

MODELLFLYG



ÅRGÅNG 3 NUMMER 1
JANUARI 1951

port



TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 3. Nr. 1.

Januari 1951

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm

Bilaga medföljer (inbetalningskort).

NY FLYGTIDNING

Redaktör Yngve Norrvi som varit informationschef hos KSAK sedan åtta år tillbaka och dessutom Ällebergs-chef 1947-49 slutar på KSAK den 31 januari. Han kommer i fortsättningen att ge ut en ny flygtidning som vi väntar på med spännt intresse. Det blir den första riktiga flygtidning Sverige haft på mycket länge. - Norrvis efterträdare hos KSAK blir redaktör Alvar Zacke, tidigare bl.a. stabsredaktör vid flygvapnet.

KRINGEL - KRYSSNINGEN

På mångas begäran har SAS' trevliga pristävling Kringel-Kryssningen blivit förlängd till den 15 februari. En hel del modellflygare som trots att tävlingen skulle vara alltför komplicerad har plötsligen kommit underfund med att de på ett par kvällar kan tjäna i-hop till en riktig flygkryssning. Man har emellertid velat ha mera tid till sitt förfogande och det blir det alltså till den 15 februari. Sätt igång!

OMSLAGSBILDEN: H.K.H. Kronprinsen var förste besökande på Ostermans ungdoms-vecka den 2-10 januari. Av direktör Lennart Osterman fick han en "måttbeställd" Austin. Se även sid. 9.

SCOUTLEDARE!

Detta nummer av Modellflygsport går ut till flera ungdomsorganisationer. KSAK vill sprida kännedom om sin verksamhet, locka ännu fler ungdomar till en härligt intressant och tidsbetonad sport, uppmuntra till bildande av nya modellflygklubbar. Denna tidning går emellertid ej till Er, scoutledare, med uppmärksamhet att bilda modellflygklubbar. Läs denna tidning! Gå på en modellflygtävling eller se på några som träna (det tillhör en ungdomsledares allmänbildning). - Prata med en grabb som bygger modellflygplan!

Sedan måste Du erkänna att modellflyg är en sport som utvecklar händighet, påhittighet, tålmod, kamratanda och sinne för naturen. Fina scoutegenskaper alltihop, eller hur?

Tänk Dig en grupp modellflygare, som arbeta efter scoutings principer. Det blir ett tjugusigt arbete, det veta vi som hålla på med det.

FLYG FÄNGSLAR POJKAR,

scouting fostrar dem!

KSAK står i mycket nära kontakt med scoutförbunden i alla frågor, som ha med flygscouting att göra. Om det inom Ditt förbund ej skulle finnas någon, som är insatt i flygscoutfrågor, så vänd Dig till KSAK, som har scoutexpertis till sitt förfogande.

Scouting vill ge pojken äventyr, modellflyg är äventyr! Alltså, minst en flygscoutpatrull per kår 1951!

Jonas Nauclér.

1951 ÅRS MODELLFLYG-VM

16-17 juni, Frankrike, F-modeller.
23-24 juni, Frankrike, Linstyrning.
7-8 juli, Finland, G-modeller (Wakef.)
15-20 aug., Jugoslavien, S-mod. (Nord)

INSTRUKTÖRS-KURS I STOCKHOLM

KSAK och KFUM anordnar en kurs för utbildning av modellflyginstruktörer i Stockholm under tio tordsdagar från och med den 1 februari. Anmäl per telefon!

Gott Nytt år · ny registrering försäkra Dig om Modellflygsport 1951

DET ÄR EN GOD AFFÄR ATT VARA MED I KSAK

Varje modellflygare och varje person som är intresserad av modellbygge, av flygplan eller av flygning över huvud taget bör utan tvekan betala den krona som det för närvarande kostar att bli medlem för hela 1951. Man får mångdubbel valuta för det beloppet.

DET FINNS TVÅ SÄTT ATT REGISTRERA SIG

Den som vill bli medlem kan antingen registrera sig som enskild medlem direkt hos KSAK eller gå in som medlem i en redan registrerad modellflygklubb. Modellflygarpasset för 1951 som är modellflygarens medlemskort i centralorganisationen KSAK måste man ha i båda fallen. Det kan därför vara lämpligt att först gå in i KSAK som direktregistrerad medlem och sedan med KSAK:s hjälp välja ut en lämplig modellflygklubb. Passet gäller även i den lokala klubben.

Den som eventuellt är road av att själv starta en alldeles ny modellflygklubb får utförliga anvisningar från KSAK om hur detta lämpligen bör göras.

VARJE REGISTRERAD FÅR MODELLFLYGSPORT GRATIS

KSAK ger under 1951 ut 12 nummer av modellflygarnas egen tidning som utan någon som helst extra kostnad sändes till varje direktregistrerad medlem på posten och till samtliga klubbar för vidare befordran till deras medlemmar.

Tidningen innehåller värdefulla tips och erbjudanden samt en hel del ritningar till olika typer av modellflygplan. Enbart tidningen ger full valuta (många gånger om) för den låga registreringsavgiften en krona.

KLUBBARNAS FÅR ÄNNU FLERA GODA FÖRMÄNER

Det lönar sig ännu bättre att vara registrerad i en modellflygklubb, ty

klubben får en hel rad med förmåner utöver tidningen, t.ex. kostnadsfria byggsatser (mot porto) till välflygande nybörjarmodeller, övnings- och tävlingsmodeller av skilda typer i rit-

ning eller komplett byggsats till låga specialpriser. Modellflyget är nämligen statsunderstött och klubbarna behöver endast betala en del av materiellens nettopris vid köp från KSAK.

Varje nystartad klubb får en värdefull handbok om byggandets och flygningens teknik och klubbarna får under sommaren skicka lämpliga elever till de modellflyginstruktörskurser som arrangeras av KSAK på segelflygskolan Älleberg. Under de senaste åren har hela kostnaden för en sådan 14-dagars kurs med kost och logi och resa till skolan och åter endast kostat deltagaren 50:- kronor, oberoende av var han varit bosatt i landet.

För klubbarnas medlemmar finns det en rad kompetensmärken att erövra och många tävlingar arrangeras både lokalt och gemensamt för landets alla klubbar.

GÖR NU EN GOD AFFÄR OCH REGISTRERA DIG!

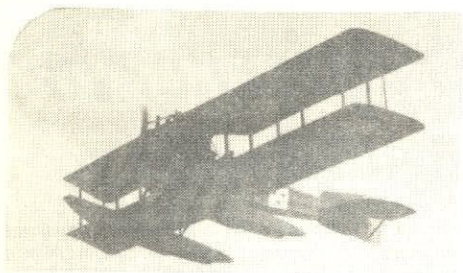
Skicka in Din krona på posten genom att använda det inbetalningskort som följer med tidningen. Skriv namn och adress på talongen.

Ett annat sätt: Skriv namn och adress på en lapp som jämte 1:- krona i frimärken skickas till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Registrera Dig redan idag. Avgiften kommer nämligen att höjas den 1 april till 1:50.

OM DU REDAN HUNNIT REGISTRERA DIG I ÅR

låt då någon av Dina vänner få överta inbetalningskortet. Vi vill att så många som möjligt skall få del av alla de förmåner som KSAK har att bjuda!



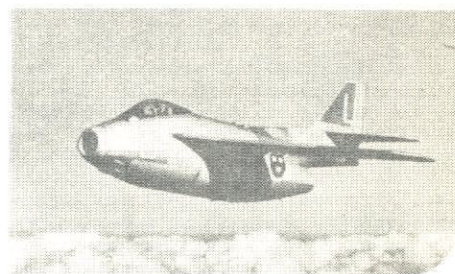
FLYGVAPNET 25år

Vårt svenska flygvapen fyller i sommar 25 år. Ingen hög ålder för en försvarsgren, ty armén och marinen härstammar från förhistoriska tider, då man slogs med knölpåkar och stenyxor och tog sig fram över vattendragen med hjälp av urholkade trästockar. Men när man tänker på hur ung flygkonsten är måste man medge, att flyget har växt och utvecklats med rent rekordartad fart.

Flygningens födelsedag brukar man sätta till den dag år 1903 då bröderna Wright lyckades sväva fram i luften ett stycke ett par meter över marken. Det var inte många på den tiden som trodde på flygningens framtid. Egentligen var det bara några "flygfantaster", vilka betraktades som en smula rubbade. Vanligt folk kunde på sin höjd tänka sig en framtid för "ballongseglingen", men systemet "tyngre än luften" ansåg man vara rena vansinnigt. "Om vår Herre hade menat att människan skulle flyga så hade han säkert skapat henne med vingar", sade man. Men i dag, mindre än 50 år därefter, har hela jordklotet lindats in i ett nät av flyglinjer, som sträcker sig över ändlösa oceaner och otillgängliga bergskedjor. Hela arméer förflyttas genom luften. Krigföringen har fullkomligt revolutionerats. Inget försvar är längre möjligt utan ett starkt flygvapen. Ju modernare försvar, desto

starkare flyg. Så är det överallt i världen just nu.

Här i Sverige hade vi emellertid militärflyg långt innan det nuvarande flygvapnet skapades. Redan före det första världskrigets utbrott 1914 hade vårt försvar anskaffat några flygplan, delvis med hjälp av privata donatorer. Första världskriget visade att flygvapnet var ett oersättligt hjälpmedel för spaning men även för bombfällning och för att bekämpa trupp på marken

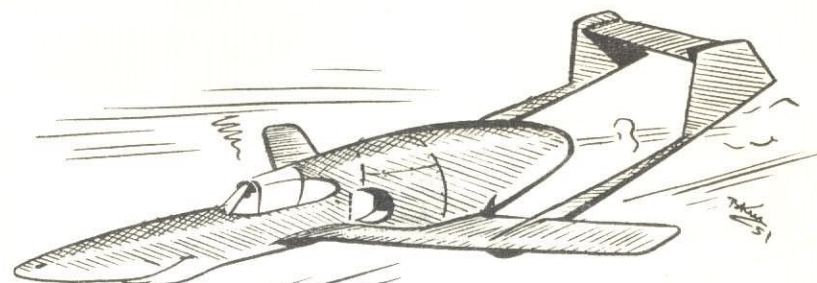


med hjälp av kulsprutor och andra vapen.

På den tiden fanns emellertid inget självständigt flygvapen, utan det svenska militärflyget var uppdelat på armén och marinen. Arméns flyg höll mest till på Malmslätt och Ljungbyhed, medan marinflyget hade sina baser i örlogshamnarna. På den tiden fanns egentligen bara spaningsflyg. Vi kan ännu se på gamla bilder hur herrar i ålderstigna uniformer från 1914, med benlindor och höga skärmmössor, samlas kring flygplan som ser ut som flygande byggnadsställningar. Flygaren själv var klädd i skinnrock och imponerande stöthjälm - eller också hade han en vanlig "keps" bakfram - och satt fullt öppet mellan stänger och stag, där han pysslade om sin ömtåliga, puttrande motor, som hade den otrevliga vanan att stanna när det var som mest olämpligt.

Ja, så var det på den tiden. År 1925 beslöt riksdagen att Sverige skulle få ett modernt flygvapen, en självständig ny försvarsgren, och 1926 sattes de

Forts. sid. 8.



"Jetex" J 21 R

Denna "profilmodell" som fått sina linjer av Flygvapnets och SAAB:s J 21 R kan väl byggd prestera riktigt bra flygningar med det lilla Jetex "50"-aggregatet. Om ritningen förstoras en halv gång kan man i stället använda det större aggregatet Jetex "100". Modellen är mycket lättbyggd. Den kan flygas såväl med landställ som utan, men man får nog mest nöje av modellen, om man bygger den med landställ så att man kan utföra markstarter. Lägg ner mycken omsorg på målningen. Modellens utseende beror i mycket hög grad på, hur noggrant ytbehandlingen är utförd.

BYGGANVISNING:

Planet bygges av 1, 1½ och 2 mm balsak. Om man inte har tillgång till 1½ mm balsa kan vingen byggas av 1 mm flak men blir då mindre hållbar.

Centralkroppen, bommarna (2 st.), vinghalvorna (2 st.), stabilisatorn samt de två förstärknings-spryglarna utskäres med rakblad ur de flakdimensioner som finns angivna på ritningen.

Slipa därefter delarna med mycket fint sandpapper och zaponlacka dem. Slipa efter torkningen lätt, så att ytan åter blir slät.

Limma fast de två förstärknings-spryglarna på var sin sida om flygkroppen. Måla (eller klipp av svart papper) kabinfönstren och sätt på nationalitetensmärkena. Dekalkomanier till dessa finns att köpa hos modellflygförmarna.

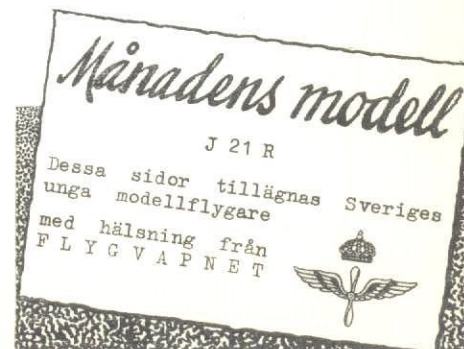
Kroppen placeras mellan ett par stadiga stöd (träklampor, böcker e.d.) så

att vingarna kan monteras på sin plats. Stryk rikligt med lim på vingens mittskärv (även på undersidan) och fäst den med knappnålar i sitt rätta läge på centralkroppen. Palla under vingspetsarna så att vingen får sin rätta V-form. När limningen torkat, tar man bort stöden kring kroppen och limmar de två bommarna på sina platser. Använd även här knappnålar för att fixera delarna under torkningen.

Medan limmet torkar sätter man fast stabilisatorn i sina urtag mellan fenorna. Av styvt papper klipper man ut ett höjdroder som limmas vid stabilisatorns bakkant. Med detta höjdroder kan man sedan trimma planet till normal glidflykt.

Landställens bockas till av pianotråd, "sys" med tråd och limmas på sina platser som ritningen visar.

Forts. på sid. 8.



OM SÅ BEHÖVES LIMMAS
EN TYNGD HÅR

LÄS IGENOM BYGGANVISNINGEN!
FÖRE BYGGETS PÅBÖRJANDE!

CENTRAKKROPP
AV 2 MM Balsa

JETEX 50

2 MM Balsa

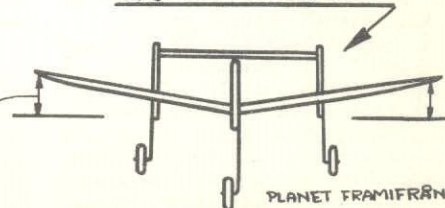
FÖRSTÄRKNING
LIMMAS PÅ VAR
SIDA AV KROPPEN

STJÄRTBOMMAR (2ST) AV 1 MM Balsa

HÅLRODER AV STYVT PAPPER

STABILISATOR AV 1 MM Balsa

EJ I SKALA:



V-FORM =
30 MM VID VAR
VINGSPETS

"JETEX-J 21R"

SKALA: 1:1
DATO: JAN-51
RITAD AV:
BJÖRN HÄRSTRÖM

EFTERTRYCK FÖRBJUDES!

Forts. fr. sid. 4.

första flottiljerna upp (de hette flygkårer på den tiden). Där fanns fortfarande en uppdelning mellan armé- och marinflyg, men organisationen och ledningen var enhetlig. Högste chefen var general. Den första flygvapenchefen var general Amundson, en av flygningens pionjärer här i landet.

Nu började man också få riktigt jaktflyg och så småningom även bombflyg. När det andra världskriget bröt ut 1939 hade flygvapnet gått framåt avsevärt, men ännu i april 1940 kunde vi inte mobilisera mer än en flygeskadet med omkring 150 stridsflygplan i första linjen.

Sedan blev det annan fart. Nu byggdes flygvapnet ut så snabbt resurserna tillät. Den ena flottiljen efter den andra kom till, och bombflyget minskades alltmer till förmån för jaktflyget. År 1948, tre år efter krigets slut, beslöt riksdagen den organisation för flygvapnet som nu gäller. Det "tunga" bombflyget avskaffades. Flygvapnet består nu av 17 flottiljer, varav 10 dagjakt-, en nattjakt-, fyra attack- och i det närmaste två spaningsflottiljer. Av dagjaktflottiljerna har riksdagen beslutat att sex skall öka sin styrka med 50 %, och den utbyggnaden är i full gång sedan ett par år tillbaka. Sveriges flygvapen

Forts. fr. sid. 5.

Sedan hjulen och vingarnas nationalitetsmärken anbringats, återstår endast motorinstallationen.

Fastsättningsklämmor limmas fast och skruvas på vingens översida, i urtaget på kroppen. Följ ritningen! När limmet torkat, sticker man in aggregatet på sin plats. Nu skall planet avvägas.

Avvägningen tillgår så, att en trådöglä placeras vid det märke som på ritningen utmärkes med "TP". Om planet redan är rätt avvägt hänger det nu vägrätt. I annat fall måste vi belasta planet, så att tyngdpunkten verkligen kommer i punkten "TP", där flygplanet är upphängt. Om nosen pekar uppåt, placeras en lämplig tyngd, (blyhagel skruv e.d.) längst fram i nosen. Om nosen hänger nedåt placeras tyngden längst akterut på stabilisatorns undersida.

räknas nu som det andra i ordningen i Västeuropa, näst efter Englands.

I fråga om materielens kvalitet står vi bättre rustade än någonsin, även jämfört med de stora flygländerna. Jaktflyget håller på att helt gå över till reaktionsplan. Början gjordes med J 28 Vampire, därefter kom den svenskbbyggda J 21 R, och nu dröjer det inte länge innan den nya ultrasnabba J 29 - "flygande tunnan" - börjar synas ute på flottiljerna. "Tjugunian" är ett jaktplan i toppklass (det är väl ingen som inte vet att hastigheten är en bit över 1.000 km/tim). Den ligger i samma klass som de berömda amerikanska F 84 Thunderjet och F 86 Sabre, vilket är världens snabbaste jaktplan i tjänst.

På krigsflygskolan i Ljungbyhed utbildas årligen kadetter och fältflygare. För att bli kadett och sedan officer måste man ha studentexamen eller motsvarande, men man kan bli flygofficer även utan en sådan dyrbar examen. Passar man för jobbet kan man börja med att bli fältflygare med enbart folkskola eller realexamen bakom sig, och sådana grabbar som visar rätta takterna, flyger bra och har huvudet på skaft har sedan en chans att fortsätta och komma till kadettskolan i Uppsala för att bli officerare. Efter som flygvapnet är i ständigt växande

Forts. sid. 9.

Glidprova därefter modellen. Kasta den från låg höjd i svag dykning mot marken. Om den, trots tillräckligt avvägd fart dyker på nosen, böjs höjdrodret något uppåt, om den stegrar sig (stallar) böjs rodret något nedåt. När glidflykten är perfekt laddas aggregatet med halv laddning. Tänd stubinen, och när aggregatet ger full dragkraft, kastas modellen rakt fram. Studera flygningen och justera eventuella fel med tyngder eller med höjdrodret. Om planet inte alls vill flyga, kontrollera då först om det verkligen är rätt byggt, att det inte är skevt och att vingen har ungefär två graders anfallsvinkel i förhållande till stabilisatorn. Arrangera sedan tävlingar med kamraterna och försök att slå det svenska rekordet för "specialmotormodeller". Rekordet är f.n. 2 min 30 sek så det är inte alldeles omöjligt.



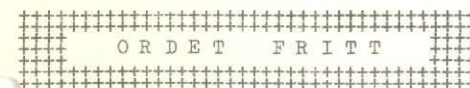
Ostermans veckan visade modellflyg för 53.738

Forts. fr. sid. 8.

Är framtidsmöjligheterna goda. Vilken svensk pojke som helst, som passar för flygaryrket, kan alltså om han lägger manken till bli utbildad till flygare utan att det kostar honom ett öre. Hela utbildningen, inberäknat uppehållet är nämligen gratis med god avlöning hela tiden. Detta är en av de stora fördelar som det svenska flygvapnet kan erbjuda vår ungdom - förutom privilegiet att tillsammans med goda kamrater och med bästa möjliga vapen försvara vårt land om så skulle krävas av oss.

Per Axel Eliasson och Lars Lundqvist från Mfk Star-Flyers och Conny Tollet från Racer-Octan gjorde närmare trettioåret bejublade uppvisningar under årets Ostermans-vecka, bland andra för H.K.H. Kronprinsen.

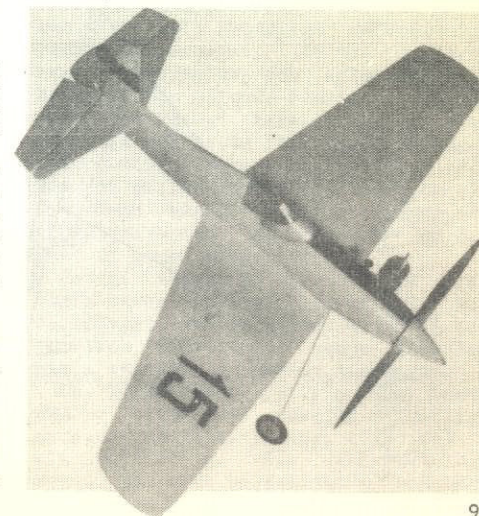
På Ostermans upptäckte vi en alldeles ny byggsats till linstyrningskärnan "Amigo", konstruerad av S.O.Ridder och annonserad av UK-service, Bordsvägen 47, Enskede.

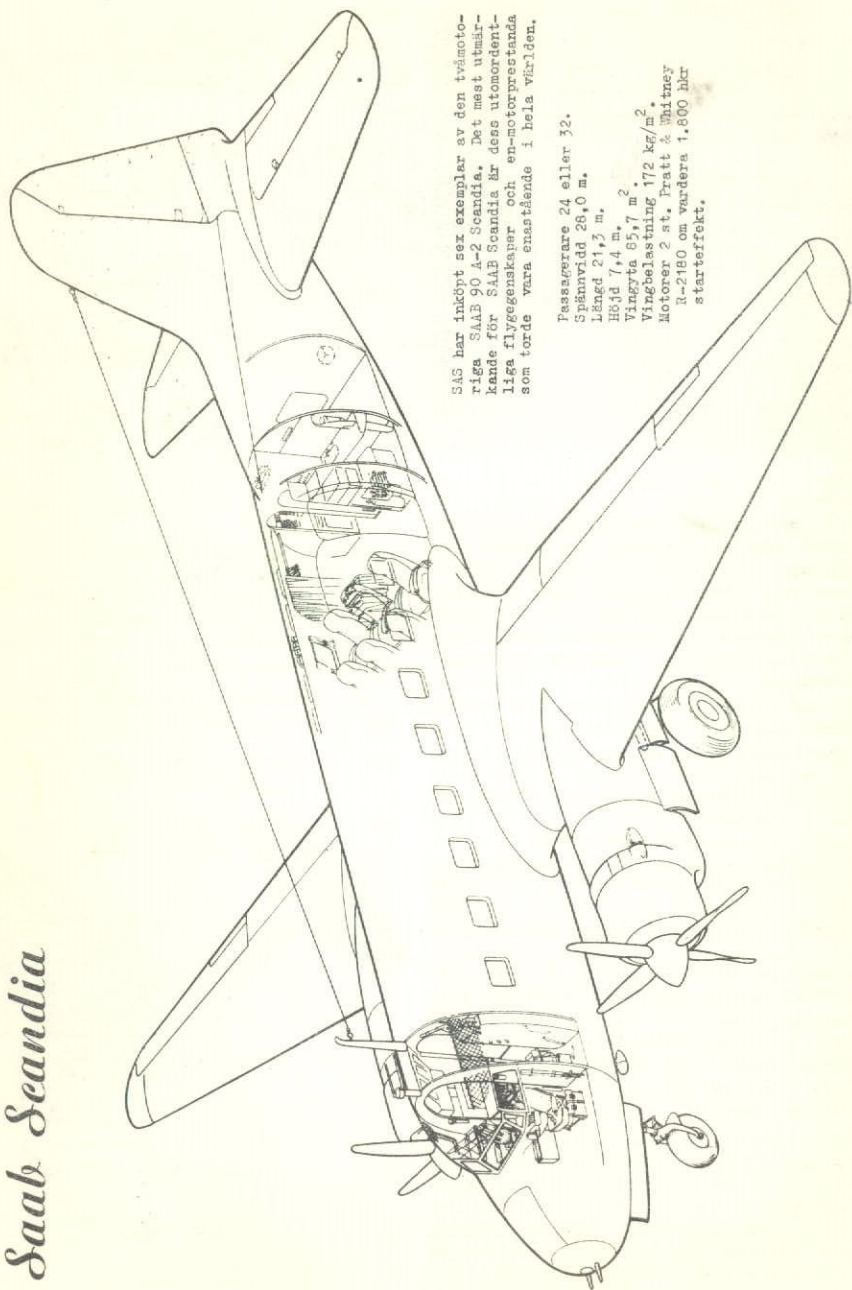


I Modellflygsport nr 8-10 1950 publicerades under rubriken "Nipprig linstyrning" Terje Larssons synpunkter på vissa linstyrningsregler. Dessa synpunkter bemöttes av signaturen "Ytterligare en" och här följer nu Terje Larssons genmäle.

Först ett tack för upplysningen om mitt medlemskap i MK, jag har tvekat på detta, och det hade jag nog inte varit ensam om när jag talar om att sista sammanträdet var den 26 januari 1947 och att jag bara i en del fall

Forts. sid. 11.





SAS har inköpt sex exemplar av den tvåmotoriga SAAB 90 A-2 Scandia. Det mest utmärkande för SAAB Scandia är dess utomordentliga flygegenskaper och en-motorsdrift som torde vara enastående i hela världen.

Passagerare 24 eller 32.
Spännvidd 28,0 m.

Längd 21,2 m.

Höjd 7,4 m.

Vingyta 85,7 m².

Vingbelastning 172 kg/m².

Motorer 2 st. Pratt & Whitney

R-2180 om vardera 1.800 hkr

starteffekt.

Forts. fr. sid. 9.
fått protokoll från nämnda kommittés AU. Då är det naturligtvis också för mycket begärt, att KSAK skulle utsända de nya reglerna för linkontrollmodeller.

Det som blivit publicerat är alltså aldrig avsett att ligga till grund för någon diskussion, utan för att rikta 1. instruktörens uppmärksamhet på en regel, som jag själv och mina klubbkamrater äro mycket missnöjda med.

Skall den här frågan diskuteras, är det tillräckligt om vi håller oss till punkterna ett och två, som äro de väsentliga. De andra äro i mitt brev nämnda därför att det s.a.s. "ligger något i dem". Dock skall jag dröja kvar lite vid den sista punkten, som handlar om MK:s ordf. Naturligtvis respektar jag hans personliga uppfattning, som han visst inte är ensam om, däremot kan man nog begära, att han i egenskap av MK ordf. borde visa ett lite grand objektivitet mot linkontrollflygningen. Påståendena i denna punkt grunder jag inte på egna erfarenheter, utan på uttalanden av 1. instruktören.

Och så övergår jag till att bemöta "ytterligare en" som jag i fortsättningen för enkelhetens skull kallar herr D.

Herr D talar om att det är FAI regeln som kommit i skottlinjen, vilket jag alltså inte hade en aning om, och det ändrar absolut inte min åsikt. (de nya reglerna äro förbehållna Sthlm där man har linkontrollexperter)

Herr D har sedan hakat upp sig på "den enda verkligt rättvisa tävlingsformen..." och drar slutsatsen att allt vad tidsflygning heter utgöres av "idell orättvisor". Självt anser jag rättvisan vara oantastlig vid hastighetstävlingar med linstyrda modeller, det är den emellertid inte vid tidsflygning, och därför använder man genomsnittstiden för att utjämna orättvisorna. Herr D får försöka fatta skillnaden mellan detta och idell orättvisa.

Herr D:s uttalande om den kanske bästa tävlingsformen skall jag be att få besvara med att för min del drar jag inte likhetstecken mellan rättvisaste och bästa tävlingsformen.

Herr D. har sedan "halkat över" det viktigaste och bagatelliserar uträkningen av genomsnittshastigheten.

Det är väl nästan onödigt att påpeka att då bästa tiden är utslagsgivande slipper man alla uträkningar. I andra fallet måste man först utföra en addition och sedan en division och det är så enkelt så - när man sitter hemma vid skrivbordet - men betydligt svårare på tävlingsplatsen när endast kort tid återstår till prisutdelningen.

Med hjälp av herr D:s "enkla matematik" har jag roat mig med att räkna ut vart han vill komma med kapitlet om spjutkastare, publik m.m. Resultatet blev, så konstigt det än kan låta för många, att de stora ledarna inom idrotten (kanske t.o.m. jämbördiga med modellflygkommissionsledamöterna) inte har lyckats, trots att de haft "några" år mer på sig, att komma underfund med att medelresultatet är det enda saliggörande!

Till slut, jag håller fullständigt med MK:s ordf. om att detta spörsmål kan betecknas som "småpotatis" och om 1. instr. tror, att han genom att kasta fram det här diskussionsämnet avleder uppmärksamheten från andra viktigare frågor, så misstager han sig.

Terje Larsson.

Av Terje Larssons inlägg får man den intressanta upplysningen att han trots att KSAK helt plötsligt utfärdat nya linstyrningsregler. Detta förklarar hans förtrytelse och eftersom hela diskussionen sålunda startat på falska premisser kan vi kanske låta den vara avslutad med detta förklarande inlägg.

Dock vill jag ha sagt att jag för min del håller med vännen Terje om att det finns många viktigare frågor att diskutera - och jag upprepar vad jag sagt så många gånger förut:

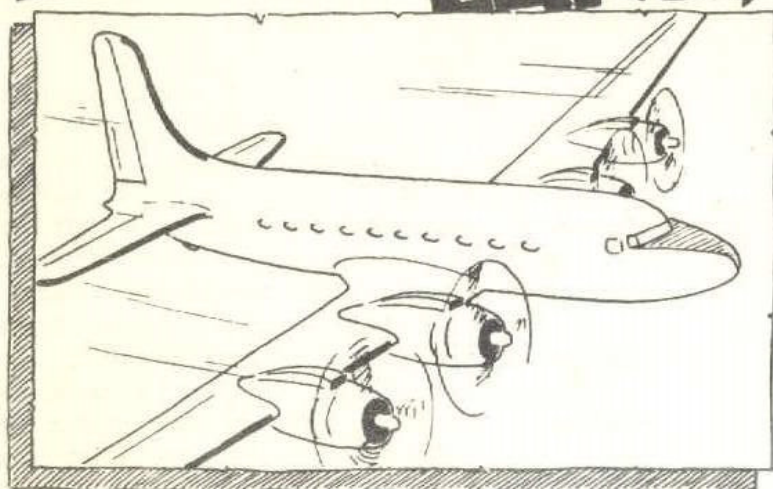
Har ni något på hjärtat, så skriv några rader till Modellflygsport. Modellflyget skulle säkert vinna på att rubriken "Ordet fritt" kunde återfinnas i vartenda nummer av tidningen!

Om Terje fått för sig att någon skulle vilja helt ersätta "friflygningen" med linstyrning, så är det en missuppfattning. Båda verksamhetsformerna har sitt berättigande och båda bör enligt mitt förmenande uppmuntras.

G.H. Déranitz.

BERCK:

"LÅNG, LÄNGRE..."

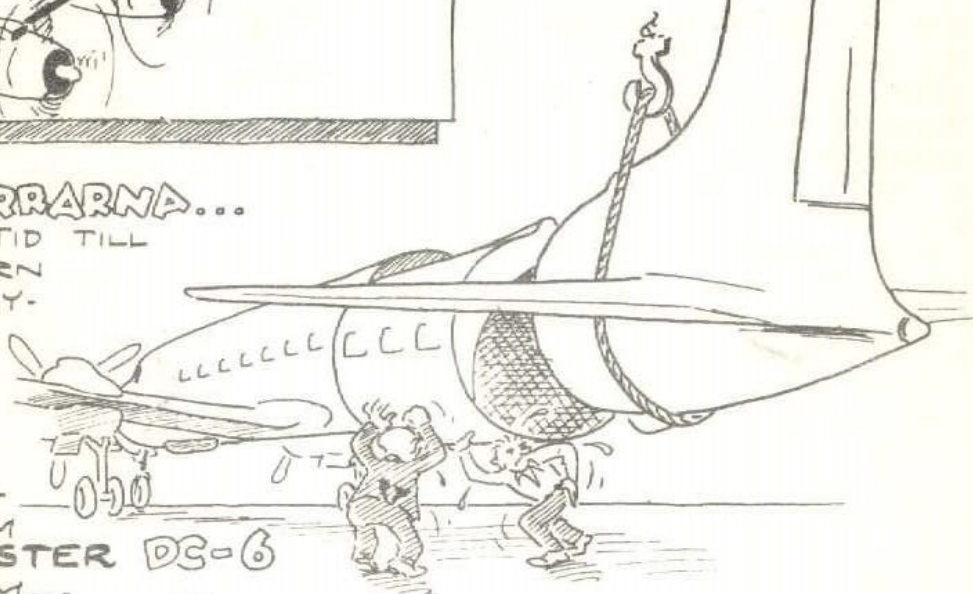


DOUGLAS DC-4...

VAR, NÄR "FREDEN" KOM, ETT AV DE BÄSTA TRAFIKPLAN SOM STOD FLYGBOLAGEN TILL BUDS...

DOUGLAS-HERRARNA...

YXADE EMELLERTID TILL EN ULTRAMODERN UPPLAGA AV SKYMASTERN: KROPPEN FÖRLÄNGDES ETT PAR METER, TRYCK-KABIN M. FL. FINURLIGHETER TILLKOM OCH **CLOUDMASTER DC-6** VAR ETT FAKTUM...

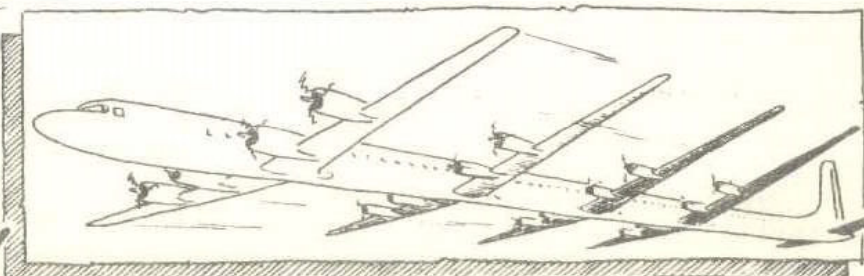


A BIGGER PLANE?! SURE - WE CAN!

HON BLEV ETT VACKERT BARN OCH UPPMUNTRADE AV FRAMGÅNGEN GICK MAN VIDARE: KROPPSLÄNGDEN ÖKADES ÄTER NÅGON METER OCH FRAKTPLANET LIFTMASTER DC-6A TOG FORM...

NU MEDDELAS FRÅN "OVER THERE" ATT DC-6A SKALL LANCERAS SOM PASSAGERARPLAN MED TYPBETECKNINGEN DC-6B!!

..VILKEN FÖRMODLIGEN FÖRLÄNGES EN BIT, BLIR DC-6C, SOM BLIR DC-6D ETC. ETC. ETC....! VÅGAR MAN ANA SEJ EN **DC-6Z**??



(Teckningen publicerad med benåget tillstånd av SAS)

