

SOMMARSÄSONGENS SUPERSTJÄRNA MUSTANGEN "It's about time"

Äntligen – nu finns åter en P-51D Mustang i landet. Få andra flygplan har varit så efterlängtrade bland flygentusiasterna. Det är Biltema som satsar på Mustangen "It's about time" som ett flygande reklamverktyg. Med en av våra mest erfarna piloter bakom spakarna, Bertil Gerhardt, har flygplanet redan blivit veteranflygets nya superstjärna.

TEXT OCH FOTO: DANIEL KARLSSON

Att "det var på tiden" kände nog alla inblandade när Mustangen It's about time anlände i container till svensk hamn den 7 maj. Flygplanet hade då redan varit i Biltomas ägo sedan förra sommaren, men av olika anledningar hade transporten från USA dragit ut på tiden. Efter lossning i Göteborg bar det av till gamla F 10 i Ängelholm där ett intensivt monteringsarbete startade. Det gällde att få maskinen i luften på ett par veckor och därmed fixa starten på flygdagssäsongen.

De lyckades – torsdagen den 24 maj lättade Bertil Gerhardt med flygplanet för en första kontrollflygning. Två intensiva dagar senare kunde hon visas upp för en entusiastisk publik vid flydagarna i Västerås.

Det är ingen slump att Bertil Gerhardt fått äran att flyga maskinen. Med sina 30 000 flygtimmar som jaktflygare, militär och civil flyglärare, segelflygare, kommersiell pilot, veteranflygare – kort sagt, det mesta – har han en erfarenhet som få andra aktiva flygare. Sedan nära 30 år flyger han dessutom Biltemas affärsflygplan, för närvarande en Falcon 2000 EX.

När Mustangen dök upp och var till salu såg Biltema möjligheten att marknadsföra företaget på ett annorlunda sätt, och samtidigt göra en insats för att bevara ett stycke flyghistoria. Snart var Bertil på väg över Atlanten för att inspektera flygplanet och tillhörande papper. Maskinen visade sig vara i utmärkt skick och behövde endast kompletteras vad gällde radioutrustningen. Saken var avgjord – It's about time skulle till Sverige.

FÖR EN LEGENDARISK flygmaskin som en Mustang är historiken viktigt. Tyvärr har det visat sig vara en svår historia att få reda på hela bakgrunden till den aktuella maskinen. Ett avgörande skäl är att det rör sig om en Cavalier-konverterad maskin. Företaget Cavalier köpte efter kriget upp Mustangar ur de enorma överskottslagren och



**GENERELLA DATA:
NORTH AMERICAN P-51D
MUSTANG**

Längd:	9,8 m
Spännvidd:	11,3 m
Höjd:	4,2 m
Vingyta:	21,8 m ²
Tomvikt:	3 500 kg
Max startvikt:	5 500 kg
Maxfart:	700 km/h
Marschfart:	580 Km/h
Stallfart:	160 km/h
Stighastighet:	16 m/s
Motor:	Royce-Rolls Packard Merlin V-1650-9, V-12 på 1 700 hk



konverterade dem för civilt bruk. Man försåg bland annat maskinerna med en större fena och vingspetstankar.

Flyghistorikern Fredric Lagerquist är en av dem som har försökt reda ut Mustangens historia såväl före och efter konverteringen. Men hittills är det bara den senare delen som kommit upp i ljuset.

– Troligen är flygplanet tillverkat omkring 1944, berättar Bertil Gerhardt, men något mer än så vet vi inte om den tidiga historien.

Det är inte osannolikt att maskinen är en blandning av olika individer. Det finns till och med en teoretisk möjlighet att det kan ingå delar från svenska J 26. Efter tjänstgöringen fram till mitten på 1950-talet såldes de svenska Mustangerna bland annat till latinamerikanska länder. Det var också till denna världsdel som den aktuella Mustangen kom 1968 efter Cavaliers



Med 30 000 flygtimmar har Bertil Gerhardt den erfarenhet som krävs för att flyga P-51 Mustang.

modifiering. I El Salvadors flygvapen fick maskinen benämningen FAS 405. 1969 utbröt det så kallade "fotbollskriget" med grannlandet Honduras. I detta krig – som var över på en knapp vecka – kan Mustangen ha spelat en betydelsefull roll. FAS 405 var då en av fem Cavalier Mustang II i salvadoransk tjänst. Man flög även Corsair – vilket också "motståndarlaget" gjorde. Det lär för övrigt ha varit i detta krig som den sista luftduellen mellan två propellerflygplan från andra världskriget möttes för sista gången.

1974 kom maskinen tillbaka till USA. I avsaknad av historik fick den ett serienummer från en tidigare avskriven Mustang, 44-10753, vilket har följt med maskinen sedan dess. Från slutet av 1970-talet och ända in i mitten av 1990-talet stod den magasinerad hos Connie Edwards i Texas. Först 1998 kunde den nye ägaren Heber Costello flyga maskinen efter en

grundlig renovering. I flera avseenden återställdes maskinen till normal P-51D-standard.

Heber Costello var en omtyckt profil i amerikanska warbirds-kretsar och hans initialer går att finna i registreringen N405HC. Hans stora dröm var att äga en P-51, en dröm som efter lång väntan gick i uppfyllelse – därav också namnet It's about time. Tyvärr blev lyckan inte långvarig då Costello omkom i en flygolycka år 2000. Under 2005 övergick maskinen till en ny ägare, som dock beslutade sig för att sälja maskinen redan efter något år. Resten är som man säger, historia.

UNDER FÖRRA sommaren flög Bertil Gerhardt in sig på en tvåsitsig TF-51 i Kalifornien. Han funderade ett tag på att flyga hem maskinen från USA, men tiden gick och i slutändan landade det ändå på containerfrakt. Nackdelen var att maski-





PRESSTOPP * PRESSTOPP * PRESSTOPP * PRESSTOPP * PRESSTOPP * PRESSTOPP *

Bara några dagar efter uppvisningspremiären med Mustangen kom ytterligare ett fantastiskt besked: Biltema har skaffat ännu ett legendariskt flygplan – en Supermarine Spitfire Mk XVI! Denna Spitfire är tillverkad 1945 och har RAF-koden RW386. Det flög första gången efter totalrenovering i mars i år på Duxford i England, och hade då inte flugit på 55 år. Precis som Mustangen kommer Spitfren att förgylla de svenska flygdagarna framöver, dock först efter att pappersbiten är avklarad. Flygrevyn återkommer självklart med en rapport om denna enastående klenod.



Den nyinstallerade radion blev dränkt i hydraulolja och en handburen radio har fått ersätta tills vidare.

Precis som de flesta andra Mustangar som flyger i dag är Biltemas maskin utrustad med en extra sits bakom piloten.

nen måste plockas isär. Dessbättre kunde samma tekniker som monterat ner planet följa med till Sverige och delta i sammansättningen. Och det var nog tur – för många lösa skruvar blev det.

I början på vecka 21 kunde motorkörning genomföras. På torsdagen var sanningens ögonblick inne. Den första flygningen blev helt odramatisk, allt fungerade som det skulle och maskinen behövde inte ens trimmas om. Det enda problemet var att den nya radioinstallationen framför instrumentbrädan dränktes i läckande hydraulolja. En handradio har tillfälligt fått ersätta den fasta installationen.

Efter ett antal timmar i planet har Bertil nästan bara gott att säga om flygplanet och dess egenskaper.

– Visst är det en positiv upplevelse att flyga Mustangen, säger han med en förjusning som är svår att dölja.

– Det är en fantastisk motor. Man känner råstyrkan. Vridmomentet från propellern är så stor att man måste starta med reducerad effekt.

Det största problemet med en sådan här maskin är att hantera den på marken. Sikten framåt är begränsad, för att inte säga obefintlig.

– Det gäller att lära sig se med indirekta seendet och skapa en tredimensionell bild i huvudet. Jag brukar även lägga mig lite till höger om mittlinjen på banan. I starten har man möjlighet att reglera framfarten, men landningen ”blir som den blir” när man väl tagit upp nosen. Kurshållningen är A och O.

Åtskilliga är de Mustangpiloter som bromsat till lite för kraftigt vid utrullningen. Lyfter maskinen väl stjärten över en viss gräns finns inte mycket att göra – då kommer den obönhörligen att slå över på rygg.

Men flygplanets positiva sidor överväger utan tvekan. Trots att det rör sig om ett stridsflygplan från en annan tidsepok tycker Bertil till och med att maskinen är bekväm.

– Planet är mycket komfortabelt. Även i det extra sätet bakom framsitsen sitter man kungligt, säger han belåtet.

Under sommarsäsongen kommer Mustangen nu att synas på evenemang runt om i Sverige. Tillsammans med flygplanet kommer Biltema att ha reklamskyltar, kataloger och liknande, ”men marknadsförarna har inte riktigt hittat formen för detta än”. Om Bertil får bestämma blir planet däremot fritt från större dekaler. Det historiska värdet skulle annars riskera att gå förlorat, även om den nuvarande dekoren visserligen bara är löst baserad på en historisk förlaga.

Flygplanet kommer ett tag till att behålla sin amerikanska registrering N405HC. Men tanken är att maskinen sedan ska föras över på svenskt register. Vad den önskade registreringen blir? SE-BIL, naturligtvis!



Stort tack till Bertil och Filip Gerhardt samt fotopilot Eddy Holm.