

סיפורם של "המוסטאנג של יצחקי" ועוד אחד...

מאת אבינעם מיסניקוב

הערת המחבר: מטרת מאמר זה היא להביא לקוראים את הסיפור והעובדות בלבד. המאמר מתבסס על חומרים שפורסמו בעבר בעיתונות ובאינטרנט.

תודה ליאסי קופמן ולנעם הרטוך על עזרתם באיסוף החומר והעובדות.

Many thanks to Mr. Bill Lear Jr. for the permission to use his pictures for this article.

ביום 14 בדצמבר 1944 סופק לזרוע האווירית של צבא ארה"ב מטוס מוסטנג P-51D-20-NA בעל מספר יצרן 31590-122 ומספר זנב 63864-44 אשר יוצר במפעל אינגלווד של חברת נורת' אמריקן בקליפורניה, כחלק ממנת יצור של 1000 מטוסים. המטוס פורק, נארז בארגז עץ, והועבר לאנגליה ע"י אונייה. שם הועבר ללהק הקרב ה-78 של ח"א השמיני שחנה בבסיס דקס־פורד שבמחוז סאפולק, כחלק מ-60 מטוסי מוסטנג חדשים שסופקו ללהק והחליפו את מטוסי התינדרבולט שלו. עם הגיעו לבסיס, המטוס הורכב, הוקצה לטייסת הקרב ה-83, ונצבעו עליו אותיות הקוד HL-W. הטייס שקיבל לידיו את המטוס היה לויטנטט יוברט "בילי" דייז שכינה את המטוס "טווייליטי טיר" (דמעת דמדומים). לויטנטט דייז ביצע עד לסיום המלחמה 35 גיחות, רשם לזכותו הפלת שלושה מטוסים-מטוס קרב מדגם מסרשמידט 109, שני מטוסי קרב סילוויים מדגם מסרשמידט 262, ועוד מטוס שניזוק. בתאריך 15.5.1945 ניזוק המטוס בתאונת נחיתה בדקספורד עקב בעיית מנוע בעת שהוטס ע"י סגן לאון קלדוול.

כשהסתיימה מלחמת העולם השנייה, הוטסו מטוסי הלהק ביולי 1945 לבסיס תחזוקה בספיק, ליד העיר ליברפול, והועברו ליחידת ההרכבה האמריקאית מספר אחת, וגם לבסיס פורת'אנדוסטריפארן שבגרמניה לשם אחסנה. בחודש יוני 1948 נמכר המטוס יחד עם 30 מטוסי מוסטנג אחרים לח"א המלכותי השוודי והועבר מגרמניה לשוודיה. המטוס שופץ, קיבל שם את מספר הזנב Fv26158, את הקוד tD והוצב בכנף F16 באופסלה, כשבספריו רשומות 10: 52 ש"ט. הקוד שונה מאוחר יותר ל-gK כשהמטוס הועבר לכנף F4 באוסטרסונד.

בפברואר 1953 הוציא ח"א השוודי את מטוסי המוסטנג שלו משירות, ומכר את חלקם לחיל האוויר הישראלי דרך חברת הנרי וואלנבורג. המטוס שופץ בחברת סוונסקה פליגוורקסטארדנה במלמו והועבר בטיסה לארץ ע"י טייס שוודי דרך וינה ואתונה, כשהוא נושא מספר זנב 06-35. לא ידוע בוודאות איזה מספר זנב קיבל בחיל האוויר. לאחר קריירת טיסה כמטוס קרב הוטס בטייסת אימון מתקדם, שימש כגורר מטורות, ויצא משירות.

ביוני 1948 נמכר המטוס יחד עם 30 מטוסי מוסטנג אחרים לח"א המלכותי השוודי והועבר מגרמניה לשוודיה. המטוס שופץ, קיבל שם את מספר הזנב Fv26158, את הקוד tD והוצב בכנף F16 באופסלה, כשבספריו רשומות 10: 52 ש"ט. הקוד שונה מאוחר יותר ל-gK כשהמטוס הועבר לכנף F4 באוסטרסונד. בפברואר 1953 הוציא ח"א השוודי את מטוסי המוסטנג שלו משירות, ומכר את חלקם לחיל האוויר הישראלי דרך חברת הנרי וואלנבורג. המטוס שופץ בחברת סוונסקה פליגוורקסטארדנה במלמו והועבר בטיסה לארץ ע"י טייס שוודי דרך וינה ואתונה, כשהוא נושא מספר זנב 06-35. לא ידוע בוודאות איזה מספר זנב קיבל בחיל האוויר. לאחר קריירת טיסה כמטוס קרב הוטס בטייסת אימון מתקדם, שימש כגורר מטורות, ויצא משירות.

מיכאל דינאי טען שיצחקי ביקש ממנו לסייע לו לשפץ את המטוס ובתמורה הבטיח לו שיוכל להטיסו. לאחר שהמטוס הושלם, התכחש יצחקי להבטח־תו, לדברי דינאי, ודינאי פנה לעיתון "ידיעות אחרונות" ובעקבות כך ביצעו העיתונאים מרדכי גילת, מרסל זהר ושרה ארנון תחקיר על מכירת המטוס ובו הסתייעו בעיתונאי התעופה השוודי טומי ביוקרמן מהעיתון "אקספר־סן". בעקבות ממצאי התחקיר, שפורסמו בארץ ביוני 1987 ופורסמו בהרח־בה בשוודיה, שללו שלטונות התעופה האזרחית השוודיים את תעודת כושר הטיסה של המטוס והוא קורקע בשנת 1988 עד לסיום הפרשה בישראל.

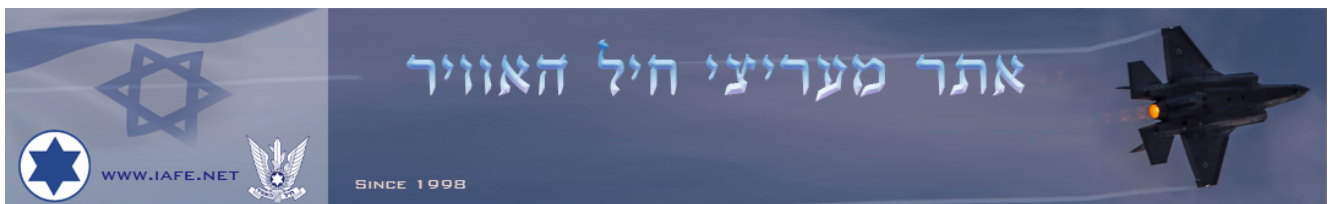
משטרת ישראל החלה בחקירה אך בעקבותיה המליצה לפרקליטות שלא להגיש כתב אישום. בפרקליטות מחוז ת"א הוכח בכל זאת כתב אישום שהוגש לבית המשפט המחוזי בת"א בחודש נובמבר 1988 ע"י עו"ד אברהם פכטר.

משפטו של יצחקי התברר בפני השופט חיים אדר ובסופו, במרץ 1992 קיבל השופט את טענות התובע, הרשיע את יצחקי בגניבת מטוס, בקבלת דבר במרמה, בנסיון קבלת דבר במרמה, בעבירות זיוף מסמכים ובהצהרה לא נכונה, ודן אותו לשנתיים מאסר בפועל ולשנה מאסר על תנאי. השופט הסכים לבקשת עו"ד גיורא אדרת, פרקליטו של יצחקי, לדחות את ביצוע גזר הדין ב-15 יום. אדרת עירער לבית המשפט העליון, הביא עדים מומחים ולבסוף זוכה יצחקי מההאשמות.

ישראל יצחקי

ישראל יצחקי, טייס לשעבר בחיל האוויר, טייס ריסוס בחברת כימאוויר, מדריך טיסה וממסדי חברת התעופה אי.א.אם בהרצליה, חלם במשך שנים רבות לשחזר מטוס מוסטנג למצב טיסה. כפי שסיפר בראיון לביטאון חיל האוויר, הוא "אסף וקרא חומר רב על המטוס, ביקר במוזיאונים רבים בארה"ב ואף הגיע למקום נפילתם של מטוסי מוסטנג בארץ ואסף מהם חלקים". כן חבר לצוות הקמתו של מוזיאון חיל האוויר וסייע רבות באיתור של מטוסי עבר של חיל האוויר שהיו מפוזרים ברחבי הארץ וריכוזם במוזי־און בחצרים.

יצחקי קיבל היתר מהמוזיאון ומחיל האוויר לשפץ מטוס מוסטנג למצב טיסה ובעקבות כך העביר את גרוטאת מטוס מוסטנג מספר 13 שהיתה בבסיס חצור למוסד חברת "האביוז התעופתי" בשדה הרצליה ויחד עם המכונאי שלום שפיר וקברניט ארקיע מיכאל דינאי עבד על שיפוץ המטוס במשך 3.5 שנים כשהוא משתמש בגוף מטוס מספר 13, בכנף ובמכלולים



מטוס מוסטנג שהוברח לשוודיה הושבת בגלל חקירה.

- מאת שרה ארנון, כתבת ידיעות אחרונות -

מטוס המוסטנג שנגנב לפי החשד ממוזיאון חיל האוויר, הוברח לשוודיה ונמכר לגורמים מקומיים - הושבת באחרונה על ידי שלטונות התעופה השוודיים. בגלל החקירה המתנהלת בישראל סביב הפרשה, השלטונות מסרבים לחדש את היתר התעופה של המטוס. כזכור, הגיש משרד הביטחון לבית-המשפט המחוזי בתל-אביב תביעה כספית על-סך 600 אלף שקל נגד טייס הריסוס, ישראל יצחקי, המשרת כטייס מילואים. לטענתו, הוציא יצחקי במירמה ממוזיאון חיל האוויר מטוס מוסטנג, הטיסו לחו"ל, מכד אותו לחברה זרה, הסיג גבול וגרם לחיל האוויר נזק כספי. התביעה הוגשה לבית-המשפט לפני כחמישה חודשים, אחרי שהפרשה נחשפה בידיעות אחרונות בדצמבר האחרון, ופורסמה בהבלטה. גם הטייס יצחקי מכחיש את כל האשמות נגדו וטוען כי המטוס שייך לו. למרות זאת ממליצה המשטרה להעמיד אותו לדין.

יצחקי, בן 47, נעצר ביום חמישי בנמל-התעופה בלוד, כאשר לפי חשד המשטרה ניסה להימלט מהארץ לחו"ל עם אחדים מבני משפחתו.

באי כח המשטרה, רפ"ק אבי גלבר ומפקח דוד אוסמי אמרו בבית המשפט, כי יצחקי, הגר ברמת השרון, הוא טייס ריסוס בחברת כימ"א אוויר ומשרת כטייס בחיל-האוויר. הם סיפרו, כי בזמנו קיבל החשוד היתר מצה"ל לאסוף חלקי מטוסים ישנים, לצורך הרכבת מטוס "מוסטנג" עבור מוזיאון חיל האוויר. לאחר שהשלים את הרכבתו תוך סיוע פעיל של צה"ל באספקת חלקים ובשירותים שונים, הוא מכר אותו לפני כשנה בחו"ל. פרשה זו, שנחשפה לפני קרוב לשנה בידי כתבי "ידיעות אחרונות" שרה ארנון, מרדכי גילת ומרסל זוהר, עוררה הדים רבים בישראל וזכתה לפירסום בכלי תקשורת רבים בסקנדינביה. בבית המשפט טענו באי כח המשטרה, כי תמורת קיבל יצחקי 300 אלף דולר, והחשידו אותו בקבלת דבר במירמה בנסיבות מחמירות, בגניבה ובביצוע עיסקה אסורה במט"ח. הם לא הביעו התנגדות לשחררו בערבות, אולם היתנו זאת במתן ערבות עצמית בסך 300 אלף ש"ה, צו עיכוב יציאה נגדו, בהפקדת דרכונו ובמתן צו המחייב אותו להתייצב בכל עת לחקירה במשטרה. השופטת דבורה ברלינר קיבל את דרישות המשטרה, אולם החליטה להעמיד את הערבות על 200 אלף. היא גם נתנה ארכה של 10 ימים להסדרת הערבות וציינה כי אם עד אז לא תוסדר הערבות, ייעצר ל-3 ימים.

10.2.1989

טייס מואשם בגניבת מטוס "מוסטאנג" מחיל האוויר.

זהו אישום ראשון מסוג זה בתולדות המשפט הפלילי בארץ.

התביעה מייחסת לטייס עבירות גניבה ומרמה.

- מאת יחזקאל אדירם ושרה ארנון, כתבי ידיעות אחרונות -

פרשת החשדות לגניבת מטוס של מוזיאון חיל האוויר, הפכה אתמול לכתב אישום פלילי נגד החשוד בגניבה, טייס המילואים, רב-סרן ישראל יצחקי.

בכתב האישום מודגש כי "לראשונה בתולדות המשפט הפלילי בארץ מואשם טייס בגניבת מטוס מחיל האוויר ובמכירתו לגורמים זרים". את כתב האישום הגיש לבית-המשפט המחוזי בת"א סגן בכיר לפרקליט מחוז המרכז עו"ד אברהם פכטר, ובמסגרתו מייחסת התביעה לנאשם עבירות של גניבה בידי מורשה, זיוף מסמכים, קבלת דבר במרמה בנסיבות מחמירות וניסיון לקבל דבר במרמה. בגלל רגישות הנושא טיפלה בו גם פרקליטת מחוז המרכז, עו"ד נורית שניס, והיא זו שאישרה את הגשתו. בכתב האישום מספר עו"ד פכטר, כי באמצע שנות ה-70 החליטו בחיל האוויר להקים מוזיאון באחד מבסיסי החיל ולרכו בו את כל המטוסים אשר שירתו במלחמות ישראל אל. במסגרת זו התנדב אז ישראל יצחקי לשפץ מטוס מוסטאנג, ששירת בשנות ה-50 כמטוס קרב בחיל האוויר, ולהביאו לכושר טיס.

המוזיאון, לטענת התובע העביר מחיל האוויר לידי הנאשם מטוסים ישנים, חלקי חילוף ומשאיות ענק להובלתם לאתר בניית המוסט"א אנג, ואף צייד אותו במכתב המסמך אותו לעשות זאת. בשנת 1985, כאשר סיים יצחקי את שיפוץ המטוס והשמשותו לטיס, הוא תיכנן עליו במירמה לרשמו ולהציגו כרכושו הפרטי. לצורך זה הסיר יצחקי את כל הסימנים המקוריים של המוסטאנג, סילק כל אפשרות לזהות את חלקי המטוס המקוריים והתקין בזנב המטוס לוחית זיהוי כוזבת. הוא גם רשם את המטוס על שמו, ללא ידיעת מוזיאון חיל האוויר, תוך מסירת פרטים כוזבים. ערד פכטר מוסיף, כי בשנת 1985 ביקש הנאשם מראשי המוזיאון תמורה בשביל העבודה שהשקיע בהכשרתו לטיס, אך מפקדו דחה על הסף את דרישותיו המופרזות. לקראת 1986 נטל רס"ן יצחקי את המטוס ממקום חנייתו במוזיאון, הודיע כי הדבר נעשה למטרת צביעת המטוס בישראל, והטיס אותו לחו"ל. יצחקי מכר אותו, באמצעות חברה שבדית וקיבל תמורתו 331 אלף דולר ומהם העביר לחשבונו 165 אלף דולר. לבית-המשפט הוגשה בקשה להקדמת הדיון, כדי שניתן יהיה להחזיר את המטוס בהקדם למוזיאון חיל האוויר,

"מטוס ממלחמת העולם הראשונה שווה כיום זהב"

אמר איש העסקים, שלום שפיר, במשפטו של רס"ן (מיל.) ישראל יצחקי
מאת איתן מור, כתב "ידיעות אחרונות"

"חיל האוויר צייד אותנו במסמכים הדרושים לכניסה לבסיסי החיל וכן בלוגיטיקה, כולל משאיות, עגורנים, ומומחים להובלת מטוסי, במהלך ההכנות ועבודת השיפוץ של מטוס המוסטנג". כך העיד אתמול, שלום שפיר, איש עסקים ישראל המתגורר באנגליה שהגיע במיוחד למשפטו של ישראל יצחקי, רב-סרן במילואים. משפטו של יצחקי, המואשם בגניבת מטוס "מוסטנג" נדיר ממוזיאון חיל-האוויר ובמכירתו תמורת 350 אלף דולר, התחדש אתמול בבית המשפט המחוזי בתל-אביב. שלום שפיר, עד התביעה המרכזי אחרי מנהל מוזיאון חיל האוויר, ניצב יעקב טרנר, אמר אתמול בעדותו, כי עסק מאז 1975 באיסוף ושיפוץ מטוסים ישנים שהיו כשימוש חיל האוויר מראשיתו. לדבריו, ערך סקר בו פירוט מקומות הימצאם של מטוסים זנוחים ברחבי הארץ ומצבם. מאוחר יותר כשהתגבש רעיון הקמת מוזיאון למורשת הקרב של האוויר, הקדיש מזמנו בהתנדבות וללא כל תמורה כספית, במטרה לשפץ מטוסים שיהיו ברי-טיסה. בשלב זה הכיר את ישראל יצחקי, שאף הוא התעניין במטוסים ישנים ובשיפוצם. ביחד טסו לאנגליה, על חשבון חיל האוויר, כדי להביא מטוס מדגם "רפיד" עבור המוזיאון שלהקמתו לדבריו, היו להם אישור כניסה לבסיסי חיל-האוויר לצורך מציאתם ומיונם של חלקים שהיו דרושים להרכבתו של המוסטנג, שאותו הוחלט לשפץ כפרוייקט ארוך-טווח למטוסים עבור המוזיאון. הם גילו מטוס מוסטנג שלם ובמצב טוב בבית-הספר המקצועי "הולץ" בתל אביב. אך טייס אמריקני בשם אנג'לו רגי'נה, הקדים אותם ועשה עיסקת חליפין עם בית-הספר באישור משרד הבטחון. הוא קיבל אישור להוציא את המוסטנג הזה מן הארץ, ובתמורה הבטיח לסיע בחלקי חילוף שהיו חסרים להם. לשאלת התובע, האם יש אפשרות שרגי'נה השאיר את גוף המטוס בארץ, השיב שפיר: "הוא צריך להיות מטורף גמור. אם אין גוף אין מטוס". במכתב שנתן ליצחקי העניק רגי'נה את המוסטנג הזה במתנה. במוזיאון בשבדיה לדברי שפיר, שעסק במכירת מטוסים גם עבור חיל האוויר הישראלי, יש כיום שוק גדול מאוד למטוסים ישנים, והוא הולך ומתפתח. ככל שחולף הזמן מאז ייצורו. לדוגמה, אמר, כי את מחירו של מטוס שמיש מימי מלחמת העולם הראשונה, אפשר לשקול היום בזהב. בכתב האישום שהוגש נגד יצחקי לפני כעשרה חודשים, טען התובע, עו"ד אברהם פכטר, כי יצחקי שיפץ את מטוס המוסטנג עבור מוזיאון חיל האוויר בחצרים, נטל אותו משם בשנת 1986, ובתואנה כי יש צורך לצבוע את המטוס, הטיס אותו לחו"ל ומכר אותו תמורת 350 אלף דולר. המטוס נמצא כיום במוזיאון בשבדיה, והשלטונות שם קרקעו אותו וממתיינים לתוצאות המשפט בישראל. יצחקי מואשם בזיוף מסמכים, בגניבה, בקבלת דבר במרמה בנסיבות מחמירות ובנסיון לקבל דבר במרמה.

10.3.1992

הגנב המעופף

מאת מרדכי גילת ושרה ארנון

כשהציע טייס המילואים ישראל יצחקי למוזיאון חיל האוויר לשפץ את מטוס המוסטנג, הבטיח שזה יהיה בהתנדבות. זה לא הפריע לו לבקש אחר כך תמורת עבודתו 150 אלף דולר ועוד מסוק. לבסוף פשוט גנב את המטוס, ומכר אותו לחברה שבדית תמורת 330 אלף דולר. עכשיו מתברר: כשנחשפה הפרשה בחקירת "ידיעות אחרונות", שוכנעה המשטרה להתחיל בחקירה. השבוע נידון יצחקי לשנתיים מאסר.

בשלביו שיפוצו המתקדמים של המוסטנג גם הצמיד יצחקי לזנבו לוחית זיהוי עם מספר סידורי של מטוס לגמרי אחר, רשם במארכס 83 במרמה את המטוס על שמו, ולא גילה לראשי המוזיאון ולאנשי מינהל התעופה האזרחית כי העניק למטוס זהות חדשה. בהמשך שכח יצחקי את הצהרות ההתנדבות שלו ואת ההשקעות העצומות של חיל-האוויר בפרוייקט. הוא דרש ממוזיאון חיל-האוויר פיצוי כספי על שעות העבודה הרבות, בסך 150 אלף דולרים, וכן מסוק קטן מסוג "בל 206", שמחירו נע בין 200 אלף לרבע מיליון דולר. לחילופין הציע יצחקי לקבל אותו סכום, בתוספת שני מנועי סקייהוק משומשים שעמדו במוזיאון. כשנודעו הצעותיו, ניגש יצחקי למלאכת גניבת המטוס. הוא העביר את המוסטנג לשדה-דב בת"א, בטענה שהדבר נעשה לצורך צביעה. אחר-כך טען כי הצביעה נעשתה באנגליה ולשם גם נשלח המטוס, ובסוף הסתבך בגרסאות שקר נוספות. גרסאותיו ומעשיו המוזרים אמורים היו, לפחות בשלב זה, לעורר מתרדמתו את מי שהיה אז מנהל המוזיאון, תת-אלוף יעקב טרנר, כדי לנסות להציל, ברגע האחרון אולי, את המטוס. אבל טרנר לא התעורר. יצחקי, כך העלתה אז הבדיקה שערכנו, הטיס את המוסטנג לרודוס, מכר אותו לחברת תיווך של אחד, סטפן גרי, וזו קיבלה תמורתו מחברה שבדית שרכשה אותו כ-331 אלף דולרים. ממצאי חקירת "ידיעות אחרונות" אמורים היו להוביל מיד לפתיחת חקירה משטרתית נגד ישראל יצחקי. אלא שחיל-האוויר לא שש להכניס את המשטרה בסוד הפרשה, וגם ראש אגף החקירות דאז, ניצב יגאל מרכוס, סירב להורות על חקירת הגניבה והמרמה. מרכוס נהג כך למרות שפרקליטת מחוז המרכז דאז, עו"ד עדנה ארבל, קבעה במפורש כי מדובר לכאורה במעשים פליליים וכי יש לחקור את החשדות הללו. סירובו של מרכוס והתחמקותו של טרנר משך זמן רב מלהגיש תלונה לא הועילו להם, ובסופו של דבר נחקרו החשדות. חקירה זו אימתה את ממצאי החקירה העיתונאית ואף חשפה עובדות חמורות יותר. אבל בסיומה, באופן מוזר ותמוה, המליצה המשטרה בפני עו"ד אברהם פכטר מפרקליטות מחוז המרכז, שלא להגיש כתב אישום. פכטר עיין בתיק, התקשה להאמין למראה עיניו, וסירב להיות שותף למריחת חשדות כל כך חמורים. הוא הורה למשטרה לערוך מספר השלמות, הגיש כתב אישום מבוסס על ראיות מוצקות, ותיאר בהרחבה את מעשיו של יצחקי. משפטו של יצחקי התברר בפני השופט חיים אדר, ובמהלכו ניסה הטייס להוליך שולל גם את התובע, אברהם פכטר, וגם את בית-המשפט. אלא ששקריו של טייס חיל-האוויר נחשפו בזה אחר זה, כאשר טענותיו נסתרו על-ידי עדים ומסמכים רבים. הטייס, שניסה להציג את עצמו כ"ידיעות אחרונות", במשטרה ובבית-

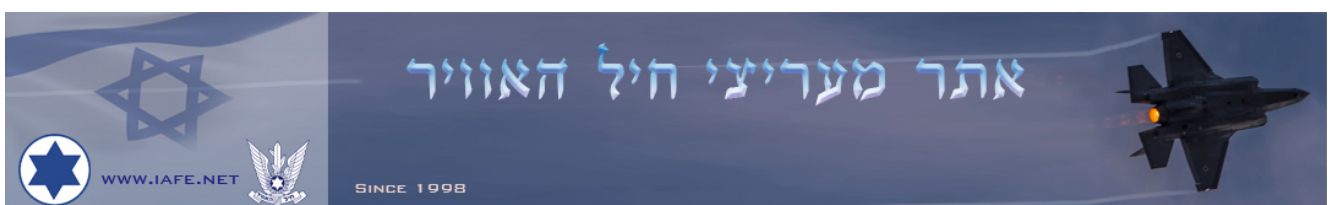
המשפט כקורבן וכקדוש מעונה, התגלה כנוכל עז מצח. שמי יבין ומי יחשוב שאפשר לגנוב מטוס מצה"ל, ליתר דיוק: ממוזיאון חיל-האוויר" כתב השופט והוסף: "איזה תחכום ואיזו מיומנות עשה הנאשם בביצוע העבירות המיוחסות לו, ולא רק כלפי חיל-האוויר אלא גם כלפי רשות שדות התעופה ואחרים, כפי שתיארתי בהכרעת הדין". השופט אדר הרשיע את יצחקי בגניבת המוסטנג, במעשי מרמה חמורים, ובעבירות של זיוף, אך גם אחרי ההרשעה הוסיף יצחקי לחייך ולנהוג כמי שאינו מבין מה רוצים מחייו. שלשום בצהריים, עם הקראת גזר הדין ששלח אותו למשך שנתיים אל מאחורי סורג ובריח, הבין יצחקי סוף-סוף שההצגה נגמרה. לא לפני שהשופט אדר הזכיר לו, שהכל הוא שמע ממנו, חוץ מדבר אחד: חרטה.

עכשיו מתחיל המאבק להשבת המטוס.

ממצאי חקירת "ידיעות אחרונות", בפרשת גניבת המוסטנג, שודרו בשעתו בכתבה מיוחדת בטלוויזיה השבדית, ופורסמו בהרחבה בעיתוני סקנדינביה. בבדיקת הנושא נטל חלק גם טומי ביורקמן, עיתונאי שבדי מהעיתון הנפוץ "אקספרסן". ביורקמן עוסק כבר שנים בנושאי תעופה, מחזיק במיסמכים רגישים הקשורים לפרשה, ואומר כי ערכו האמיתי של המוסטנג מתקרב למיליון דולר. "המטוס הזה", אמר לנו ביורקמן, "פשוט הפך לאחד הלהיטים התיירותיים הגדולים בשבדיה. רוכשיו פירסמו מודעות רבות בעיתונים, ומכרו אלפי סטיקרים, גלויות וחולצות כולם עם תמונות המטוס". מאז נחשפו התרמית והגניבה, חיפשו בישראל דרך להחזיר את המטוס הביתה, אך בהיעדר פסק-דין לא ניתן היה אפילו לנסות לפתוח בתהליכים משפטיים. השבוע יתקיים דיון מיוחד בנושא, בהשתתפות נציגי משרד הביטחון והפרקליטות, ובמסגרתו ייבחנו דרכים שונות להשבת האבידה. הקרב על המוסטנג עוד לא הסתיים.

טייס המילואים ישראל יצחקי, 51, ישב בקיץ '87 במערכת "ידיעות אחרונות", והכחיש בתוקף כי גנב מטוס מוסטנג מחיל-האוויר. "לא היו דברים מעולם", התעקש, "הכל מצוץ מהאצבע". יצחקי הוא טייס מילואים מוצק, גבה קומה, בעל לשון רהוטה והופעה בוטחת. אבל בבוקר שבו ביקר במערכת העיתון, התקשה מאור לשלוט בעצביו. הוא צעק, התפרץ, ולא הבין מדוע מתעקשים שלושה עיתונאים (מרסל זוהר השתתף בתחקיר) לחשוף את פרשת גניבת המטוס. "נרקמה נגדי עלילה", אמר, "ואני יודע גם מי מכר לכם את הלוקשים. האיש הזה פשוט שקרן, אל תאמינו לו". תמצית גירסת יצחקי באותה פגישה: "אני בנית את המוסטנג בכוחות עצמי ועל חשבוני. זהו רכושי הפרטי. לא מוכן לומר לכם למי מכרתי אותו, מתי ובכמה כסף". רס"ן יצחקי מוכר בחיל האוויר כחובב מושבע של מטוסים ישנים, וכמי שביקש לשחזר ולשפץ מטוסים כאלה. הרדיפה הכמעט אובסיסיבית שלו אחרי המטוסים האלה, הובילה אותו בשנת '75 למשרדו של ראש מחלקת תחזוקה בחיל-האוויר, אל"ם מיכה כהן. כהן עסק אז בהקמת מוזיאון חיל-האוויר, ויצחקי ביקש להצטרף בהתנדבות אל צוות ההקמה. מיכה כהן שמח לצרף אליו את יצחקי, וזה הפך, תוך מספר שנים, לאחר מעמדי התוודך של המוזיאון. במסגרת המאמץ לשמר את מורשת הקרב של חיל-האוויר, חיפשו אז ראשי המוזיאון גם מטוס מוסטנג, שיהיה מסוגל לטוס במפגני חיל-האוויר. המוסטנג, מתוצרת ארה"ב, נחשב לאחד ממטוסי הבוכנה הטובים בעולם. הוא השתתף במלחמת העצמאות, והופקד בידי טובי הטייסים. עם פרוץ מערכת סיני ב-56, נשלחו טייסיו לקרוע את קווי הטלפון של המצרים, סייעו לכוחות הקרקע ועסקו גם בגיחות צילום. המוסטנג היה, איפוא, למצרך מבוקש מאוד במוזיאון, ויצחקי, בעל ידע טכני רב, הגה רעיון: חיל-האוויר יעמיד לרשותו את כל האמצעים הלוגיסטיים לאיתור ולאיסוף פגרי מטוסי המוסטנג בארץ, והוא יבנה במו ידיו את המוסטנג, התמורה שיקבל: רק הוא יהיה רשאי להטיסו. יצחקי כל-כך הרשים את אנשי המוזיאון, עד כי אלה, בעיניים עצומות ממש סמכו ידיהם על הצעתו. הם ציידו אותו באישורי כניסה לבסיסי חיל-האוויר, פתחו בפניו את מחסני הבסיסים, העמידו לרשותו משאיות, מנופים, נהגים ואפילו יחידת החילוץ של החיל גוייסה לעניין. מלאכת שיחזור המוסטנג היתה מורכבת וממושכת, וכבר בראשיתה, בשנת '80, ביקש יצחקי מקברניט ידד ב"ארקיע" מיכאל דינאי, שיסייע לו בעבודה. בתמורה הבטיח לו חגיגות כי גם לו ינתן לטוס על המוסטנג. דינאי האמין ונרתם במרץ לעבודה וכעבור שלוש שנים חזרה בטיסת הבכורה. חודשים ספורים אחרי אותה טיסה הועבר המטוס למוזיאון חיל-האוויר, ודינאי היה אמור לקבל רשות להטיסו. אלא שאז התכחש פתאום יצחקי לחלק של חברו בשיפוץ המטוס, וסירב לאפשר לו לטוס במוסטנג. יצחקי טען כי מיכאל דינאי מבקש להשתלט על המטוס, שכנע את ראשי המוזיאון לסייע לו כמאבקו נגד דינאי, והחתום את מיכה כהן על מכתב תמיכה בגירסתו. "יצחקי עשה את עבודת השחזור של המוסטנג", נאמר באותו מכתב, "על חשבוננו ובכוחות עצמו". יצחקי כתב את המכתב, העיר מיכה כהן בבית המשפט, "הביא אותו אלי ואני חתמת. אני מודה, לא הייתי ער למה שטמון בניסוח הזה. אם הייתי ער, הייתי מבין שמדובר במוקש שכבר היה מוכן מראש. מעבר לכך, לא היה צל של ספק למי שייך כל הציוד שנאסף מאותן אנדרטאות וקיבוצים ומחסנים. הציוד שייך לחיל-האוויר. מיכה כהן, איש תמים ונאיבי בדבריו, וכמוהו גם יתר אנשי המוזיאון, נתנו אמון מלא ביצחקי ולא חשדו כי יש לו תוכניות נסתרות בעניין המוסטנג. אלא שליצחקי דווקא כן היו תוכניות כאלה, ובאמצעותן הוא ביקש להפוך את המטוס הזה, ששווי נאמד אז ב-300 אלף דולר, לרכושו הפרטי.

כך, למשל, הצהיר יצחקי במס הכנסה כבר בשנת '80 (בשלב שבו רק החל לעבוד על המטוס), כי המטוס הוא רכושו הפרטי, וכדי לטשטש את העובדה שגוף המטוס המשופץ שייך בעצם לחיל-האוויר, הסיר מגוף המוסטנג את כל סימני הזיהוי המקוריים.



שהוצאו למכירה דרך התעשייה האווירית בתל אביב" נזכר ביל. "הישראלים רכשו אותם מהשוודים כמה שנים לפני כן, והשוודים רכשו אותם מח"א האמריקאי לאחר סיום מלחמת העולם השנייה. המטוסים חנו בבסיסים בריטיים וכמה מהם היו ותיקי קרבות מהמלחמה.

ידיד אמריקאי ותיק של ידיד שלי, בשם סי סמך, עלה לישראל כמה שנים קודם, ועבד בתעשייה האווירית. ססתי לתל אביב ונפגשתי עם סי, שעזר לי במשא ומתן וברישי של רשות התעופה הפדרלית. אני הייתי נרגש מפני שלא הטסתי מוסטנגים מאז ימי במשמר הלאומי של טקסס בשנים 1954-56, וכעת יכולתי לרכוש לעצמי מטוס כזה!

הגעתי לתל אביב במאי 1960 ביום שבת. בבוקר שלמחרת, סי אסף אותי ונסענו לתעשייה האווירית בשדה התעופה לוד. ירדנו לליין המטוסים כדי לבדוק מטוסי מוסטנג רבים שהיו שם. אני סקרתי רשימה שהם הכינו ובה שעות הגוף, המנוע והמדחף של המטוסים, ולבסוף בחרתי את המטוס עם מספר השעות הנמוך ביותר, וזה היה המטוס הראשון שהגענו אליו. הוא היה במצב טוב מאד, למנוע ולמדחף היו רק 110 שעות מאז השיפוץ האחרון ולגוף היו שעות נמוכות יחסית, למרות שהיה בעברו מטוס של ח"א השמיני של צבא ארה"ב במלחמת העולם השנייה.

להפתעתי, נשאלתי האם ארצה להטיס את המטוס בטרם אחליט סופית. הסכמתי, ניתנו לי קסדה ומצנח, תודרכתי לגבי המרחב האווירי המוגבל שבו יכולתי לטוס, וביצעתי בדיקה שלפני טיסה. היה זה ברור שמטוסים אלו היו בשימוש והוכנו לאחסנה ארוכה. אחרי כ-30 דקות של פניות חדות במהירות גבוהה, גילגולים ותרגילים אחרים מעל לים התיכון, ידעתי שמטוס זה הינו הבחירה הנכונה.

אחרי שנחתתי, סי בירך אותי וליווה אותי אל שולחן הדיונים במטה התע"י האווירית. רציתי שהמטוס יוסב לדו מושבי, הוסכם.

אני ארכוש מדייב לינדסי (מחברת טראנס פלורידה/קבלייר) את החופה הג' דולה שלו, שתאפשר מקום רב לנוסע במושב האחורי, ואטיס אותה לתל אביב לשם הרכבה במטוס. אני אשמור על החופה המקורית-הוסכם.

כל הצבע יוסר מהמטוס והוא יצבע לפי מפרט שלי-הוסכם. דרשתי שיבנו לוח מכשירים לפי דרישתי ואני אספק את המכשירים המיו" חדים-הוסכם.

דרשתי שירכיבו מערכת חיווי זרימת דלק, מערכת אוויוניקה חדשה ותוצרת ליר, RMI, HSI וטייס אוטומטי דגם L-5 עם מצמד גישה. הרכבת מיכשור זה תפוקח בידי טכנאי האוויוניקה שלנו מז'נבה שיעזור בהרכבה-הוסכם.

ולבסוף דרשתי שהמטוס יועבר לידי כשהוא מרושיין ע"י מנהל התעופה הא"מריקאי בקטגוריה מוגבלת-הוסכם.

לבסוף דנו בנושא החלפים שישופקו עם המטוס. נאמר לי שאם אסכים למחיר, אוכל לקבל מנוע זרזבי משופץ, וכמות גדולה של משאבות הגבר, מתנעים, גנרטורים, מקרני שמן ודלק, גלגלים, צמיגים ובלמים זרזביים וכן חופה סטנדרטית. וכל אלה יוטסו לז'נבה על חשבונם-הוסכם.

החווה שפירט את כל הנ"ל הוכן, ואני חתמתי עליו ביום שלמחרת. המחיר הסופי היה 17,500 דולר-הוסכם!

כשהסתיימה הכנת המטוס, ביל הטיס אותו לשוויץ. לביל היו הרפתקות טיסה רבות עם המטוס הזה, ואחת מעניינת היתה כשהוא הסמיך את אביו להטיס את המטוס. "אבי, שגם הוא גר בז'נבה ותיכנן את מה שהפך להיות מטוס המנהלים "לירגיט", התעניין מאד בהטסת המוסטנג, ואני מאד נהנ"תי מכך. הצעתי לו שיעלה וישב במושב האחורי ואני אערוך לו טיסת היכ"רות. הוא שאל אותי "האם כשהטסת מוסטנג בפעם הראשונה משהו עשה לך טיסת היכרות?" לאחר שיחה זו התישב בתא הטייס, הראיתי לו את המ"כשירים, והוא הניע, הסיע, המריא ומיד ביצע בז'נבה מעל לביתו, בערך 5 ק"מ משדה התעופה. הנחיתה שלו היתה נהדרת אך כראוי לסגנונו המיוחד, הבלמים העלו עשן כשעצר את המטוס. הוא אהב את המטוס אך מעולם לא טס בו יותר. הוא רק רצה להראות לי שגם הוא יכול. זכרו לברכה."

כשביל הטיס את המוסטנג בכל אירופה, הוא החליט שהוא צריך טווח גדול יותר. "הייתי בקשר עם דייב לינדסי, והוא סיפר לי על ההסבה שלו של מ"כלי קצות כנף למוסטנג שנתנו עוד 375 גלון דלק. זה אמר שהטווח של המטוס יגדל ל-2000 מייל!

הזמנתי את קיט ההסבה מטראנס פלורידה והטסתי אותו לחברת FFA בא"לטרנהיים, שם הרכיבו את המקבעים ליצור מטוס דגם SAAC-23 (שיהפוך למטוס הלירגיט). מפעל זה היה מתאים יותר להרכבת הקיט הזה, כיוון שה"רכבתו דרשה שינוי גדול של הכנף והרכבת קורות כנף נוספות כדי שיתמכו במשקל המיכל ושל 600 ליברות דלק לכל צד. הסרת ציפוי הכנף לשם טיפול בקורות היה תהליך חשוב. לא היה זה פרויקט פשוט, אך התוצאה היתה שלמטוס היו מגבלות עומס לאחר השינוי כמו למטוס המקורי."

מטוס מוסטנג שגם לו היה מספר ח"א האמריקאי 44-63864 נמכר ע"י חיל האוויר בשנת 1960 לביל ליר הבן, בנו של מתכנן מטוסי המנהלים "לירגיט", ושופץ והוסב לדו מושבי ע"י בדק מטוסים (כיום חטיבת בדק של התעשייה האווירית). ביל ליר סיפר שבמטוס הורכבה מערכת אוויוניקה וטייס אוטומ"טי של חברת ליר לפי מפרט שסיפקה החברה שלו, והוא השתמש בו לטיסות ניסוי ובחינת המערכת. המטוס נצבע, קיבל תעודת כושר טיסה של מנהל התעופה הפדרלי בקטגוריה מוגבלת בשנת 1960, וקיבל את אות הקריאה האמריקאי N251L. ליר הטיס אותו בטיסת מכשירים (IFR) משי"ת לוד לאתונה, ומשם לביתו בז'נבה (היות והוא עסק שם בתכנון ויצור מטוסי הלירגיט הראשונים). הוא החזיק במטוס, הסב אותו לנשיאת מיכלי דלק בקצות הכנפיים תוצרת טראנס פלורידה אויאיישן (קבלייר), והרכיב לו חופה גדולה יותר.

בשנת 1963 ליר מכר את המטוס לווייליאם פירס מפולרטון שבמדינת קלי"פורניה. ליר מספר שפירס שכר את הטייס הצרפתי רוזיה גאסטון ארנו להעביר את המטוס לארה"ב. טייס זה מעולם לא טס במוסטנג לפני כן, ונחיתתו הראשונה היתה בשדה התעופה בקפלאוויק שבאיסלנד בתאריך 6 ביוני 1963 לאחר טיסה ללא חנייה משדה טולוז-לה-נובל שבפאריז. בזמן הנחיתה הטייס שגה בתפעול המטוס וכתוצאה מכך המטוס סיבסב שמ"אלה, קצה הכנף פגע במסלול והמטוס החל להתגלגל על המסלול. המנוע והכנפיים ניתקו מגוף המטוס וכן חלק הגוף האחורי. תא הטייס ובו הטייס נמצא מוטל על צידו. לא פרצה אש. הטייס נמצא חי אך בעת ההתרסקות נפגע קשות בראשו היות ולא חבש קסדה ורתמת הכתפיים שאמורה היתה לקשור אותו לכסא היתה קשורה ומוטלת מאחורי הכסא. ארנו נפטר יותר מאוחר מפצעיו.

שברי המטוס נשמרו במגרש סירות באיסלנד עד 1991 ואז נקנו ע"י צ'אם גיל מהעיר סנטרל פוינט באורגון. זה מכרם לקן הייק מטיפטון, קנזס, כשהם רשומים במנהל התעופה הפדרלי כ-N42805. הייק מכר את השברים לרון גיי פאגן מהעיר גראנייט פולס, מינסוטה, קבלן בנין העוסק כתחביב בשי"פוך מטוסים ישנים, והם נרשמו על שמו בתאריך 14.10.2005.

ביל ליר כתב באתר "מוסטנג-מוסטנג" במסר תגובה מתאריך 26.11.2005 לסדרת מסרים שהועלתה ע"י כתב שורות אלו באתר בנושא המטוס:

לוחיות היצרן ממטוס המוסטנג שלי N251L שהתרסק באיסלנד, הוסרו על ידי מישהו, ונאמר לי שיש הוכחה שהוסרו ע"י איזומל.

מה שמבלבל אותי הוא, שעוד מטוס מוסטנג נרשם באירופה, ולו אותו מספר סידורי שהיה למטוס שלי (44-63864). ישנה כאן איזו שהיא אי בהירות אבל יש לי פיתרון שיעזור לבדוק האם המוסטנג שנרשם באותו מספר סידורי הוא המטוס שהיה ברשותי:

בדיקת הכנפיים תגלה שהורכבו בהן עוד 2-3 קורות נוספות כדי לשאת את המשקל והעומס הנוספים שדרש קיט ההרכבה של מיכלי קצות הכנף 110 גלון מתוצרת חברת טראנס פלורידה. ציפוי הכנפיים הוסר והוחלף בחדש בזמן הסבה זו. צריכים להיות שם גם סימנים לתומכים למיכלים, צינורות דלק וחיווט חשמלי-או סימנים שהללו הוסרו.

הקורות הנוספות הן המפתח, ואם אינן שם, זה אומר שהמטוס שטס כיום באירופה בוודאות אינו המטוס שהיה שלי.

הנה תרגום של מאמר שנכתב ע"י פרד רוברטס למגזין WARBIRDS INTERNATIONAL תחת הכותרת "המו"סטנג המיסטורי, התעמקות בהסטוריה של מטוס P-51D בלתי רגיל".

אחד מהמטוסים המאתגרים ביותר לתלמידים של הסטוריה של מטוסי P-51D אזרחיים, הוא מטוס P-51D-20NA מספר חא"א 44-63864 ורישום אזרחי N251L, שהיה בבעלותו של וויליאם פי. ליר הבן. ביל ליר היה אחד מטייסי המטוסים הראשונים שיקראו מאוחר יותר WARBIRDS. בגיל 17, ביל רכש מטוס לוקהיד P-38 לייטינג מעודפי ח"א האמריקאי בקירג'מן, אריזונה במחיר של 1250 דולר והטיס אותו במירוץ גביע בנדיקס-הטייס הצעיר ביותר שעשה זאת. לביל היתה קריירה מדהימה, שבה הטיס מגוון רחב של מטוסים צבאיים לשעבר. הוא ונראה איך הוא רכש את המטוס N251L.

"בשנת 1960, כשחייתי בגינבה, מצאתי שבישראל ישנם כמה מטוסי מוסטנג

ולאחר מכן מגיעים יתר הטרגדיה וטיפשותי שלי. המתווך התקשר אלי ובישר לי שהקונה אינו מעוניין בחלקי החילוף. הוא החשיב את העסקה כסגורה, הוא היה מבוטח היטב והיה מרוצה. אני עדיין הייתי בהלם מאובדן המטוס "שלי" וטייסו. לאחר שנה שנתיים ניסיתי להיפטר מחלקי החילוף. מחירי האחסנה שלהם האמירו ורציתי רק להיפטר מהם, רק שלא מצאתי מי שירצה בהם. הייתי עייף מפרשת המטוס המרוסק ורציתי לשׁ כוח את כל מה שהזכיר לי אותו. בשנת 1965 לערך מכרתי את החלקים כולל המנוע לסוחר גרוטאות מתכת מקומי. אני עדיין בהלם, ירחם אלוהים על נשמתי על היותי כה טיפש"....

אם כן, שני מטוסים בעלי אותה זהות?

האם יצחקי הצמיד למטוס המוסטנג ששיפץ את לוחיות ה־י

צרן של המוסטנג שהתרסק באיסלנד?

האם למטוס ששופץ עבור ביל ליר היו לוחיות זיהוי מקוריות

או האם גם הוא הצמיד למטוסו לוחיות של מטוס אחר כדי

ל"רשיין" אותו?

שאלות אלה הועברו לטובי מומחי המוסטנג בעולם. תשובות

מספקות טרם התקבלו עד עצם היום הזה.

תם ולא נשלם.

לאחר טיסות רבות במטוס מעל אירופה, ביל החליט בשנת 1963 למכור את המטוס. "אחרי היסוסים רבים העמדתי את המטוס למכירה עם כל חלקי החילוף. חודש מאוחר יותר, התקשר מתווך אמריקאי כדי להגיד שיש לו קונה שיעשה את הסידורים שהמטוס יוטס לארה"ב. הסכמנו על מחיר של 35,000 דולר, ולאחר שהועבר התשלום הטסתי את המטוס לשדה טוסוס-לה-נובל שליד פאריס וטסתי חזרה לז'נבה בלב כבד".

"שבוע אחר כך שמעתי שמטוס חלומותי התרסק בטיסת ההעברה שלו חזרה לארה"ב. בעל המטוס החדש שכר טייס צרפתי עם נסיון רב בטיסות טראנס אטלנטיות כדי שיבצע את הטיסה. מה שהקונה בוודאי לא ידע, הוא שהטייס מעולם לא הטיס מוסטנגים לפני כן. הוא מילא תכנית טיסה ישׁ רות לקפלוויק באיסלנד, שהיתה בטווח הטיסה של המטוס, ודווח שבשעת ההמראה הטייס איבד התמצאות כיוונית, וכמעט התנגש במגדל הפיקוח לפני שפנה לכיוון איסלנד. כמה שעות לאחר מכן הטייס היה מת. מגדל קפׁ לוויק צפה במטוס מגיע לנחיתה בעזרת משקפות כיוון שהם עוד לא ראו מטוס כזה מקודם. הם דיווחו שהטייס הגיע לנחיתה גבוה, או במה שנראה מהירות נמוכה, ואז העביר את המצערת לכח מלא. המטוס התגלגל 90 מעׁ לות שמאלה, פגע במסלול, קיפץ בגילגול, שתי הכנפיים נקרעו, המנוע עף על המסלול וחלק הגוף האחורי נשבר מאחורי תא הטייס. המטוס נעצר כשרק חלק הגוף המרכזי ותא הטייס לא נפגעו ונח על צידו. במטוס לא פרצה אש. כשהגיעו צוותי ההצלה, מצאו את הטייס פצוע קשה אך עדיין חי. הוא נפטר מפצעיו למחרת. הממזר המסכן קשר את רתמת הכתפיים בקשר וזרק אותה מאחורי הכסא ולא חבש קסדה. אחרת היה ניצל.

"המוסטאנג של יצחקי"



חונה בשדה דב לאחר שנצבע בצבעי חיל האוויר הבריטי (מאוסף ניסים בן שושן).





חונה במוזיאון חיל האויר (מאוסף ניסים בן שושן).



בעת השיפוץ (איי.אי.אם).

הרצת מנוע ליד המוסך בהרצליה (איי.אי.אם).



לפני המראה



בטיסה.



טיסת מבנה עם מטוס ויגן של כנף 16.





המטוס כפי שהוא נראה כיום חונה בדקספורד.



טרומ טיסה בדקספורד.

"המוסטאנג של ביל ליר"



המטוס בימי מלחמת העולם ה-II.



סמל טייסת הקרב ה-83.



לאחר ההסבה



טייס המטוס לויטנגט יוברט "ביל" דיוויס.





המטוס בש"ת סיון, שווייץ לפני ההסבה.



ביל ליר ואביו ליד המטוס.



ביל ליר ואביו ליד המטוס.



ביל ליר ואביו על המטוס.



המוסטנג של ליר בתעשייה האווירית.