

# Bulldog på skidor

– En speciell upplevelse för en reapilot!



Det har alltid varit särskilt trevligt att flyga propeller, även för en jetpilot van vid Flygvapnets spetsigaste högteknologi. Vintern 1994 fick ett par stridsflygare på Kallax idén att förse sitt sambandsflygplan av typ Sk 61 Bulldog med skidor.

Av ANDERS JONSSON

Det går nog inte att klara ut varför men jag vet att flera av oss rea-piloter har liknande läggning gentemot propellerflygplan. En av dessa är den nu pensionerade flygsäkerhetsofficeren major Rolf Häggberg. Han var divisionschef på spaningsdivisionen Akktu Stakki när jag kom till F 21 Kallax. Rolf hade ett mellanspel med en längre ”kommendering” till F 5 Ljunbyhed där han var flyglärare. Han trivdes nog men Skåne är då långt till Rolfs hemstad Haparanda. Hemma på Kallax hade Rolf tidigare varit F 21 uppvisningschef på S 35E Draken.

## Rolf – min propellermentor

En av de främsta som lärt mig att spaka propellerflygplan är Rolf Häggberg. Förutom då vi under grundflygutbildning, GFU, utbildades på F 5. Rolf var otroligt noga när det gällde professionen som pilot och jag själv har samma inställning. Skulle jag nu vidareutveckla propellerflygets konster, så var Rolf för mig verkligen rätt källa att ösa ur. Nåväl, på F 21 flögs det både på längden och tvären, först med Sk 50 Safir i många år och senare med Sk 61 Bulldog. Rolf var länge flottiljens uppvisningspilot även på propeller och det är många minnen som dyker upp när jag tänker på hans fantastiska uppvisningar. F 21 hade en Sk 50C som Rolf tränade och flög uppvisning med.

Då gångetiden var slut på denna individ flögs den till F 5. Efter en tid ringde den tekniskt ansvarige från F 5 och frågade vad vi gjort med denna Sk 50C, då det hade omfattande sprickor i vingbalkarna. Vi var ju flera som flitigt övat avancerad flygning med denna maskin, inte bara Rolf. Men att både hans träning och uppvisningar med Sk 50 och Sk 61 Bulldog slet på flygmaterielen är klart. Den kom aldrig i luften igen.

Nu var det så att Rolf som flygsäkerhetsofficer, FSO, under senhösten 1994 besökte F 21:s helikoptergrupp. Där utbytte han tankar med besättningarna om flygsäkerhetsarbetet. Tore Dahlberg, spaningsföreståndare från Akktu Stakki som nu flög helikopter, mindes flygningar med ett civilt skidförsett propellerplan, Sk 61 Beagle Bulldog på Vidsel. Han föreslog att man kanske kunde flyga ett sådant sambandsflygplan på skidor på F 21. Rolf fastnade för idén och började undersöka om det fanns skidor kvar till Bulldog sedan Armens tid med typen.

Snart stod det klart att ett 30-tal par Bulldog-skidor fanns i förråd på F 6 Karlsborg. Utan att fråga alltför mycket ordnade Rolf ett beslut om att skidorna skulle omfördelas till F 21. Med tanke på våra långa vintrar och snömassor här uppe i norr – vad var då naturligare än att ge oss förmågan att flyga vårt sambandsflygplan på snö?! Flygchefen var väl inte så förtjust i Rolfs idéer, men eftersom jag friskt ha-

kade på så gick det liksom inte att stoppa oss. Transport ordnades och snart anlände första paret skidor.

## Tillstånd och bestämmelser

Rolf hade tidigare varit i kontakt med flygförare från Armén som flugit Sk 61 med skidor. Av dessa fick han värdefulla erfarenheter som han tecknade ner för vår utbildning på F 21.

Speciell förarinstruktion, SFI, samt tekniska manualer för åtgärder och underhåll rekvirerades och nu studerades flitigt. Allt skulle vara förberett inför första flygning. Vi begärde Flygtillstånd via F 21:s flottiljchef, men inte heller här var vår idé så poppis – det fanns viktigare saker ansåg några i ledningen. Rolf jobbade envist vidare med ”kringgående manövrar”. Så en dag var alla tillstånd plötsligt klara – bra med personliga kontakter på Flygvapnets flygsäkerhetsavdelning!

Flyginspektionen, FH, i Stockholm meddelade att F 21 hade tillstånd att flyga Sk 61 med skidor under ett antal villkor. Ett var att Rolf som flygsäkerhetsofficer och med sina kunskaper, ansvarade för egenutbildning samt övriga förarens inflygning och utcheckning.

Rolf och jag jublade, planering inför första premiärpasset Sk 61 på skidor började ta form.

När jag nu tänker efter så var det ganska många göromål från idéstadiet, planeringen till att komma i luften.



Sk 61 Bulldog på skidor i Västerbottensfjällen vid en av fjällstationerna.

### Skidor provmonteras

Våra tekniker på Sk 60-troppen, som skulle sätta skidorna på flygplanet, var inte helt nöjda. Vår propellermek flygtekniker "Brokke" Broström menade på norrländskt vis:

– Va ha dom dära token nu hittat på igen? Skider på kärran? Hännan kan nå gå, men vars ska ni taxa å starta? Å förresten, hä gå ju landa ute i snön, på sjöisarna!!

Tekniska anvisningar rekviderades. Det visade sig att Arméflygets individer (och några av Flygvapnets) anpassats för skidor med fästen, främst linor och stag. Turligt nog var vår Sk 61, nr 210, en sådan. Den var lackad i blank grön färg. Vi hade också en individ från Armén (nr 263) målad i Viggan-kamouflage, även den med skidfästen.

Skidorna var tillverkade i armerad glasfiber med vissa förstärkningar i duraluminium. Hjulaxlarna var infästade i stålror, inplastade i skidorna. Gummi-mortisörer och stålwire stabiliserade skidorna i snön och i luften. Nosskidan var bredare än huvudskidorna och försedd med två mindre fenor i bakkanten, för att stabilisera skidan vid flygning så att den inte "tvärrar" mot luften. De två huvudskidorna voluminösa och liknade två skidpulkor på varandra. Vi skämtade om att prova dem som sjöflottörer till sommaren! Det visade sig att skidorna var både tåliga och välfungerade på all slags snö och is.

Montering av skidorna krävde en hel

del arbete. Hjul och bromsar monterades bort, ledningar skulle pluggas med mera.

Hjulsatser medföljde för bogsering av Sk 61:an ut till snön. Huvudskidorna skulle ha hjul på båda sidor om var skida totalt var det sex hjul för rangering och markbogsering. Från början montrade vi bara ett hjul på huvudskidans ena sida, men det ledde till brytningar i skidan med sprickbildning som följde, föranledande byte till ny frisk skida. Nosskidan hade från början två hjul vid bogsering så där blev det aldrig problem.

Medan skidorna monterades, var Rolf och jag med för att stötta vår duktiga tekniker "Brokke" – egentligen mest med handräckning och glada tillrop. "Brokke" var oerhört skicklig och fixade nästan allt vi bad om.

### Propellerstråket

F 21 upprättade ett tillfälligt propellerstråk, enbart för att starta och landa Sk 61 med skidor. Det sträckte sig från platta 5, parallellt med huvudbanan, till taxibana Urbans anslutning på huvudbanan. Med flygtrafikledning, flygplatschef och flygchef fastställdes hur flygtrafiken skulle regleras vid nyttjande av detta stråk.

Vi markerade och mätte ut riktning och längd på stråket. Fälthållningen packade snön med bandvagn, vilket tog flera dagar innan vi kände oss nöjda. Det var i mitten av februari 1995 och det låg en

meter snö på fältet. Det visade sig behövas mängder med snö till stråket.

Stråket blev 550 meter långt och 30 meters brett. Vi visste att vid landning med nos-skida så har man efter sättning ingen bromsande effekt av vingens anfallsvinkel. Landningssträckan blev mycket längre än motsvarande med en Super-Cub eller Cessna 185, som båda har sporrställ. Både

Rolf Häggberg visar upp en stilstudie i sitt fina uppvisningsprogram med U 263. Det var för artikelförfattaren mycket trevligt att vid många tillfällen vara speaker till Rolfs uppvisningar.



Foto Ivar Blixt





Beagle B 125 Bulldog G-AVLN, märkt FC-71, genomfördes på Vidselbasen vintern 1970. Som synes på bilden fungerade skidorna utmärkt i lössnö vid start och landning.

Rolf och jag har flugit civilt med sporre. Vi förstod att SFI-värden vid start och landning var viktiga att analysera och att vi hela tiden måste ha marginaler.

### Dags för premiärflygning

Rolf och jag läste all dokumentation om flygning vintertid med Sk 61 på skidor. Vi gick igenom alla anteckningar som Rolf gjort med Arméns flygförare. Vi skrev anvisningar för hantering av Sk 61 vid bogsering samt anvisningar för nyttjande av stråket. Allt för att undanröja alla risker för incidenter. Idag kallas det för säkerhetsbevisning.

Så var äntligen vår Sk 61 nr 210 klar att bogseras ut till platta 5. Vi parkerade vid snökanten och lyfte av rangerhjulen. Det innebär att några man kröp in under en vinge och med sina ryggar lyfte planet

ena sida, så att hjulen kunde tas bort. Framhjulen togs bort genom att nosen lyftes.

210:an stod nu på egna skidor. Rolf gjorde okulärbesiktning där skidor och skidinfästningar ägnades särskild uppmärksamhet. Så ändrades den skidförsedda Sk 61:an. Rolf spände fast sig och läste checklistan. Han startade motorn och varmkörde medan två tekniker vaknade vid varsin vingpets så att inte planet skulle glida iväg. Rolf gav tecken "bromsklossar bort" varvid teknikerna släppte vingpetsarna, följt av en försiktigt taxning mot stråket. Magnetprovet på motorn genomfördes glidande då Sk 61:an nu saknade bromsar, vilket också medförde att det gällde att taxa med förstånd och planera framåt. Rolf gjorde prov både på det packade stråket och i lös snö, för att

lära sig att taxa och svänga.

Man kunde till viss del bromsa genom att "tvära" med nosskidan, fram och tillbaka "höger-vänster-höger". Nosskidestyrningen måste vara mjuk för att undvika ground loop. Rolf provade att taxa i lite djupare snö bredvid det packade stråket. Det gällde även att se hur Sk 61:an uppförde sig om ena skidan gick ner i lösare snö – men allt gick bra! Drag- och glidprov gjordes för att från högre fart verifiera värdena i SFI beträffande stoppsträckor vid landning. Allt gick enligt förväntan – nu skulle det bli start med skidförsett flygplan!

### Lite fakta för start och landning

Med skidförsett flygplan var startsträckan högst varierande beroende på snöns egenskaper: temperatur, fuktighet, mängd, fluffighet med mera. Samerna har mer än 30 olika namn på varierade snötyper, även om vissa uppgifter säger att det finns ännu fler namn.

Normalt behövdes 250 à 400 meter startsträcka vid "sugande tungt" före. Landningen var enklare vid tungt före för då stannade Sk 61:an ganska snabbt, 300 till 400 meter var vanligt. Däremot, vid vindstilla och blankisförhållanden, kunde man räkna med 500 meters landningssträcka. Nu var det ju ofta ett före med lite friktion och lite motvind så det upplevdes som mycket bra att starta och landa med skidor.

Prov med Bulldog G-AVLN i Vidsel 1970. Skidorna var inte desamma som kom att levereras till Flygvapnet. Där hade huvudskidorna större volym och nosskidan var något bredare. Flygvapnets skidor var tillverkade i Finland.



Fotograf okänd/Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



## Första start på Kallaxstråket

Så kom premiärflygningen. Rolf Häggberg taxade långsamt ner till södra stråkänden, vände runt Sk 61:an i startriktning bana 32. Så hörde vi Bulldoggens motor på fullvarv och såg snön yra bakom flygplanet. Rolf accelererade med Sk 61:an vilket lätade som planerat och passerade oss på 20 meters höjd. Efter ett antal provlandningar med pådrag så landade Rolf med en ”fullstopplandning”, taxade fram mot oss svängde elegant runt och kuperade. Det var många glada miner och Rolf vinkade till mig.

Nu äntligen var det min tur. Jag hoppade in på höger sida om Rolf och sedan bar det iväg på min första flygning med skidförsedd Sk 61. Jag påbörjade nu min inflygning och fick göra de manövrer på snön som Rolf gjort före sin flygning. Sedan meddelade trafikledningen att F 21:s fotograf Ivar Blixt var på plats för att föreviga starten. Det kändes väl kontrollerat att taxa med den skidförsedda Bulldoggen. Avsaknaden av bromsar medförde att framfarten måste planeras ytterst väl, man hade beredskap att kuperas vid minsta tivil. Nosskidan var lite tung att styra, särskilt vid tungt före. Så svängde jag runt och fick klart starta av TL.

Jag gjorde kontroller före start och tog ut startklaff. Pådrag och Bulldoggens 200 hästkrafter sköt iväg oss över snön. Vi lätade vid normala 90 km/h och Bulldoggen kändes riktigt fin att flyga med skidor. Vi steg upp i vänster varv och flög en bit ut mot Alhamn, vände tillbaka för några studs och gå. Landningen var odramatisk, stråket hade markerats med granruskor för att underlätta visuell bedömning av höjd och bantröskel vid landningen. Full klaff, vi flöt ut, sättning. Kontakten med marken kändes tydligt, packad snö är betydligt knöligare än slät asfalt. När farten sjönk mot 50-60 km/h blev kontakten med packad snö ännu hoppigare och efter c:a 350 meter så hade vi landat. Jag taxade till vår uppställningsplats för vidare rangering i hangar 85.

Nästa dag fortsatte vi flygövningarna med Bulldoggen och växlade som förare mellan vänster och högersits. Det var bra att flyga tillsammans, det var effektivt sätt att lära oss att hantera Bulldoggen samt att även nedteckna erfarenheter för kommande inflygningar av fler F 21-piloter.

## Att landa i obekant snö...

Eftersom flygplanet var försett med nosskida blev flygningen annorlunda, främst vid landning eftersom det inte gick att bromsa aerodynamiskt. Landningssträckan blev förhållandevis lång. Det innebar att det var mycket noga med sättningsfart och sättpunkt, för missades dessa var det säkrast att dra på och gå om. Vi gjorde många utelandningar på sjöar, älvar, myrmar, ute på havet och i fjällen. Inte minst besökte vi våra baser där vi oftast landade bredvid, parallellt med, huvudbanan.



Artikelförfattaren Anders Jonssons första start från Kallax med Sk 61 på skidor.



Det upplevdes att Bulldoggen lätade ganska snabbt även med skidor.

Samma start strax efter passage av fotografen Ivar Blixt. Skidor och skidinfästningarna syns väl.





### Beagle Aircraft/Scottish Aviation B.125 Bulldog – Sk 61, Fpl 61C

<b>Första flygning</b>	1969	<b>Tomvikt</b>	669 kg
<b>Antal tillverkade</b>	328	<b>Max startvikt</b>	1 066 kg
<b>Kapacitet</b>	Två à tre personer		
<b>Längd</b>	7,08 m	<b>Motor</b>	En Lycoming IO-360-A1B6 à 200 hp
<b>Spännvidd</b>	10,1 m	<b>Max hastighet</b>	240 km/h
<b>Höjd</b>	2,7 m	<b>Räckvidd</b>	1 000 km
<b>Vingyta</b>	12,0 m <sup>2</sup>	<b>Max flyghöjd</b>	4 900 m

I Flygvapnet (Sk 61) 58 exemplar 1971–2001. I Armén (Fpl 61) 20 exemplar 1972–89.

Det var utomordentligt viktigt att alltid göra noggranna förberedelser och reka. Absolut inga spontana historier här inte! Vid landning i flödvatten (vatten mellan istäcke och snötäcket, ett elände även snöskotrar!) blev det ofta problem, så det var bäst att undvika.

Vid landning i snö, där underlaget var obekant, gällde följande metodik:

- Passage över landningsplatsen för klarläggande av snöförhållanden – allt ifrån snöns utseende, drivor, mörka fläckar, vindriktning till spår av skoter eller skidor. Om föremål, pinnar, små träd, grenar, stenar, stubbar, stack upp ur snön så avbröt jag och valde en annan yta. Hinderfriheten ska givetvis vara tillräcklig för både landning och start.

- Jag flög mot landningsytan i lägre fart med startklaff för landning i den tänkta landningsriktningen. Hela tiden uppmärksam på att ingenting skulle ”dyka upp” i snön. Sk 61:an sattes försiktigt ned i snön och ”ritade” med skidorna i 50 km/h 200 till 300 meter långa spår. Fullt pådrag och upp i luften igen. Jag gick runt i landningsvarvet och flög längs spåren som skidorna just ritat. Detta för att se om det fanns flödvatten eller annat som kunde störa. I så fall undvek jag landning på den platsen. Annars fortsatte jag till landningsvarvet och tog ut ett märke i snön som sättpunkt. Sedan full klaff, 90 km/h och landning i det nyss ”ritade” skidspåret.

- När snötäcket lyser starkt vitt går det ofta inte att med ögonen göra rätt bedömningar av flyghöjd och sjunkhadstighet, då måste man ha än större yta tillgänglig för landning. Det blir som att landa med

en sjökärra på flottörer. Rakt fram med startklaff samt en mycket noggrann kontroll på variometer med en konstant fart, 100 km/h, där sjunkhastigheten inte bör överstiga 1 m/s. Sedan är det bara att vänta på att snön tar emot. När denna metod nyttjas är det oftast mycket lössnö och mycket ljus, ”vitt och vitt”, utan kontraster. Att försöka titta åt sidan och bedöma sättpunkten kan jag inte rekommendera.

- Jag stannade inte i onödan utan fortsatte att taxa med bra styrfart tillbaka mot sättpunkten. Jag tog ut ett sidavstånd, svängde upp i startriktningen och startade igen. Vid nästa landning var det lättare att se ”tröskeln” då det gick ett ”tvärrsspår” från min förra landning. Känns det krångligt? Jovisst, men det är säkert. Bättre i luften än i ett kontor, så låt saker ta sin tid i flygplanet.

- Efter dessa åtgärder är det tämligen riskfritt att landa med fullstopp. Är platsen och ytan med snön redan känd då kan man givetvis landa med fullstopp direkt.

Så småningom blev fler förare på F 21 intresserade och influgna på skidförsett flygplan. Jag kom att flyga en hel del Sk 61 med skidor. Ett tips till alla er som missat detta med flygplan på skidor, ta chansen om ni får den!

#### Flottiljchefen skulle ut och flyga...

När Roland Sterner 1994 tillträdde som flottiljchef var han naturligtvis intresserad av Sk 61 på skidor. Han flögs in av Rolf och sedan vidtog ensamflygning från stråket på Kallax. Så småningom blev chefen influgnen och utcheckad på utelandningar, något som bekant kan vara lite besvärligare. En

dag bjöd chefen sin sekreterare Lena Korva på flygtur med Sk 61:an. Det bar iväg från Kallax och nu avsåg chefen förevisa landning ute i terrängen i närheten av Råneå. Landningsplats rekades och landning utfördes. Men under snön fanns det vatten på isen och efter landningen körde chefen fast i stoppvattnet (flödvattnet) med Bulldog och sekreterare. Stövlar hade ingen på sig, så det blev ytterst obekvämt att kliva ut i snön. Situationen var prekär och trots 200 hp gick det inte att få loss Bulldoggen. Lena var ju klädd för en liten flygtur och inte för att plumsa i snö och vatten. Sista utvägen blev att med mobiltelefonens hjälp be flottiljen om så diskret hjälp som möjligt.

Men rykten sprids mycket fort så den fortsatta händelseutvecklingen följdes noggsamt av F 21. Många på flottiljen drog på munnen: Chefen... Fastnat med Sk 61 i snön i Råneå... Jaha, ja... Va? Med sekreteraren också... Jo, jo... Det heter så.

Helikopter revirerades till de grundstötta, Roland Sterner och Lena Korva flög hem med vår HKP 10 Super Puma. Rolf Häggberg hoppade in i Bulldoggen och gungade lös maskinen i flödvattnet och flög hem den. Som nämnts gäller att reka ordentligt och vara mycket uppmärksam på hinder före landning, exempelvis flödvatten.

Det genomfördes några resor upp till fjällen. Då var man tvungen att i dunkar ta med extra bränsle och olja. Om man däremot landade på någon av våra krigsbaser fanns bränsle att tillgå.

#### Flygegenskaper

Bulldogs egenskaper med skidor var goda, planet var lättfluget och lättmanövrerat. Marschfarten sjönk till strax under 200 km/h vilket var det som märktes mest vid flygning. Däremot fodrade flygning med utelandningar i snö, ibland på okända ytor, ett stort mått av erfarenhet för att undvika fallor.

Avancerad flygning var av föklarliga själ förbudet. Däremot övades stall och vikning och även då uppvisade Sk 61 med skidor fina flygegenskaper. Rolf Häggberg tyckte mycket om Sk 61, han liknade den vid en ”gokart” i luften.

#### Så tar en epok slut

Vi fick avsluta verksamheten med Bulldog på skidor då Sk 61 avvecklades i Flygvapnet. Det var med sorg i hjärtat som flygplanet flögs ner till Ljungbyhed. Där tog propellerepoken på F 21 slut, vilket kändes smärtsamt. Men besparingarnas tidevarv var i full gång.

**Anders Jonsson** började flygarbanan med modellflyg. Han gjorde på 15-årsdagen sin första ensamflygningen med C-diplom i Bergfalke. Segelcert på 16-årsdagen. Vid 19 år Flygvapnet med GFU, sedan S 35E på F 21. Omskolning till S 37 1979, har sedan flugit AJ-, SK-, SH-, SF- och AJS-versionerna. 1997 influgnen på JA 37 med Micael Bydén och Ola Gynäs. Numera inresserad flyghistoriker och mc-åkare.





## Pelle Lundberg bygger en halv Sk 61 Bulldog på skidor

Av ANDERS JONSSON

En dag kring 2005 passerade jag Vännäs, då min dotter tävlade i hästhoppning på orten. Jag svängde in till min vän flyghistorikern Pelle Lundberg, en modellbyggare av Guds nåde! Inte minst är han känd för sin restaurering av F 21:s S 26 Mustang 26084 som sedan ett haveri 1952 blivit liggande i en myr vid Vidsele. Där på gården utanför ladugården stod nu kroppen till en Sk 61. Det var bara ett skal med stabilisator utan roder. Pelle berättade att han passerat F 5, åkt runt och kikat och där sett denna Sk 61-kropp. Efter några intensiva diskussioner med F 5, fick Pelle ta resterna av 61:an till Vännäs.

Pelle åkte från Ljungbyhed hem till Vännäs (sådär 1 200 km enkel resa), hämtade släpvagn och för tillbaka till Ljungbyhed, lastade 61-kroppen med en vinge och åkte sen åter hem till Vännäs. Pelle har i professionen varit lantbrevbärare. Som ni alla vet så är Norrlands lantbrevbärare likt av ett särskilt segt och energiskt släkte! Den post Pelle körde ut kom alltid fram. Och i tid!

Nåväl, jag frågade Pelle vad det manne skulle bli av detta? Han tänkte troligen ”vilken dum fråga!” och svarade:

– Det blir en utställd Bulldog på Vännäs Motormuseum.

En tid senare var det åter hopptävling i Vännäs och jag besökte Pelle igen. Till min förvåning satt det nu roder och två

vingar på Bulldoggen. Jag frågade Pelle var han fått tag i den andra vingen, sådana växer ju inte på träd.

– Jag hade ju en vinge, så det var bara att bygga en till, men då spegelvänd, svarade Pelle.

Vadå ”bara” tänkte jag... Men hur på så kort tid hinner du, tänkte jag vidare. Men till Pelle ställer man inte dumma, självklara frågor. Att bygga en Bulldogvinge är väl inte så svårt?

Ett problem med restaureringen av Bulldoggen var huvan, någon sådan fanns inte att uppbringa. Det slutade med att Pelle med plexiglas själv skulle forma en huv. Pelle gjorde först en form i frigit där huvens plexiglas skulle formas. Efter mycken träning i att forma plexiglas vid rätt temperatur, var det dags för skarp övning. Vännäs plundrades på allt tillgängligt grillkol för att i en stor ”vikinga glödbädd” värma plexiglasen till (om jag minns rätt) exakt 170 grader. Sedan snabbt dra plexiglasen över formen innan det kallnade. Snart fanns det en nyttillverkad huv till Sk 61. Så löste Pelle problemet med denna Bulldog, liksom restaureringen av tidigare nämnda S 26 Mustang – men det är ju en annan historia. Nu brukar Pelle vilja veta i förväg vad som skrivs inom hans domäner, men jag hoppas att Pelle har överseende med dessa rader, som han inte har vetskap om förrän han nu läser SFT. Jag kan ha missat något men då får jag och Pelle återkomma med rättelse.

Ovan: Per Lundberg restaurerade Sk 61 Bulldog. Nedan: Kerstin och Per Lundberg framför Pelles renoverade S 26 Mustang nummer 26084, vid överlämningsceremonin 2016 i den nya Lundbergshallen på Flygmuseet F 21.



Foto Sven-Olof Sandorf