

מוסטאנג מס' ח"א 54

מאת אבינעם מיסינקוב

המטוס הגיע לברומה בתאריך 13.4.1945, הורכב ונכנס לשירות ח"א המלכותי השוודי בתאריך 23.4.1945 תחת מספר סידורי Fv26020 בטייסת השנייה בכנף F16 שהיתה בבסיס ליד אופסלה. למטוס ניתן מספר הכנף וקוד "A" בכחול. בשנת 1952 הועבר לטייסת הרביעית בכנף F8 בבסיס ברקארבי צפונית לשטוקהולם. סומן במספר הכנף וקוד (לא ידוע) בירוק.

בשנת 1952 חתמה ממשלת ישראל עם ממשלת שוודיה על חוזה מספר MA H A68: 6/52 למכירת 25 מטוסי מוסטנג במחיר של 15,350 דולר ליחידה. המטוס הועבר באוקטובר אותה שנה לכנף F16, שם בוצעה לו ביקורת 100 שעות, נצבע עליו סמל ח"א הישראלי וקוד מסדרה xx35, ובדצמבר הוטס ע"י טייס שוודי בנתיב אופסלה-וונסטדורף(גרמניה)-ליון-רומא-אתונה-קפריסין-תל אביב. בעת שנמכר צבר המטוס 31 שעות טיסה. בסך הכל טס המטוס בח"א השוודי 8 שעות ו-6 דקות בלבד!

בתאריך 22.4.1956 ביצע הטייס זאב תבור ז"ל טיסת העברה למטוס מתל-נוף לרמת דוד. המטוס הופעל בחיל האוויר בטייסת 105 ומאוחר יותר בטייסת 116 עד שיצא משירות.

בנובמבר 1964 פנתה האגודה השוודית להסטוריה תעופתית לממשלת ישראל בבקשה לקבל מטוס מוסטנג מעודפי חיל האוויר לצורך תצוגה. המטוס, שאוחסן עד אז בתעשייה האווירית פורק, נארז בארגזי עץ, הועמס על האונייה "ספוראדס" בנמל חיפה והגיע לנמל גוטנבורג בבוקר ה-7 לינואר 1966. הארגזים נפרקו והועברו לכנף F9 בבסיס סאוה מצפון לגוטנבורג ושם הורכב.

בשנת 1966 הועבר לאוסף ההיסטורי של ח"א השוודי בכנף F3 בבסיס מאלמסלאט (לינקופינג-מאלמן), נצבע בצבעי וסימלי ח"א השוודי, ובמספר הכנף וקוד הזיהוי "C" באדום. מאפריל 84 המטוס נמצא בתצוגת הקבע של מוזיאון ח"א השוודי בלינקופינג.

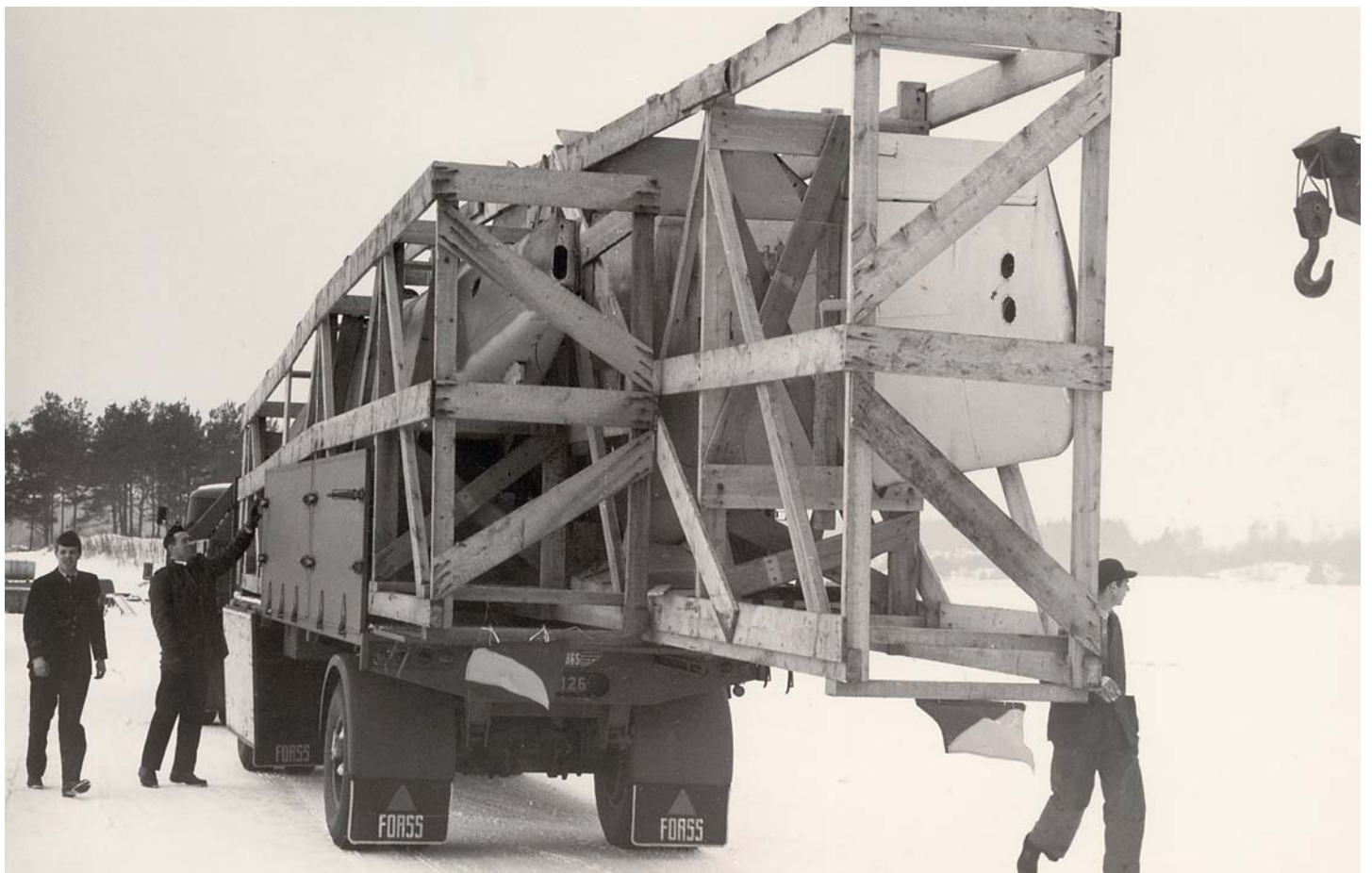
המטוס הוא מדגם P-51D-20-NA בעל מספר יצרן 31718-122. התקבל ע"י הזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 18 בדצמבר 1944 תחת מספר סידורי 63992-44. הוא סופק רשמית לצבא בתאריך 1.2.1945. משך הזמן הארוך שעבר בין קבלתו לאספקה, מעיד כנראה שלמטוס אירעה תאונה כל שהיא אצל היצרן או שבעת טיסות הניסוי והכיוול התגלו בעיות שדרשו תיקון.

כאן המקום להסביר שבימים ההם, כל מטוס של הזרוע האווירית של צבא ארה"ב שעבר תאונה, מולא טופס דיווח תאונה שנקרא FORM 14. לגבי מטוס זה לא נמצא טופס כזה אך זה הגיוני מאחר והמטוס עדיין לא סופק רשמית לצבא כשהתאונה קרתה.

המטוס עזב את שערי מפעל נורת' אמריקן באינגלווד שבקליפורניה בתאריך 7.2.1945 והוטס לבסיס ניוארק שבניו ג'רסי בחוף המזרחי. העברה זו נמשכה 4 ימים וארכה 10 שעות טיסה. לפי הרישומים, המטוס שהה בניוארק כ-3 שבועות, דבר שיכול להעיד על תאונה נוספת (אך שוב לא נמצא טופס דיווח), או על תקלה שחזרה ושדרשה אחזקה נוספת. לבסוף המטוס פורק, נארז, הועמס על אניה שיצאה לבריטניה בחמישי למרץ והגיעה לשם בין ה-17 ל-19 במרץ 1945.

המטוס הועבר למצאי ח"א ה-9 של הזרוע האווירית של צבא ארה"ב בבריטניה ב-25.3.1945. הזמן הממוצע שמטוס שהה בבסיס ההעברה לפני שסופק לטייסות היה אז בין 28 ל-35 יום. ואומר שהמטוס היה מוכן להצבה בטייסת בין השני לתשיעי באפריל 1945.

ב-10 באפריל 1945 הועבר המטוס למצאי פיקוד התובלה השמיני בבסיס ווארטון כשבספריו רשומות 21 שעות טיסה, אך לא הוצב לשום טייסת קרוב לוודאי מפני שהמלחמה היתה בשלבי סיום והטייסות היו מלאות. המטוס נמכר לח"א השוודי והיה כלול בקבוצה הראשונה של 46 מטוסים שנמכרו לשוודיה תחת שם הצופן "פרוייקט בלונדי". המטוסים הוכנו לטיסה ע"י BAD-2 בווארטון/יחידה 582, ביצעו טיסת ניסוי בת שעתיים והוטסו לשוודיה ע"י טייסים ח"א האמריקאי שזה עתה סיימו סבב שירות מעבר לים או עמדו לסיים סבב זה, והיו מלווים במפציץ B-17 כעזר ניווט.

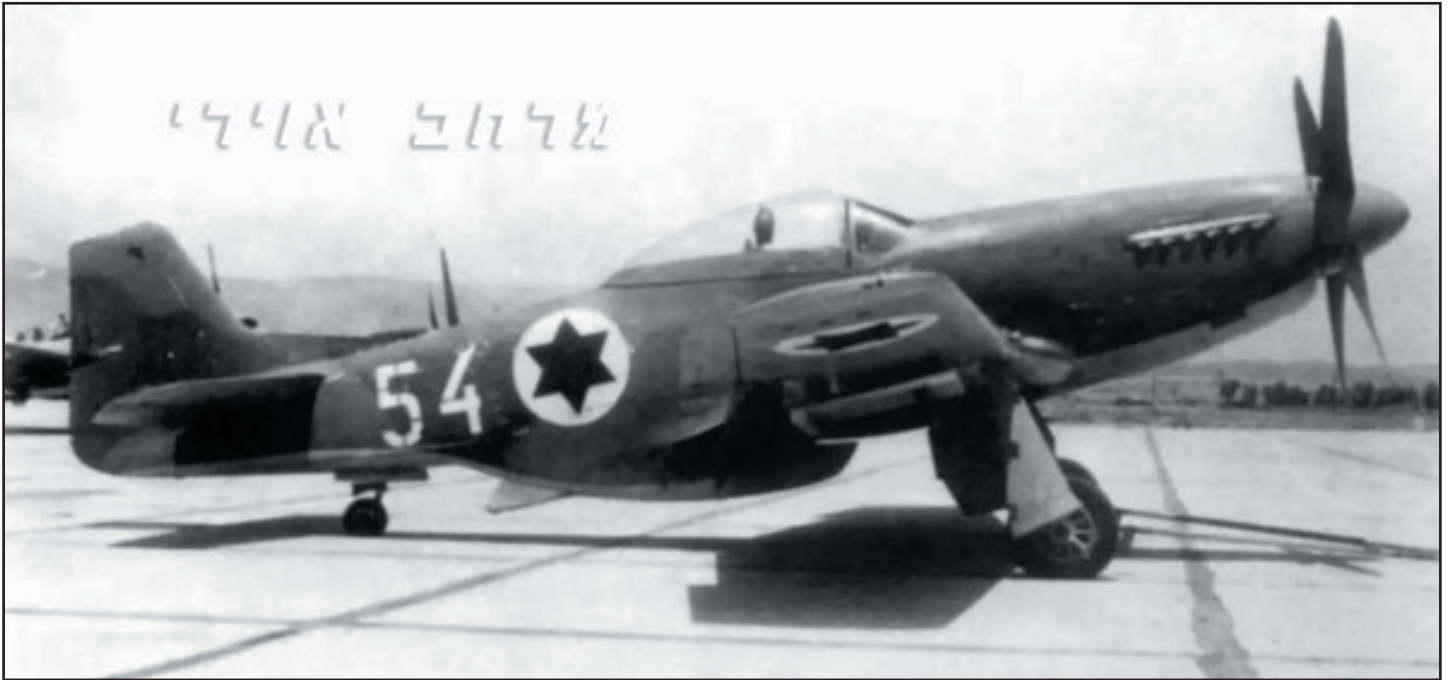




המטוס לאחר שהורכב.



בתצוגה בסוף שנות השישים.



בשירות טייסת 105 ברמת דוד בנקודות זמן שונות (שימו לב לסמל).





במוזיאון חיל האוויר השוודי.

