONY CLARKE

Biggin war nur ein vorübergehender Anlaufpunkt, denn mit dem Imperial War Museum war vereinbart worden, die B-17 in Duxford unterzubringen, und dort traf sie am nächsten Tag ein. Dies war noch die Anfangsphase der Entwicklung des Flugplatzes Cambridgeshire zu einem Zentrum der Luftfahrtgeschichte – das IWM war noch weit davon entfernt, ihn als öffentliches Museum zu eröffnen –, aber private Eigentümer hatten sich bereits dort niedergelassen, und die Weichen wurden gestellt. Die Nachricht hatte sich in der Gegend herumgesprochen, und als die N17TE vor der Landung über den Flugplatz fegte, war eine beachtliche Menschenmenge anwesend. Kaum jemand hätte geahnt, dass dieselbe Maschine, die nun mit Abstand am längsten flugfähig war, 50 Jahre später noch dort stehen würde.

Kaum weniger eindrucksvoll war ihr Flugdebüt. Es wurde zwar im Vorfeld angekündigt, doch wer die Flugvorschau von Flight nicht gesehen hatte – in der es hieß, die Maschine würde am Sonntag des Veranstaltungswochenendes in die USA starten –, wusste nicht, dass die B-17 Mitte Mai auf der Biggin Hill Air Fair erwartet wurde. Doch das war sie, und als Don Bullock direkt zu seinem Startplatz eintraf, tat er dies in einer Maschine, die nun teilweise mit den Markierungen der 457. Bomb Group bemalt war. Einen Abflug über den Atlantik gab es nicht, und wenig später erschien die Sally-B- Nasenbemalung, eine Überraschung von Ted White für Elly, deren Spitzname sie gewesen war – allerdings eigentlich „Salli B“, bevor diese Schreibweise bekannter wurde.

Die Würfel waren also gefallen. Mitglieder der Duxford Aviation Society stellten sich freiwillig für die Wartung zur Verfügung, angeführt vom erfahrenen Chefingenieur Fred Hanson. Elly unterstützte den Betrieb durch Souvenirverkäufe und so war die Flying Fortress gut aufgestellt. Schnell wurde sie Teil der britischen Flugschau.

1976

Am 4. Juli, dem Jahr der amerikanischen Zweihundertjahrfeier, wäre die B-17 in Mildenhall, wo die US Air Force ihre feierliche Flugschau veranstaltete, besser aufgehoben gewesen. Es war die erste einer Reihe, aus der später die Air Fete hervorging. Sally B feierte dort 13 aufeinanderfolgende Auftritte, sechs weitere von 1992 bis 1997 und zwei in den Jahren 2000 und 2001. Ein zufälliges, aber wichtiges Ereignis im August war die Eintragung ins britische Zivilregister als G-BEDF. Die „letzten beiden“ stehen zufällig für „Duxford Fortress“.

1977

Heute sind Formationen von Sally B mit P-51 Mustangs zahlreich vertreten. Das war jedoch nicht immer so, und die im Juni 1977 auf der Duxford-Show gezeigte Kombination war eine Premiere für eine europäische Nachkriegsveranstaltung. Als Begleitjäger diente eine P-51D N5747 des Mustang Pilots' Clubs mit Sitz in Van Nuys, Kalifornien, die für eine kurze Europatournee zu Gast war.

1978

Ein Auslandsaufenthalt führte Sally B zum Tag der offenen Tür der Königlich Niederländischen Luftwaffe in Deelen, wo ihre Besatzung – Bullock, White und die Ingenieure John Littleton und Clive Denney – Prinz Bernhard vorgestellt wurde. Zurück in der Heimat wurde die B-17 44-83735, eine Ersatzteilquelle, an das IWM verkauft, um für die statische Ausstellung restauriert zu werden. Ohne Euroworld hätte das Museum möglicherweise nie eine Flying Fortress erhalten.



Eine B-17-Vorführung in Sleep Ende der 1970er Jahre im Don-Bullock-Stil. Schon damals waren nicht alle von seinen Überflügen in minimaler Höhe begeistert, aber die Regeln waren viel lockerer.

SCHLÜSSELÜBERGABE

1979

Im Oktober enthüllte der ehemalige P-51-Pilot der 361. Jagdgruppe, Col George Vanden Heuvel von der 8. Air Force Historical Society, im Funkraum von Sally B eine Gedenktafel für alle amerikanischen Piloten, die im Zweiten Weltkrieg im europäischen Kriegsschauplatz ums Leben kamen. In diesem Jahr wurde auch die B-17 Ltd. – später B-17 Preservation – gegründet, um den Betrieb des Flugzeugs zu überwachen.

Clubmitglieder wurden aufgenommen, die Geburtsstunde einer Organisation, deren Beiträge heute das Fundament des gesamten Betriebs bilden.

Und die Dreharbeiten zu „We'll Meet Again“ , einer Kriegsdramaserie für das ITV-Franchiseunternehmen London Weekend Television mit Susannah York in der Hauptrolle, die Anfang des folgenden Jahres ausgestrahlt wurde, brachten große Publicity . Dabei kamen neue Geschütztürme zum Einsatz, die alle neu angefertigt wurden, auch wenn der Kinturm nicht ganz originalgetreu war. Außerdem änderte Sally B vorübergehend ihren Namen in „Ginger Rogers“ . Ein Großteil der Dreharbeiten zu diesem Flugzeug fand in West Malling in Kent statt, was Ted White und Elly auf eine Idee brachte.

Weiter entfernt war die Teilnahme an der Vorführung im September in Essen-Mülheim das erste Mal seit vielen Jahren, dass eine B-17 in Deutschland war, allerdings nicht – wie manchmal behauptet – seit dem Krieg, da Exemplare des Typs zur Wetteraufklärung während der Berliner Luftbrücke im Einsatz waren.

1982

Der 22. Juni war der schwärzeste Tag in Sally Bs Geschichte. Ted White war mit seiner frisch restaurierten AT-6D Harvard III, Kennung G-ELLY, zur Malta Air Rally gefahren. Er war regelmäßiger Teilnehmer der Veranstaltung. Nach der Rallye starteten er und sein Freund und Kollege Mark Campbell von Luqa aus zu einem lokalen

1980

Don Bullock verzichtete weitgehend auf Sally B, als er und seine Organisation der Cavalier Air Force 1978 die A-26C Invader N3710G erwarben. Dennoch war sein Verlust – zusammen mit sechs anderen Insassen der Invader – bei einem Absturz in Biggin Hill am 21. September ein schmerzlicher Verlust.

1981

Dank der frühen Spendenaktionen unter der Leitung von Elly Sallingboe wuchs das öffentliche Interesse an der B-17 immer weiter. Doch wie konnte dieses Interesse optimal zum Nutzen des Flugzeugs genutzt werden? Schon damals waren die Mittel knapp, und das Fliegen des Bombers war kostspielig. Im April fand der erste Flug der Sally-B -Unterstützer statt. Nach einigen Kunstflugmanövern stürzte die Harvard auf dem Gelände des Tal-Virtü-Seminars nahe der Stadt Rabat ab. Beide Männer kamen ums Leben.



Der Beginn von etwas Großem. Eine B-17 N17TE fliegt am 16. März 1975 tief über die Skyline von Duxford.

TONY CLARKE



Die erste Version der Sally B- Nasenkunst, frisch angebracht im Jahr 1975.

KURT LANG VIA B-17 ERHALTUNG

Ellys Trauer über diesen Verlust ist kaum vorstellbar. Doch nach einer kurzen Pause beschloss sie, die B-17 selbst weiter zu fliegen – und die Great Warbirds Air Display, Großbritanniens erste Veranstaltung dieser Art, durchzuführen, die sie und Ted für den 19. September in West Malling geplant hatten. Dort waren die Stars von „We'll Meet Again“ neben einer Reihe historischer Flugzeuge ein großer Anziehungspunkt. Das Wetter war furchtbar, aber trotzdem kamen 30.000 Menschen, um das Konzept zu beweisen.

Sie sahen, dass die B-17 eine gelb-schwarz karierte Verkleidung an ihrem inneren Steuerbordmotor trug, genau wie die Verkleidung von Ted Whites Harvard. Auf Anregung des Warbird-Sammlers Robs Lamplough diente diese Verkleidung seitdem als Hommage. Und als Lindsey Walton in seiner F4U-7 Corsair auftauchte, war diese als weitere Hommage mit einem gelben Teddybär-Motiv versehen. Auch dieses Motiv wurde von Sally B übernommen.

1983

Die Lieferung der B-17G 4483868/N5237V aus den USA für das RAF-Museum bot die Gelegenheit zu einigen Formationsflügen. Sally B schloss sich ihr am 27. Oktober für Überflüge über ehemalige Stützpunkte der 8. Air Force an und absolvierte am 7. November ihren letzten Flug zwischen Duxford und Stansted.

1984

Ein frischer Look dank einer Neulackierung durch Sprayavia in olivgrünem Tarnmuster und mit Markierungen der 447. Bomb Group. Dies war deutlich wartungsfreundlicher als blankes

Metall. Mit der Herstellung eines neuen, präziseren Frontturms nach dem Vorbild der B-17 Mary Alice des IWM – einer nach Originalzeichnungen gebauten Nachbildung – sah Sally B wohl nie besser aus. Und der Flug im Juni nach Gardermoen, Norwegen, war ihr bisher längster als Kampfflugzeug.

Peter Brown kam im Winter als Chefindenieur zur Truppe. Er hatte 1943 in Knettishall, Suffolk, der Heimat der 388. Bomb Group, zum ersten Mal eine B-17 gesehen und als Kind beobachtet, wie sie über East Anglia kamen und gingen. Kapitän Keith Sissons hatte ihn nach langer Zusammenarbeit bei großen Propellertransportern mit Sally B bekannt gemacht. Peter war inzwischen Qualitätskontrollleiter und stellvertretender Chefindenieur bei der in Stansted ansässigen HeavyLift Cargo Airlines.



Mildenhalls Air Fete '78, und Sally B führt ein Trio amerikanischer Bomber an, das erstmals – für Großbritannien – im Einsatz ist. Auf der anderen Seite ist Don Bullock in seiner unglückseligen A-26C Invader zu sehen, während der Fotograf an Bord von „Jeff“ Hawkes TB-25N Mitchell war. Was die Fluglinien und den statischen Park bereichert: die T-37 der Asas de Portugal der portugiesischen Luftwaffe, die Saab 105 der Karo As der österreichischen Luftwaffe, der letzte Auftritt einer EC-121T der US Air Force Reserve und mehr.

ADRIAN M. BALCH

1985

Die 10. Jubiläumssaison von Sally B begann mit einer Show in Rotterdam zum 40. Jahrestag der niederländischen Befreiung und einem Vorbeiflug vor der königlichen Familie. Noch unvergesslicher war vielleicht der Augusttag, an dem die Formation bei Great Warbirds von der B-17G Lucky Lady der Association Forteresse Toujours Volante und der Lancaster des Battle of Britain Memorial Flight begleitet wurde. Keith Sissons beschrieb die Formation folgendermaßen: „Das Überqueren des Flugplatzes dauerte 40 Sekunden, aber Sekunden, die mir und meiner Crew ein Leben lang in Erinnerung bleiben werden.“

Ein erster Besuch fand in Schweden statt, wo die Sally B in Västerås vorgeführt wurde. Auf dem Rückweg machte Sally B einen Zwischenstopp in Stauning, Dänemark, um eine Kirche zu überfliegen, in der ein Gottesdienst zum 40. Jahrestag der Beerdigung einer Besatzung einer Halifax der RAF stattfand. Sally B war in Dänemark, Ellys Heimat, stets herzlich willkommen, und dieser Anblick war ein höchst emotionaler. Ein weiterer neuer Veranstaltungsort war das International Air Tattoo in Fairford, gesponsert von Boeing zum 50. Jahrestag des Erstflugs des B-17-Prototyps.

1986

Die Show auf der nordniederländischen Insel Texel war ungewöhnlich, da die B-17 von Gras aus operierte.



Die Bugbemalung, die Geschütztürme und die überarbeiteten Markierungen von Ginger Rogers, die für die Dreharbeiten zu „We'll Meet Again“ verwendet wurden, sind zu sehen, als die B-17 auf der Biggin Hill Air Fair 1981 vorbeifliegt, und auch andere bekannte Persönlichkeiten der Flugschau sind anwesend.

KURT LANG VIA B-17 ERHALTUNG

1987

Die Flugvorführung in Västerås wurde nicht nur live im schwedischen Fernsehen übertragen, sondern Sally B flog auch in Formation mit einer Concorde von British Airways, was das Ergebnis eines zufälligen Gesprächs zwischen den jeweiligen Kapitänen Keith Sissons und David Leney war. Ebenso selten war die flüchtige Gelegenheit, drei B-17 in einer Reihe in Duxford zu sehen: Sally B, Mary Alice und Thunderbird, wobei letztere kurzzeitig Stephen Grey gehörte, bevor sie zum Lone Star Flight Museum in Texas aufbrach. Und nur auf der Biggin Hill Air Fair konnte man das Trio aus B-17, der unglückseligen ersten Blenheim-Restaurierung des British Aerial Museum und der Mosquito B35 RS712, die bald in Kermit Weeks' Sammlung in Florida aufgenommen wird, sehen.

1988

Zu den Vorbereitungen vor der Saison gehörte der Einbau von B-29-Hauptträgern, um die Bedenken hinsichtlich der Schwäche der ursprünglichen B-17-Einheiten zu zerstreuen.

Außerdem wurde der Backbord-Außenflügel repariert, nachdem er im Vorjahr in Duxford am Boden beschädigt worden war und einige überflüssige Treibstofftanks entfernt werden mussten. Sally B war in gutem Zustand, als 1989 Gerüchte über Filmarbeiten aufkamen ...



„Der letzte Flug der Arche Noah“ ist kein Film, an den sich viele gerne erinnern, aber bei Werbearbeiten im Jahr 1980 flog der Schauspieler Elliott Gould (dritter von rechts) an Bord von Sally B. Mit ihm sind Besatzungsmitglieder wie Elly Sallingboe, Clive Denney, Keith Sissons und Ted White.

VIA B-17 ERHALTUNG

1989

Die Dreharbeiten zu „Memphis Belle“ – für Warner Brothers von David Puttnam und Catherine Wyler koproduziert – waren in jeder Hinsicht einschneidend. Elly beschrieb sie einmal als „das Beste, was seit Jahren passiert ist“. Um der Maschine eine bessere Ähnlichkeit mit einer B-17F zu verleihen, wurde der Bugturm der Sally B entfernt, neue Wangengeschütze eingebaut, die Heckgeschützposition auf das F-Modell umgestellt, die Fenster für die Bordgeschütze entfernt, die Funkantennen ausgetauscht und aktive .50-Kaliber-Maschinengewehre zum Abfeuern von Platzpatronen montiert. Die Neulackierung in den Farben der 91. Bomb Group erfolgte in Southend.

Die Dreharbeiten erstreckten sich von Juni bis August und dauerten drei Wochen in Duxford und drei in Binbrook. Peter Brown, der vom Associate Producer Eric Rattray engagiert worden war, war der leitende Luftfahrtingenieur für die gesamte Flotte von fünf B-17-Maschinen, in der Sally B die Stardarstellerin war. Die Maschine flog 40 Stunden, drehte Dutzende von Szenen mit Motorstarts, stellte mehr B-17-Maschinen dar als jede andere (insgesamt neun, darunter Sally B), war die einzige mit Nebelgeneratoren und hatte für die Schlusszene ein Modell eines beschädigten Hecks angebaut. Alan Walker, neben Keith Sissons und „Mac“ McKinney einer der drei Kapitäne der Maschine, schrieb: „Jedes Mal, wenn wir den Knopf drückten, sprang das alte Mädchen aufs Stichwort an, während die anderen sich manchmal entweder weigerten zu starten oder enorme Magazinverluste entwickelten.“

Die Flugszenen waren anspruchsvoll, da man neben den anderen B-17 eine enge Formation einhalten musste, aber es war ein echtes Erlebnis. Crewchef John Littleton sagte: „Jeder an

Bord hielt die Augen offen, Geschütze feuerten, Schubregler wurden wie Handpumpen vor- und zurückgeschoben. Die Konzentration war ziemlich hoch.“ Alan Walker fügte hinzu: „Es war ein Anblick, der einem Gänsehaut bescherte, als man aus dem Cockpit auf beiden Seiten, über und unter einem die Fortress-Klasse sah und eine Staffel eskortierender Mustangs träge über einem dahinzog ... Wer kann den Anblick der Me 109 [eigentlich Hispano Buchóns] vergessen, die uns mit diesem Halbrollmanöver mit einer Geschwindigkeit von über 800 Stundenkilometern frontal angriffen. Wer kann den Anblick und das Geräusch aller Geschütze vergessen, die als Reaktion auf diese Angriffe gleichzeitig das Feuer eröffneten ...“

Zu den technischen Herausforderungen gehörte ein Motorschaden an Bob Richardsons Flugzeug C-cup, der einzigen echten B-17F im Film. Die Ersatztriebwerke von Sally B waren auf der stillstehenden Mary Alice des IWM montiert, sodass ihr Cyclone Nummer vier – der zuletzt 1983 als eines der Triebwerke auf der B-17 des RAF-Museums für ihre transatlantische Überfahrt geflogen war – an einem drehfreien Tag ausgebaut und an C-cup montiert werden musste. Das ausgefallene Triebwerk wurde an Mary Alice installiert, während ein Schlechtwetterereignis die Dreharbeiten unterbrach. Nachdem eine der französischen B-17 in Sally B einrollte, wurde eine Ersatznasenspitze benötigt. Sie wurde von Duxford nach Binbrook gefahren und sofort montiert. Und als die F-BEEA in Binbrook abstürzte, kehrte Steve Carter, Mitglied des Sally-B- Teams – im Jahr 2025 als stellvertretender Chefingenieur immer noch stark involviert – zum Wrack zurück, um anderen zu helfen, obwohl er selbst an Bord gewesen war.

Danach war geplant, zum alten Farbschema zurückzukehren. Die Sally-B- Nasenbemalung auf der einen Seite kehrte sofort zurück, und bald darauf auch die karierte Motorhaube und das Teddybär-Emblem. Man entschied sich jedoch, die Memphis-Belle- Farben insgesamt und die dazugehörige Nasenbemalung auf der anderen Seite beizubehalten. Das Flugzeug ist seitdem in diesem Erscheinungsbild geblieben.

1990

Nach dem Abwurf von Memphis Belle wurde Sally B große Aufmerksamkeit zuteil . Doch der Bomber erlebte einen schwierigen September: Er verpasste vier Veranstaltungen in Großbritannien aufgrund von Problemen auf dem Flug nach Mora-Siljan, Schweden; schlechtes Wetter verzögerte den Hin- und Rückflug, und ein Brand im dritten Triebwerk verhinderte eine Vorführung bei der Mora-Show.

1991

In West Malling blieb kaum ein Auge trocken, als die Great Warbirds Air Display dort zum letzten Mal stattfand. Die Entwickler des Flugplatzes waren sehr großzügig und ließen die Veranstaltung zu, während mit dem Bau einer Wohnsiedlung begonnen wurde, doch dies war das Ende einer großartigen Zeit. Ein neuer Veranstaltungsort wurde versprochen, aber wo?

1992

Die erste Vorführung der Great Warbirds auf dem Flugplatz Wroughton des Science Museums in Wiltshire wäre beinahe durch das Wetter ruiniert worden. Es gab jedoch zahlreiche Veranstaltungen zum 50. Jahrestag der Ankunft der 8. US-Luftflotte in Großbritannien, darunter Auftritte der Sally B – deren Bugturm restauriert wurde – in Boscombe Down und Biggin Hill zusammen mit der Liberator Diamond Lil der konföderierten Luftwaffe.

1993

Ein neuer Motor Nummer vier und ein neuer Propeller wurden eingebaut und die Flügelspitzen und Treibstofftanks zur Inspektion und Reparatur entfernt. Später brachte eine Nimrod der RAF nach einer Vorführung in Houston, Texas, ein neues Fahrwerk – bereitgestellt von der Confederate Air Force – mit.

1994

Der 50. D-Day war der Auftakt zu zwei intensiven Jahren voller Kriegsjubiläen. Sally B flog schon lange bei der jährlichen Gedenkfeier am amerikanischen Friedhof und Denkmal in Madingley, nordwestlich von Duxford; die Veranstaltung am 5. Juni 1994, bei der auch Premierminister John Major und US-Präsident Bill Clinton zu den Würdenträgern zählten, war die bisher größte. Für den offiziellen D-Day-Überflug am nächsten Tag in Portsmouth über die Königliche Yacht Britannia und eine internationale Flottille startete die B-17 nach furchtbarem Wetter am Vorabend schließlich von Duxford und nicht von Southampton. Sie bildete das Schlusslicht der ersten Warbird-Welle hinter der Lancaster.

Die Great Warbirds Air Display der Saison wurde als Hommage an den D-Day auf das folgende Wochenende vorverlegt. Obwohl es damals noch nicht bekannt war, sollte es die letzte sein; die drei Wroughton-Jahre waren nicht besonders erfolgreich gewesen. Doch es gab 1994 noch andere Veranstaltungen, die man genießen konnte, wie das französische Meeting Nationale in Caen-Carpiqueu Ende Juni – ein weiteres D-Day-Ereignis – und Sally Bs erstes Flugprogramm in Farnborough, das von Boeing gesponsert wurde.



Die neue olivgrüne Lackierung, das Bomber-Design der 447. Bomb Group und ein ordentlicher Frontturm sahen bei einem Auftritt 1984 in Alconbury makellos aus.

KEY/DUNCAN CUBITT

1995

Ein Jahr, in dem die Ankunft von Sally B in Großbritannien zwei Jahrzehnte und die des Flugzeugs fünf Jahrzehnte zurücklag, das aber auch durch den 50. Jahrestag des Sieges der Alliierten geprägt war.

Das Flugzeug war für einen sehr frühen Saisonstart bereit: Ende April und Anfang Mai wurde eine Gedenkwoche in den Niederlanden verbracht, bei der im Rahmen der Operation „Manna“/„Chowhound“ Lebensmittel, Blumen und Flugblätter aus dem Bombenschacht abgeworfen wurden.

„ Der 50. VE-Day war Sally Bs erster Überflug am Buckingham Palace .“

Der Jahrestag des VE-Day selbst, der 8. Mai, war der Höhepunkt des Ereignisses: Sally Bs erster Überflug über den Buckingham Palace im Rahmen des offiziellen Vorbeiflugs. Sie war einer von zwölf Kampfflugzeugen, die von Duxford aus starteten und die Mall entlangflogen, während die Königin und die Königinmutter vom Balkon aus zusahen. Haben sie vielleicht bemerkt, wie Kapitän Keith Sissons und Co-Pilot Jim Jewell beim Anflug auf den Palast die Landelichter aufblitzen ließen?

Das Victory Finale des International Air Tattoo war ein weiteres Highlight des Jahres 1995. Während eine Reihe schneller Jets der im Zweiten Weltkrieg beteiligten Nationen – von beiden Seiten – auf der Landebahn von Fairford standen und Hubschrauber über ihnen schwebten, nahm Sally B ihren Platz im Überflug ein und führte einen klassischen amerikanischen Bomber-Jagdflugzeug-Verbund an, der die B-17 mit den P-38J Lightning, P-47D Thunderbolt und P-51D Mustang der Fighter Collection zusammenbrachte. Selten gab es ein schöneres Stück Flugshow-Theater.

Einen großen Beitrag zum Jahresrekord von 90 Flugstunden leisteten Langstreckenflüge nach Ambri in der Schweiz und Roudnice in der Tschechischen Republik, wo Präsident Václav Havel der Besatzung vorgestellt wurde. Gegen Ende des Jahres fanden die Dreharbeiten zur zweiteiligen BBC-Komödie „Over Here“ statt – in der eine amerikanische B-17-Gruppe auf einem Spitfire-Stützpunkt der RAF stationiert wird – von Duxford und West Raynham aus. Dabei wurden die Bugbemalung und die Einheitsmarkierungen der Sally B entfernt, um eine generische Festung darzustellen. Es hat sich gelohnt, denn die Einnahmen aus „Over Here“ ermöglichten den Kauf eines neuen Wright Cyclone-Triebwerks Nr. 2. Und der Aufbau einer zugelassenen Wartungsorganisation innerhalb der B-17

Die Konservierung war ein weiterer Schritt nach vorne.



Der unvergessliche Anblick von fünf B-17, die im Juni 1989 in Duxford aufgereiht waren, als die Dreharbeiten zu „Memphis Belle“ begannen. Sally B – zu diesem Zeitpunkt als Memphis Belle selbst bemalt – ist die vierte in der Reihe, während im Vordergrund Bob Richardsons B-17F C-Cup bereitsteht, um eines der Ersatztriebwerke von Sally B aufzunehmen, nachdem ihr viertes Triebwerk kurz vor der Ankunft ausgefallen war.

PETER R. MARCH

1996

Der Besuch im norditalienischen Forlì im Juni war Sally Bs bisher längster Flug als Kampfflugzeug. Damit wurde die Liste der Länder, in denen die B-17 bereits geflogen war, um ein weiteres erweitert.

1997

Neun neue Austragungsorte wurden besucht, darunter Jersey und Guernsey an einem Ende der Britischen Inseln und Leuchars am anderen Ende. Doch im 50. Jubiläumsjahr der US Air Force fand der Höhepunkt zu Hause statt: die offizielle Eröffnung des American Air Museum in Duxford am 1. August. In Anwesenheit von unter anderem der Queen, dem Herzog von Edinburgh und dem Secretary of the Air Force flog Sally B mit den P-47, P-51C und P-51D der Fighter Collection, um einen Luftsalut abzuhalten.

1998

Es war, so Peter Brown, „die schlimmste Saison, die wir je mit technischen Problemen an unseren Flugzeugen hatten“. Das Triebwerk Nummer zwei war fast abgelaufen, daher wurde während der Winterwartung ein in den USA frisch überholtes Aggregat eingebaut. Beim dritten Bodenflug deuteten steigende Öltemperatur und schwankender Öldruck auf Probleme hin; tatsächlich bestätigte Metall im Ölfilter einen Lagerschaden. Das Triebwerk ging zur Reparatur in die USA. Das alte Triebwerk wurde wieder eingebaut, blieb aber am Ende eines

Bodenflugs vor dem geplanten Beginn der Besatzungsschulung stecken. Erst bei der Flying Legends Show im Juli in Duxford, nachdem das reparierte, „neue“ Aggregat zurück und

eingebaut war, konnte der Ausstellungskalender beginnen. Doch es sollte noch schlimmer kommen. Am 16. September traf Sally B in Guernsey ein, ihrem Einsatzort für die Shows dort und auf Jersey. Bei ihren Kontrollen nach der Landung spürten die Piloten „Mac“ McKinney und Jim Jewell ein Ruckeln und Vibrieren des Wright Cyclone Nummer zwei und bemerkten, dass die Öltemperatur anstieg. Das Triebwerk war erneut ausgefallen. Die einzige Möglichkeit bestand darin, ein anderes Modell in den USA zu beschaffen. Unschätzbare Hilfe kam von verschiedenen Unternehmen und Organisationen, die finanzielle und praktische Unterstützung anboten, während das Flugzeug auf dem Flughafen Guernsey stand. Elly fand eine geeignete Cyclone, die am 5. November dort eintraf. Die Installation war in nur 48 Stunden abgeschlossen – ein Flug zeigte, dass alles in Ordnung zu sein schien. Die Flugbesatzung holte die B-17 am 14. ab, und die Vorflugkontrollen und -tests verliefen reibungslos. Doch als wir darauf warteten, uns auf der Startbahn aufzustellen, traten erneut Probleme auf. Es war ein weiterer Triebwerksausfall. „Wir waren alle völlig am Boden zerstört“, sagte Peter Brown, „und konnten es nicht glauben.“

Für Elly kamen zu Sally Bs Problemen noch eine schwere Krankheit hinzu. Ihr Engagement für das Flugzeug blieb jedoch ungebrochen, selbst als es den Winter über auf dem Rollfeld von Guernsey stand.



Ein Memphis Belle- Trio, mit Sally B am nächsten, dem unglückseligen IGN-Flugzeug F-BEEA direkt rechts davon und dann Bob Richardsons Flugzeug.

PAUL/DAVE LITTLETON ÜBER B-17 ERHALTUNG

1999

Was war die Ursache für die wiederholten Probleme mit dem zweiten Triebwerk? Die Vermutung, es könnte, wie Elly es ausdrückte, „etwas tief im Ölsystem“ gewesen sein, wurde durch eine vollständige Demontage und Inspektion zerstreut. Doch da die Reparatur des besten der ausgefallenen Triebwerke bei einer britischen Firma nur langsam vorankam, beschloss Elly im Februar, ein weiteres zu kaufen. Sie fand eines in Texas für 35.000 US-Dollar. Die Mittel waren knapp, und Anfragen an US-amerikanische Bombenverbände und das in Mildenhall stationierte 100. Luftbetankungsgeschwader der US Air Force blieben erfolglos.

Nachdem eines der ausgefallenen Triebwerke wieder betriebsbereit und eingebaut worden war, traf die B-17 am 22. April wieder in Duxford ein, nachdem sie 218 Tage auf Guernsey

verbracht hatte. Das Flugzeug und seine Triebwerke funktionierten nun einwandfrei, doch 1999 gab es keine weiteren Flüge, da sich alle neu formierten.



Air14 in Payerne war rundum eine herausragende Show und brachte diese einzigartige Kombination aus B-17 und der in der Schweiz stationierten F+W D-3801, letztere geflogen vom verstorbenen Daniel Koblet.

ALAMY

2000

Das neue Jahrtausend und ein Neuanfang. Als Sally B in die 25-jährige Jubiläumssaison startete, wurde am 25. Mai der B-17 Charitable Trust mit einer Spende von 20.000 Pfund des IWM gegründet, die vom damaligen Direktor von Duxford, Ted Inman, überreicht wurde. Als langjähriger großer Unterstützer wurde er einer der Treuhänder. Ein problemloses, erfolgreiches Jahr war der gerechte Lohn für all den Kummer der letzten Zeit.

2001

Zu den bemerkenswerten Vorführungen gehörte eine ungewöhnliche Formation mit den P-40 von TFC und der Old Flying Machine Company im Mai in Duxford, deren Thema 60 Jahre seit der Indienststellung der ersten Fortresses in den Dienst der RAF stand.

2002

Bei der Wiedereröffnungszeremonie des American Air Museum des IWM flog die B-17 zusammen mit der P-47 von TFC und der P-51 von Rob Davies vorbei, beobachtet vom ehemaligen Präsidenten George HW Bush und dem Prinzen von Wales.

2003

Die Feierlichkeiten zum hundertsten Jahrestag des Motorflugs dominierten die Veranstaltung, und die B-17 war bei mehreren davon zu sehen.

2004

Die Dreharbeiten zu „Bomber Crew“ für Channel 4, einer Serie, in der fünf Kandidaten – allesamt Enkel von Veteranen des RAF Bomber Command – für verschiedene Besatzungspositionen in der B-17 ausgebildet wurden. Dazu gehörte auch das Abwerfen von Bombenattrappen, was Sally B zuvor noch nie getan hatte.

2005

Anstatt am Wochenende des 60. Jahrestages des VE-Day in Duxford und Southampton zu fliegen, musste Sally B aufgrund einer kürzlich eingeführten EU-Verordnung, die Flugzeugbetreibern eine Mindesthaftpflichtversicherung vorschreibt, ihre Flüge am Boden halten. Mit einem maximalen Startgewicht von 22.679 kg und damit in der gleichen Kategorie wie moderne Kurzstreckenflugzeuge, war für die B-17 eine Versicherung in Höhe von 65 Millionen Pfund erforderlich, verglichen mit den vorherigen 25 Millionen Pfund, was einer jährlichen Preiserhöhung von 25.000 Pfund entspricht. Die Situation wurde gelöst, als Lloyd's of London eine erschwingliche Lösung vorschlug, Sally Bs eigene Versicherer ein Sonderangebot bis zum Saisonende anboten und Unterstützer Spenden eingingen.

Am wichtigsten im Jahr 2005 war die Teilnahme am VE/VJ-Day-Überflug über London, der am Sonntag im Juli in Duxford zur Flying Legends Show startete. Sally B hatte die B-25J Mitchells der Duke of Brabant Air Force und den Jet Alpine Fighter unter ihren Flügeln, gefolgt von der französischen B-17 Pink Lady.

2006

Am 1. August fand über Warschau ein ganz besonderer Flug statt. Die Stadt gedachte des Aufstands von 1944, bei dem bis zu 200.000 Zivilisten getötet und 700.000 vertrieben wurden. Der Versuch, die polnische Hauptstadt zu befreien, scheiterte. B-17-Bomber der 8. Luftflotte warfen Nachschub für die Widerstandskämpfer ab – Sally B wurde daher eingeladen, Flugblätter abzuwerfen.

2007

Die größte Einzelspende für Sally B kam vom Norfolkler Flugzeugbauer Bertie Ashby, der in Kriegszeiten B-24-Bomber von Hethel ausfliegen sah: 360.000 Pfund nach dem Verkauf eines Grundstücks. Sie kam am Ende einer schwierigen Saison, die mit einem festgefahrenen Triebwerk Nummer eins bei einem Trainingsflug endete.

2008

Die Suche nach einem Ersatztriebwerk begann, nachdem das vorhandene Ersatztriebwerk als neues Nummer-1-Triebwerk eingebaut worden war. Bei einem Bodenflug im Mai fiel es jedoch aus. Ein weiterer Triebwerkswechsel wurde rasch durchgeführt, doch auch dieses Triebwerk versagte beim ersten Testflug. Die gesamte Saison 2008 war verloren, und die B-17 erlitt erneut außergewöhnliches Pech.

2009

Sally B startete mit vielversprechenden Aussichten in die Saison. Dann versagte das frisch überholte Triebwerk Nummer eins – ein Kurbelwellenlager war schuld. Wie schon 1998 auf Guernsey herrschte eine Mischung aus Bestürzung und Verzweiflung. Doch dieses Mal konnte die Maschine nach nur acht Wochen wieder fliegen. Don Brooks, der Betreiber der in

den USA stationierten B-17G Liberty Belle, kam ihr großzügig mit einer frisch überholten Cyclone zu Hilfe.



Eine großartige Formation zur Feier aller möglichen Jubiläen bei der Duxford-Show im Mai 2015: drei P-51D, P-40F und Wildcat umringen Sally B.

DAVID WHITWORTH

2010

Nun war Sally B die einzige flugfähige B-17 in Europa, nachdem die Pink Lady der Association Forteresse Toujours Volante im März in La Ferté-Alais stillgelegt worden war. Die Feierlichkeiten zum 35-jährigen Jubiläum fanden im Oktober in Duxford statt und krönten damit ein hervorragendes Jahr. Ein Höhepunkt war die Flugschau der Königlich Dänischen Luftwaffe in Skrydstrup, bei der die B-17 die Trophäe für die beste Vorführung gewann.

2011

Durch den späteren Saisonstart der B-17 als üblich konnten zwar Geld gespart werden, doch in Duxford gab es auch einen ganz besonderen, einmaligen Anlass: den Sally B and Friends Day, bei dem die Flugzeuge in verschiedenen Formationen flogen.

2012

Es wurden nur 11 Stunden absolviert, da es keine Einladung zum Flug beim offiziellen Gedenkgottesdienst in Maddingley gab und einige Veranstaltungen aufgrund von Luftraumbeschränkungen im Südosten aufgrund der Olympischen Spiele in London verkürzt wurden.

2013

Als Duxford den 70. Jahrestag seiner Umwandlung in einen Stützpunkt der 8. Air Force beging, trat das einmalige Quartett der Eagle Squadron, bestehend aus Hurricane des Biggin Hill Heritage Hangars, Spitfire Ia und P-51C der Comanche Fighters und P-47G des TFC, bei der Spring Air Show auf – und flog mit Sally B. Am nächsten Tag besichtigten sie mit Peter Kuypers auf dem Kapitänssitz ehemalige Jagd- und Bomberstützpunkte in East Anglia und nahmen an der Gedenkfeier in Madingley teil.

Nur wenige Wochen später, Ende Juni, flog die B-17 zu einer weiteren denkwürdigen Gedenkveranstaltung nach Frankreich. Sie wurde vom Airbus-Standort in Saint-Nazaire aus für eine Vorführung vor der Insel Noirmoutier stationiert, wo die B-17G 42-29967 der 92. Bomb Group am 4. Juli 1943 eine Notwasserung durchführte. Angehörige der Besatzung waren anwesend und gingen an Bord der Sally B an einem Tag der offenen Tür bei Airbus; unter den Anwesenden war auch eine ältere Dame, die den Absturz miterlebt hatte. Auf dem Heimweg flog sie überraschend über den amerikanischen Friedhof in Omaha Beach. Ein eindrucksvolles Beispiel dafür, worum es bei Sally B geht.

2014

Elly meinte anschließend, dass die Air14, die zweiwöchige Show der Schweizer Luftwaffe in Payerne, die beste Flugschau war, die sie je besucht hatte, und viele würden ihr zustimmen. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Schweizer Militärluftfahrt wurde Sally B eingeladen, an die B-17 zu erinnern, die während des Krieges in der neutralen Schweiz notlandeten. Sie flog pflichtgemäß in einem einzigartigen Zusammenspiel mit der F+W D-3801 der Association Morane Charlie-Fox.

2015

Die Jubiläumsflugschau zum VE-Day in Duxford war eine einmalige Hommage an diesen Meilenstein und an Sally Bs vier Jahrzehnte Flugvorführungen: Drei P-51, eine P-40F und eine Wildcat bildeten das erste Element einer Formation, gefolgt von Catalina, Beech 18 und C-47. An einem Septemberwochenende fanden außerdem Flugvorführungen in Ayr, Portrush, Cosby, auf dem Santa Pod Raceway und in Seething statt – die letzten vier an einem einzigen Tag, nachdem ein Problem mit dem Anlasser beim ersten Abflug von Duxford eine Umplanung in letzter Minute erforderlich machte. Es gibt nicht viele Flugzeuge auf der Strecke, die das geschafft hätten.

2016

Ein Marathonwochenende im Juli umfasste Vorführungen in Chalke Valley und Yeovilton am Samstag, gefolgt von Chalke Valley, Swansea und Old Warden am Sonntag. Und das alles, nachdem ein Ausfall der Hydraulikpumpe und schlechtes Wetter einen mehr als zweiwöchigen Aufenthalt in Yeovilton erzwungen hatten, wo die B-17 ursprünglich für Vorführungen in Weston-super-Mare und Welshpool stationiert war, die beide den schrecklichen Bedingungen zum Opfer fielen.

Die Einladung, Boeing im hundertsten Jubiläumsjahr des Herstellers in Farnborough zu vertreten, war ein Privileg. Weniger jedoch die Erfahrung, dort zu fliegen, die überarbeiteten CAA-Vorschriften und die örtlichen Beschränkungen, die den Auftritt von Sally B auf Start, Rundflug und Landung beschränkten.

2017

Eine andere Kombination wurde bei der Duxford Battle of Britain Air Show präsentiert: eine B-17 und zwei C-47, gemeinsam geflogen von den damals drei Kapitänen der Sally B , Roger Mills, Peter Kuypers und Andrew Dixon. Elf amerikanische Kriegsveteranen, darunter ehemalige B-24- und B-29-Piloten, waren im Publikum. Auch das Bournemouth Air Festival präsentierte eine sehenswerte Kombination: die B-17 und die Blenheim der Aircraft Restoration Company, inzwischen in der MkIF-Jagdkonfiguration.

Cosford war Zeuge einer weiteren Premiere – na ja, zumindest einigermaßen. Als Peter Kuypers sich für seinen letzten Vorbeiflug in Position brachte, beschloss eine B-52H der USAF, vorzeitig heranzufiegen. Peter brachte die B-17 für ihren letzten „Rauchüberflug“ zurück, was zu einer ungeplanten Gegenüberstellung dieser beiden berühmten Bomber führte.

2018

Das große Thema des Jahres war das hundertjährige Bestehen der RAF, und Sally B spielte eine wichtige Rolle bei der Teilnahme an einem Familientag in Odiham. Boeing-Produkte, die im Abstand von Jahrzehnten von der RAF verwendet wurden, waren bei einem feierlichen Vorbeiflug dabei: B-17 und Chinook.

2019

Ein internationaleres Programm umfasste Roskilde in Dänemark – inklusive zeremonieller F-16-Eskorte beim Abflug – sowie einen Abstecher nach Belgien mit Veranstaltungen zum 75. Jahrestag der Befreiung Antwerpens und der allseits beliebten Sanicole Airshow. Nach Saisonende wurde ein frisch überholter Steuerbord-Innenmotor in das Flugzeug eingebaut. Das Aggregat, das es ersetzte, stammte aus der B-17 des RAF-Museums und wurde 1990 wieder eingebaut. Im Austausch dafür erhielt Hendon eine Cyclone mit höherer Flugzeit von Sally B.



Momente der Besinnung in Madingley, mit der P-47D und der TF-51D Contrary Mary von Fighter Aviation Engineering als Eskorte für die B-17 im Jahr 2019.

AVPICS/ALAMY



Allied Combine, das vierte Element des VE/VJ Day-Überflugs im Juli 2005, überfliegt den Buckingham Palace. In den Händen von Andrew Dixon und Jim Jewell führt Sally B die B-25J der Duke of Brabant Air Force und den Jet Alpine Fighter sowie ihr Gegenstück, die B-17G Pink Lady, an .

KRONE URHEBERRECHT

2020

An das Jahr 2020 muss niemand erinnert werden. Es genügt zu sagen, dass die COVID-19-Pandemie und die damit einhergehende Dezimierung des Flugshow-Kalenders bedeuteten, dass Sally B. nicht fliegen konnte.

2021

Da die Pandemie die Veranstaltungsbranche immer noch stark belastet, hätte man auch das Jahr 2021 leicht abschreiben können. Die B-17 noch ein Jahr am Boden zu lassen, wäre jedoch unpraktisch gewesen, nicht zuletzt im Hinblick auf die Personalkosten. Obwohl die Einnahmen aus den Vorführungen nicht den notwendigen Ausgaben entsprachen, war Sally B wieder auf Tournee.

Es war jedoch ein trauriger Tag, da Cheffingenieur Peter Brown am 10. Juni verstarb. Sein Fachwissen und sein Engagement waren fast 40 Jahre lang von entscheidender Bedeutung. Natürlich wurde bei seiner Gedenkfeier in Cambridge ein Überflug durchgeführt.

2022

Es wurden noch immer neue Formationen gefunden, an denen Sally B teilnehmen konnte. Am selben Junitag führte sie die vier Extra EA300 des Kunstflugteams Blades zum Abschluss der Duxford-Show an und flog dann nach Old Warden, wo sie – historisch gesehen noch bedeutsamer – von zwei Spitfire V, Shuttleworths AR501 und Fighter Aviation Engineerings EE602, begleitet wurde, die beide die ursprüngliche B-17F Memphis Belle begleitet hatten. Großartig.

2023

Weniger willkommen war ein fünfwöchiges Flugverbot zu Beginn der Saison. Diese Maßnahme war notwendig, um einer Lufttüchtigkeitsanweisung der FAA für alle B-17-Maschinen nachzukommen, die eine Überprüfung der Hauptholmbeschläge auf Risse vorschrieb. Wie erwartet war nach den Inspektionen und den strukturellen Reparaturen an den Flügeln und Flügelrippen durch den neuen Chefsingenieur Daryl Taplin und seine Kollegen alles in Ordnung, und das Flugzeug flog pünktlich zur Sommerflugschau in Duxford.



Buchstäblich ein „Homerun“ für Sally B , die an einem Sommernachmittag über Duxford fährt.
ALAMY

Die beiden großen europäischen Warbird-Shows im September fanden an aufeinanderfolgenden Wochenenden statt. Sally B nahm erstmals an der hochgelobten Air Legend in Melun-Villaroche teil, nur wenige Kilometer von ihrem alten Stützpunkt Creil entfernt. Anschließend folgte die Battle of Britain Air Show in Duxford, bei der die B-17 erstmals seit 28 Jahren mit der BBMF Lancaster in Formation flog. Acht Jahrzehnte nach dem letzten Einsatz der echten Memphis Belle und dem Angriff auf die Ruhralsperren war die Wiedervereinigung der beiden Bomber ein unvergessliches Erlebnis.

2024

Zum Abschluss der letztjährigen Veranstaltungsreihe wurde die Wiederholung der B-17/Lancaster-Formation bei der Duxford Battle of Britain Show sehr geschätzt. Als Teil des Mottos „80 Jahre Belgiens“ wurde Sally B erneut nach Sanicole eingeladen und flog sowohl bei der Abendvorführung als auch bei der Hauptvorführung am Tag, bei letzterem begleitet von der allein fliegenden F-16AM der Königlich Dänischen Luftwaffe.

Und so kam es zum Jahr 2025, der 50. Jubiläumssaison – und zufällig auch zum 80. Mal für Sally B, nachdem sie 1945 in Burbank, Kalifornien, vom Band der Lockheed-Vega lief.

Sie war gerade einmal 30 Jahre alt, als sie Teil der historischen Szene wurde. Das Äquivalent heute wäre eine Maschine aus dem Jahr 1995, die flugtauglich gemacht wird. Irgendwie ist das einfach nicht nachvollziehbar, oder?



Der Saisonstart 2021 brachte einen neuen Anstrich und ein Mannschaftsfoto mit etwas Abstand. Unter den Leuten, die neben Elly und Kapitän Peter Kuypers sind, sind Cheffingenieur Daryl Taplin und sein Stellvertreter Steve Carter, Dritter und Vierter von rechts in der ersten Reihe.

DAVID WHITWORTH

Doch was für eine Geschichte! Sie ist ein Triumph über alle Widrigkeiten. Die großzügige finanzielle Unterstützung der Bomber Command Association, von Sponsoren, Freunden und den Mitgliedern des Sally B Supporters' Clubs in jüngster Zeit trägt maßgeblich dazu bei. Die Herausforderungen waren vielfältig, doch Elly und Sally B sind eine Konstante. Ebenso die Zuneigung, die der B-17 entgegengebracht wird, ganz zu schweigen von der würdevollen und ergreifenden Art und Weise, wie sie ihre Mission der Erinnerung erfüllt. Wer könnte leugnen, dass dieser Zweck im Laufe der Zeit immer wichtiger wird?

Um für den Betrieb der B-17 zu spenden oder dem Sally B Supporters' Club beizutreten, besuchen Sie www.sallyb.org.uk