

Djungelfynd

Tvåmotoriga attackbombaren Douglas A20 Boston kom i australiska flygvapnets tjänst på krokiga vägar och RAAF-exemplar räknas idag bland de raraste av typen. När australiska flygnostalgiker på skattjakt i Papua Nya Guinea började hitta amerikanska Boston-vrak litet varstans, tändes hoppet att också gräva fram ett av de egna.

Text Paul Hastings, foto Hastings och RAAF

Den 16 april 1944 flög US Army Air Force en raid mot japanerna på Hollandia i Nya Guinea. 35 utsända Douglas A20G Boston från 388th Bomber Squadron, 312th Bomber Group lyckades förstöra åtskilliga japanska flygplan på marken. Men priset blev högt. Sex av de egna blev nedskjutna och ännu fler föll offer för dåligt väder, som stängde flertalet allierade flygplatser inom räckhåll.

Skattjakt

Flygplan plöjde in i bergssidor, slukades upp av djungeln eller nödländade på vattnet. 42-86786 *The Hell'N Pelikan II* tillhörde de få som hade litet tur i oturen och hamnade någotsånär i ett stycke i djungeln nära Gogol-floden. Där hittades den 32 år senare i stort sett orörd.

Det var Tom Kelly, flottilj- och museichef i Royal Australian Air Force, RAAF, som var ute på flygnostalgisk skattjakt med några likasinnade. 1984 återvände gruppen rustad till tänderna för att bärga vraket, som bedömdes vara ett hyfsat renoveringsobjekt.

Vid ytterligare en expedition till Papua Nya Guinea året därpå samlade man på sig inte mindre än sex Boston-vrak, alla med USAAF-bakgrund: 42-86615 och 43-9491 som tjänstgjort i 13th BS/3rd BG, 43-9401 och 43-9629 från 675th BS/417th BG, 42-86772 från 387th BS/312th BG samt 43-9628 som ingick i samma division som *The Hell'N Pelikan II*.

Flera av dessa flygplan hade mött sitt öde samma dag som *The Hell'N Pelikan II*.



...men ännu var han ej nöjd

Kelly hade nu samlat på sig allt han behövde för att kunna renovera åtminstone en Boston till utställnings-skick. Men ännu var han inte nöjd. Vad som saknades var en Boston som gjort tjänst i RAAF.

1987 fick han äntligen händerna på ett vrak med rätt historia.

Douglas DB-7B Boston III c/n 2427 ingick i den sista beställningen från Frankrike gällande 480 flygplan, lagd 18 maj 1940. Detta exemplar kom på monteringsbandet i Santa Monica som nummer 240 och sist i serien som byggdes av Douglas själva. Innan det var klart för leverans hade Frankrike tagits av tyskarna. Alla kontrakt på krigsmaterial till Frankrike togs över av britterna. C/n 2427 rullade ur fabriken med brittisk identitet AL907.

Leverans med förhinder

När kriget mot japanerna bröt ut rekvirerades ett antal Boston-flygplan avsedda för Storbritannien av USA. Några, däribland AL907, för placering i Hollands ostindiska flygvapen. AL907 ingick i den första leveransen på 22 flygplan med denna adress. Under resans gång kom beskedet att Holländska Ostindien ockuperats av japanerna. Båten fick ny destination Australien. I mars 1942 anlände lådorna till RAAF Laverton, där AL907 monterades och överlämnades officiellt till No 18 Netherland East Indies Squadron.

Det blev emellertid australiska flygvapnet som tog de holländska Boston-planen i tjänst. För ändamålet sattes 22 Sqn upp i Richmond, New South Wales och började beväpnas 26 april 1942.

Många kulsprutor

AL907 fick identitet A28-8 och kodnamn DU-J.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



4 september 1942 flög divisionen över till Ward's flygfält i Port Morseby för att sättas in i striderna på Nya Guinea. A28-8 hade då fått fyra .5 inch Browning kulsprutor i den tidigare glasade nosen. Den flög sitt första uppdrag, attack/spaning i tre-grupp utefter kusten nära Sanananda Point, 15 november. Attacksvep över japanska installationer på Nya Guineas nordkust blev därefter vardagen. A28-8 fick ytterligare beväpning i form av en .303 kulspruta i stjärten

I juli 1943 ombaserade 22 Sqn till Vivigani-fältet på Goodenough Island i Solomonarkipelagen. Där blev man en del av 77 Wing, som ingick i 1st Tactical Air Force.

Kannibaliserad

12 september startade en fyrgrupp från 77th för att attackera mål på Gasmata-ön. Flygplanet möttes av välriktat luftvärn. A28-8 fick instrumentpanelen sönderskjuten och skador på hydraulsystemet, men klarade att flyga tillbaka till Vivigani. Vid nödlandningen på hemmafältet bröts flygplanet i två delar. Skadorna var så omfattande att flygplanet avskrevs, kannibaliseras på användbara delar och övergavs.

När RAAF museum började forska i saken visade det sig att vraket fanns kvar på Goodenough. 1987 hämtades det hem till Australien.

Med sin knäckta kropp utsatt för 45 års väder och vind var det ett svårt renoveringsobjekt. Och fattigt. Allt som gick att plocka bort, inklusive yttervingarna och motorerna, hade gått in i krigsbasens reservdelsförråd 1943 och försvunnit ur flyghistorien.

Bingo i träsket

Hell'N Pelican II var inte stort bättre och det blev mycket ny metall i skroven och nytillverkning av instrument och system, trots det stora förrådet av andra vrak att plocka från som museet samlat på sig.

1994 började A28-8 att likna ett flygplan igen, men fortfarande saknades yttervingar. På vinst och förlust gjordes en ny resa till Papua Nya Guinea och det blev bingo. I ett träsk i Bumbura, helt och hållet under vattenytan, låg Boston model G, c/n 43-9436 *Big Nig* och bara väntade. Flygplanet, som tjänstgjort i 89th Bom-

ber Squadron, 3rd Bomber Group, var otroligt välbevarat, komplett och nästan oskadat av såväl kriget som tidens tand.



Resten byts bort

Big Nig togs upp till ytan med hjälp av luftsäckar och lyftes ur träsket med helikopter. Med denna injektion i reservdelsförrådet blev färdigställandet av *Hell'N Pelican II* och A28-8 en rusning mot målet i ren glädjeyra.

Det amerikanska flygplanet ställdes ut på RAAF Amberley i Queensland, där det mesta av renoveringsarbetet genomförts. Målet är att så småningom återbörda det till Papua Nya Guinea. A28-8 ingår nu i samlingarna hos Royal Australian Air Force Museum i Point Cook, där Boston-flygplanet blev huvudattraktion i en ny hangar.

Kvar i Amberley finns tillräckligt med Boston-delar för att bygga upp ett eller två flygplan till. Museet hoppas att kunna byta lagret mot något annat flygplan som ännu saknas i samlingarna.

De som lagt ned sin själ i Boston-projektet ser hellre att ytterligare en maskin visas i Australien, som är stort nog att ha två.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!