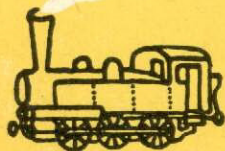
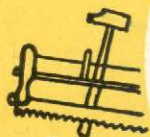


Hobby FOLK

5

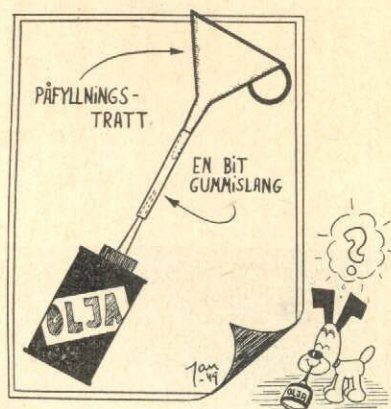


Juli-Augusti 1949

Pris 75 öre

I DANMARK o. NORGE 1 kr

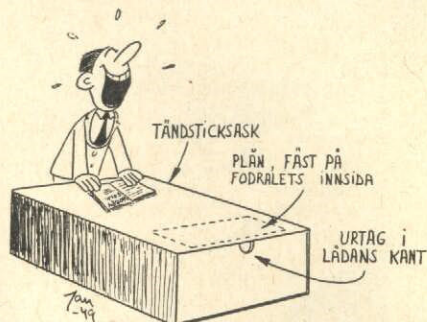
IDÉ hörnan



Oljekannpåfyllning.

Det finns flera typer av oljekannor, som inte har något bortskruvningsbart påfyllningslock, och att pressa in olja genom den smala pipen kan ha sina sidor. Med ovanstående metod går det elegant. Ett gummirör sätts över kannans smörjspets och en tratt sätts i gummiröret. Håll olja i tratten och pumpa in oljan genom att klämma på kannan. Luften pressas ut, men oljan blir som ett lås för luften, och olja kommer in i stället.

Smiling.

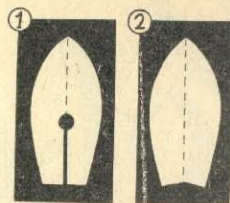


Tändsticksask med brinnande stickor.

Tag den avbildade tändsticksasken i ena handen med hålet pekande åt andra handen. Skaka på asken tills en sticka tittar ut. Drag ut den helt, tryckande svavlet mot askens tak.

Tore Wolff, Sthlm.

(Red. har fått en hel del tips som nästan är eldfarliga. Det här var den minst eldfarliga, men ändå uppmanar vi till försiktighet. De nya tändstickorna med rött svavel lär vara ofarligare än de gamla.)



Kamferbåt och spritbåt.

Om man klipper till eller skär ut en liten båt i balsa, papp eller kartong, kan man driva den framåt antingen genom att fästa en liten bit kamfer i dess akter, eller genom att hålla en droppe rödsprit i ett nyckelhålsliknande urtag. Om det senare urtaget göres större, så att hela båten liknar en hästsko, får båten större aktionsradie.

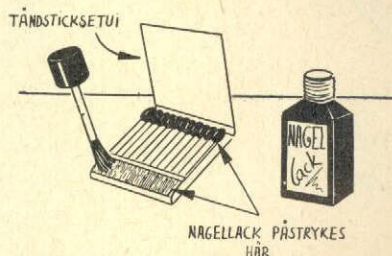
(Förslaget är insänt av flera läsare.)



Otrevlig enkrona.

Att göra överkan på gångbara mynt är förkastligt, men man kan ju ta något annat begärligt prydnadsföremål, en briljantbrosch eller dylikt, och löda fast detsamma vid en spik och spika fast spiken i parkettgolvet. När glada upphittare försöker lyfta den glada upptäckten från golvet, blir de allt annat än glada. Vad ägaren av diamanbroschen och parkettgolvet kommer att säga, lämpar sig knappast för tryck.

Jan o. Jan.



Våta tändstickor går att tända

om såväl tändstickor som plån överdragits med en hinna av nagellack.

Jan.

De tjugofem kronorna

som utlovades som pris varje månad skall nu fördelas, och redaktionen har trots vilda protester från idéfirman Jan o. Jan ansett att oljekannpåfyllningen är det enda förnuftiga förslaget. Alla är fortfarande hjärtligt välkomna med förslag, och 25 kronor står till förfogande som belöning varje gång.

Hobbyfolk

en liten båt
man driva den
en liten bit
att hålla en
knande urtag.
re, så att hela
större aktions-

are.)

mynt är för-
agot annat be-
antbrosch eller
id en spik och
När glada upp-
upptäckten från
da. Vad ägaren
kolvet kommer
ör tryck.

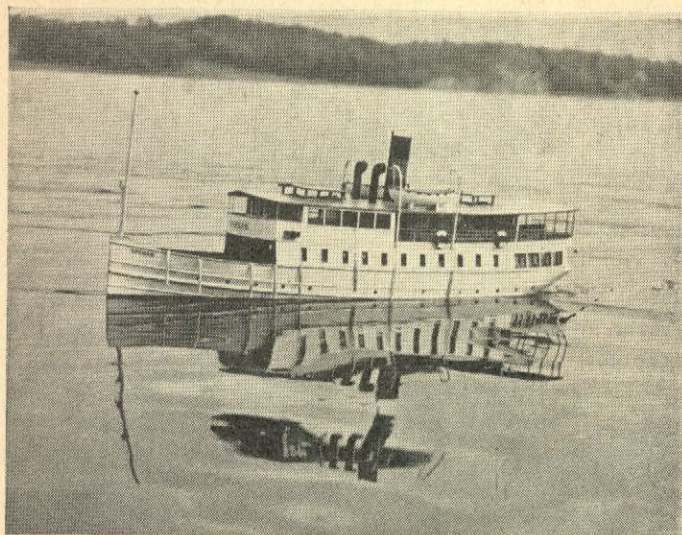
Jan o. Jan.

YKES

verdragits med
Jan.

anad skall nu
ots vilda pro-
nsett att olje-
örnuftiga för-
igt välkomna
till förfogande

b y f o l k



Håll för den undre bilden och visa
de andra båda för edra bekanta! Ni
kan få varenda en att tro, att det är
en riktig skärgårdsångare! Med litet
skarpsynthet kan man på alla tre
bilderna urskilja ångröken ur skor-
stenen!

REGATTA

Modellbåtsregattan den 26 juni 1949
är Hobbyfolks första officiella
framträdande som arrangör av en
modelltävling. Då det är första gång-
en i Sverige en sådan tävling med
motordrivna modellbåtar anordnas,
kommer naturligtvis oerfarenheten
att lysa igenom, men tidningen vill
genom arrangemanget bana vägen
för en gammal fin hobby, som all-
deles kommit i skuggan i det sjöriska
Sverige. Att tävlingen går på Sjö-
sportens dag på Världssportutställ-
ningen är signifikativt för dess syfte
— att göra svenska folket sjösinnat.

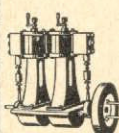
Båtar av alla sorter

är anmälda till tävlingen, och vi får
bl. a. se flera av våra kända modell-
racerförare försöka sig på det våta
elementet.

Tävlingen är den första i sitt slag,
men Hobbyfolk återkommer inom
kort med ytterligare tävlingar, och
de, som vill vara med om nästa täv-
ling bedes anmäla sig till tidningens
redaktion.

Omslagsbilden

visar som alla ser Uno Milton och
hans skärgårdsångare "Tärnan", en
trevlig bekantskap från modellregat-
tan, varom mer kan läsas på denna
och följande sidor. Numret är i öv-
rigt ägnat ganska mycket åt itali-
enskt modellbygge för att fira det
som vi hoppas fruktbringande sam-
arbete, som Hobbyfolk inlett med en
av Europas förnämsta modelltid-
ningar "Modellismo".



KATALOG

innehållande stor sortering ex-
perimentartiklar radiodelar,
elekt. material, verktyg, artist-
material, leksaker, ritningar,
handböcker m.m. sändes gratis
mot insändande av ett 20-öres
frimärke, som återbetalas vid
första order.

**Ritning till tvåcyl-
drig ångmaskin 1.50**

Clas Ohlson & Co A.B., Insjön

På Edsvikens aftonlugna böljor stävar skärgårdsångaren "Tärnan". Dunk, dunk, låter det i maskinen, när propellern gör 150 varv i minuten, och ur skorstenen står en lätt vit rök. Den som kommer i lä om "Tärnan" känner en bekant lukt av brinnande rödsprit. Framför en udde möter "Tärnan" Edsvikens vågor, den kränger mjukt men lika härligt övertungt som alla skärgårdsbåtar har för vana att göra, och stävar tappert vidare, fast den i den "höga" sjön nästan verkar att stå stilla.

Vilken hobby! Den som en gång fått uppleva att se en riktig modellbåt gå med riktig ångmaskin måste ge sig helt — det här är hobbyn nummer ett. Världens kanske äldsta modellbyggarhobby är fortfarande den elegantaste och flotteste. Ingenting är så tacksamt som modellbåtbygge. Båtbyggaren behöver aldrig lida av materialbrist, för trä och litet mässingplåt finns alltid att få, och han behöver aldrig kämpa mot tyngden. Inget fast material är så tungt, att det inte kan göras en båt av det.

Men varför är då inte modellbåthobbyn Sveriges förnämsta, när varje svensk har så nära till vattendrag och sjöar? Vi måste slå ett slag för modellbåtbygget, och härmed kommer en del tips från Uno Milton, som för 6 år sedan, då

Skärgårdsredare Uno Milton ser om ångmaskinen medan han eldar upp ångpannan. Han börjar med bara en liten skvätt vatten i pannan och ett par deciliter rödsprit. Det kommer att räcka för en halv timmes färd! Drifstkostnaderna är mycket låga...

dana finns också, mycket goda, detaljerade och i lämpliga skalor hos Föreningen Sveriges Flotta.

Den här artikeln var inte menad som en arbetsbeskrivning i vanlig mening, men den har säkert givit er en impuls. Sätt i gång och bygg, rekvirera i varje fall en prislista från Er hobbyfirma och kom sedan till Hobbyfolks red. och visa på den egna skapelsen!

Tärnan

är en av de huvudagerande på Hobbyfolks modellbåtsregatta den 26 juni på Världssportutställningen. De övriga båtarna blir dels några mindre elektriskt drivna saker, dels ett koppel ilsket vrålande racerbåtar för centrumlinan.

Den båt som lyckas bäst kommer naturligtvis att beskrivas närmare i Hobbyfolks nästa num-

Skärgårdselegans i miniatyr

han var 16 år, gjorde den tjusiga modellen Tärnan:

— Att jag valde en skärgårdsångare hade många orsaker, berättar Uno. Framför allt är den ju så enkel, eftersom den inte har så många detaljer. Inga kranar, inga beslag, och ändå är den ganska vacker och passar så bra in i vassruggarna vid en sjöstrand.

Skrovet är urholkat och byggt enligt skiktmetoden. Överbyggnaden är helt och hållet i plywood och borttagbar. Därunder är det gott utrymme för ångpannan, spritlampan och de två cylindrarna. Hela maskineriet är lätt i mäs-sing, och alla delar är som regel standardsaker, som kan köpas hos närmaste metallgrossist. Cylindrarna är exempelvis vanliga mäs-singrör, och kolvarna bultar i en lämplig dimension. Vevaxeln med två slängar är av grov järntråd (!) och vevaxellagren och tapparna standardrör. Ångventilerna till cylindrarna är enligt det gamla hederliga hålventilsystemet med vridande cylindrar. Ångan leds ur cylindrarna direkt till skorstenens bas.

— Jag tror inte materialkostnaden på hela den här båten är mer än en tia eller något i den stilen, säger Uno fortsättningsvis. Den som tror att ritningarna var dyra gör också ett grovt miss-tag — Uno har inte haft några ritningar, utan gått och tittat på skärgårdsbåtar och gjort modellen i fantasin. Tärnan är en symfoni på skärgårdsbåtar.

Det är givet att man måste vara en smula händig, när man bygger modellbåtar, och man måste också helst ha tillgång till ritningar. Så-

mer. Vi hoppas få en hel del erfarenheter och kommer att få lösning på en hel del frågor om avvägning, centrumlinans längd, pålens höjd etc.

De båtar som inte ställer upp till hastighets-tävling får i stället tävla i en rolig pricktävling, där båten skall gå en viss distans mot ett mål, två stolpar med en femma markerad på varje. I en rad på var sin sida om dessa stolpar står åt vardera hållet en med 4, en med 3, en med 2 och en med 1. Deltagarna få poäng alltefter pricksäkerheten, och det högsta poängtalet, 5 poäng, fås när man kör mellan fem-stolparna. För övrigt blir poängen:

Mellan 4 och 5	4 poäng
„ 3 och 4	3 „
„ 2 och 3	2 „
„ 1 och 2	1 „

Båten har egen påfyllningspump till ångpannan, så det är ingen risk att han kokar torrt. Ögonblickligen som båten sätts ned i vattnet, börjar den pumpa upp vatten i pannan, tills det rätta vattenståndet uppnåtts. Den har också en länspump, och för att pumpen skall få arbete och det hela skall se verklighetstroget ut, har Uno med flit gjort en läcka... Folket på bryggan är imponerat!

H o b b y f o l k

J u l i - A u g u



om ångmaski-
nan. Han bör-
atten i pannan
et kommer att
! Driftskostna-
a...

etaljerade och i
Sveriges Flotta.
nad som en ar-
men den har
gång och bygg,
från Er hobby-
folks red. och

Hobbyfolks mo-
dellssportutställ-
ls några mindre
t koppel ilsket
lina.
ner naturligtvis
folks nästa num-

iatyr

rfarenheter och
del frågor om
t, pålens höjd

till hastighets-
lig pricktävling,
ns mot ett mål,
kerad på varje.
a stolpar står åt
ed 3, en med 2
poäng alltefter
a poängtalet, 5
fem-stolparna.

..... 4 poäng
..... 3 „
..... 2 „
..... 1 „

p till ångpan-
en kokar torrt.
ned i vattnet,
i pannan, tills
Den har också
skall få arbete
stroget ut, har
olket på bryg-



"Teknik i Miniatur"

Den med jämna mellanrum återkommande utställningen "Teknik i Miniatur" på Tekniska muséet i Stockholm kommer att på nytt äga rum i mars eller april 1950. Hela landets modellbyggare inbjuds att delta med sina modeller, och bland nyheterna märks en stadig strävan att vinna även modellbyggare, som inte är så avancerade. I den kommitté, som tillsattes vid modellbyggarkonferens den 3 juni, kom utom representanter för initiativtagarna Teknik för Alla och Tekniska muséet bland andra ing. Sigurd Isacson att sitta, och det senare namnet blir nog en garanti för att de smärre modellbyggarna får sin stora chans. Muséets intendent Ahlén utlovade mer lokaler till utställningens förloppande.

Vid diskussionen på konferensen avhandlades livligt frågan vad som kan göra för modellbyggets ytterligare utveckling. Konferensen själv gav med sina 40 deltagare en mycket kraftig tankeställare i frågan — om dessa 40 tappra var det enda som kunde trummas ihop, är modellbygget dömt till undergång som hobby! Den tillsatta kommittén fick också i uppdrag att söka finna en fastare organisation för modellbygget, sedan det tidigare "Modellbyggarnas Riksförbund" dödförklarats.

Hobbyfolks red. fick den uppfattningen, att det för modellbyggarrhobbyns utveckling fordras ett uppoffrande arbete, och det står oss också klart, att Hobbyfolk kan hjälpa till med den saken.

J. J.

Hobby FOLK

Nr 5 Juli-Augusti 1949

Redaktör och ansvarig utgivare:

JAN JANGÖ

Postadress:

Järntorgsgatan 42 — Stockholm

Telefoner: Red. Jangö 11 20 86

Tryckeriet 21 44 16

Pren. o. exp. 46 24 87

Postgirokonton 35 49 46

Prenumeration: Helår (10 nummer) kr. 6:—,
i Danmark och Norge kr. 8:—.

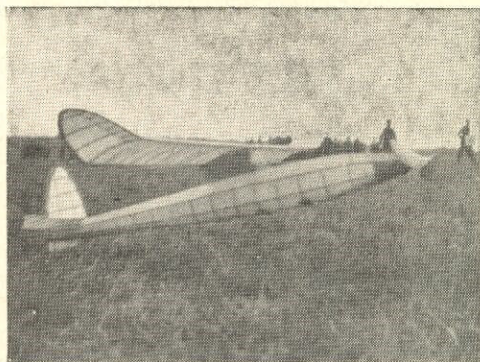
MODELLFLYGET FÖR DAGEN

Det är ont om stortävlingar i modellflyg, och fastän Vintertävlingen ligger så långt tillbaka i tiden, är den ändå årets hittills största och ett synnerligen angenämt minne för dem som hade tillfälle att närvara vid det stora slaget i skomakarmetropolen den 20 mars. Ett härligt modellflygväder och strålande resultat. Dessa känner Hobbyfolks läsare från förra numret av tidningen, och vi skall här i stället intressera oss för de modeller som fanns för beskådande.

Gummimotormodellerna

har alltid varit mitt stora intresse, och jag är uppriktigt glad över att intresset för G-kärrorna åter är i stigande. Det är naturligtvis chansen till en Englands-resa i sommar som lockar. "Jaguar", den engelska modellen som vann Wakefieldstävlingen i somras har tydligen imponerat stort på våra svenska modellflygare, åtminstone fick man det intrycket på VT. Nu fanns det en hel del "Jaguare" direkt byggda efter originalritningar. Byggarna hade ingen anledning att ångra sig, samtliga visade god flygarförmåga. De intressantaste G-kärrorna på VT var konstruerade av Börje Börjesson och Lennart Segerfeldt från Göteborg. Konstruktionen var enligt samma idé som "Jaguar" fastän ytterligare utvecklad. Kroppen bestod av ett balansrör med en kort utbyggnad som vingen vilade på. Snurran, enligt känt göteborgsmanér, strängt följande F. W. Schmidts teorier. Gösta Karlsson, som vann klassen och dessutom satte ett förnämligt svenskt rekord, hade en trevlig modell. Sjukantig kropp, med vingen vilande på en kabinförsedd baldakin. Vinge och stjärtplan försedda med tunna moderna profiler. Bland allt det nya fanns en gam-

Förlåt redaktören i sommarvärmen! T. v. svenska rekordmodellen i klass Gint, liggande därbredvid Åke Roggentin med sitt still going stronga museiföremål från 1936. Om läsaren vrider huvudet ett kvarts varv till vänster, blir bilden rättvänd. (Idén är till hälften saxad ur Grönköpings Veckoblad, men där måste man vrida huvudet ett halvt varv, vilket är farligare.)



mal modell byggd 1937 av Åke Roggentin, och den visade inte några direkta ålderdomskrämpor. Till nästa stortävling lovade "Roger" komma med något nytt. Vi väntar med spänning!

Segelmodellerna

var över lag av mycket god kvalitet och modellflygarna synes behärska starttekniken bra numera. Några direkta nyheter fanns inte i denna klass. Segraren Lennart Persson från Höör, vann en rättvis seger med en bra modell följande principen med balsanos och bom till kropp. Denna typ synes bli något av standard i segelklassen, och intet ont i det, den är både lättbyggd och effektiv. Ragnar Odenman, som satte svenskt rekord hade dock en modell med spantbyggd kropp. Odenmans insats nu såväl som på SM i somras var utomordentlig, varför en landslagsplats i sommar verkar given för hans del.

Odenman tog hem segern i F-klassen med en välbyggd och vältrimmad modell. Balsakropp utformad till baldakin under vingen, som har polygonform. Karl Erik Andersson, Norrköping, hade en stor, trevlig modell med flat kropp och Dynamotorn sittande på ena sidan. Första starten med denna modell resulterade i nytt svenskt rekord med över 22 min! Nils-Bertil Blomé, Örebro, som senare slog detta rekord, hade en enkel och bra modell. Fyrkantig kropp med baldakin, U-form på vingen och moderna profiler i såväl vinge som stjärtplan.

Motorerna som användes var i nio fall av tio den välkända Västerås-dieseln "Komet". En och annan engelsk dieselmotor fanns också, likaså den schweiziska "Dyno I", dieslarnas fader. En tändstiftsmotor fanns också. Det var Cumuluspojken Karl-Erik Carlsson som drog uppmärksamheten till sig genom sin ilsket smattrande "Ohlsson 60".

Som helhet kan man nog säga att det svenska modellflyget är av mycket hög standard just nu. Man får hoppas att antalet stortävlingar ökas, så att utvecklingen kan stimuleras ytterligare. Det skulle säkert inte skada med ett internationellt evenemang snart.

Vad säger KSAK om saken?

Karl-Axel Pettersson.

Reaktion

Under Bromma två reaktioner: Tegen Tage Nissv och Stockholms tillfälle att besöka tionsmodeller i sin "gamla" flygningen på Österdels en ny kom-

Båda flygplan Dyna-Jet aggregatdardaggregat, "S" näre ett racera som bara rymde 20 sekunder på e hann den komm officiellt var på 177 får tydligen

Det var på en de att se startce framställd luftst gregatet. En kr ändamålet, varvi ras om att pur kopplad till tän röret. Varje pur gångar och dåna en oceanångare. dragen ton med Induktionsappara och ilar fram öve lar kraftigare och Bortåt 200-kmstr är inte olik vad pire. Själva flygn 26 meters linor, n galkraften så pas ligger i vinkel oc Aggregaten är



AGEN

e Roggentin, och
ålderdomskräm-
le "Rogger" kom-
med spänning!

alitet och modell-
tekniken bra nu-
nans inte i denna
från Höör, vann
modell följande
n till kropp. Den-
dard i segelklas-
r både lättbyggd
som satte svenskt
med spantbodygd
väl som på SM i
för en landslags-
ör hans del.

klassen med en
l. Balsakropp ut-
gen, som har po-
son, Norrköping,
ed flat kropp och
dan. Första star-
de i nytt svenskt
ertil Blomé, Öre-
rd, hade en enkel
op med baldakin,
a profiler i såväl

i nio fall av tio
"Komet". En och
ns också, likaså
slarnas fader. En
et var Cumulus-
drog uppmärks-
lsket smattrande

a att det svenska
standard just nu.
ortävlingar ökas,
leras ytterligare.
ed ett internatio-

xel Pettersson.



bbyfolk

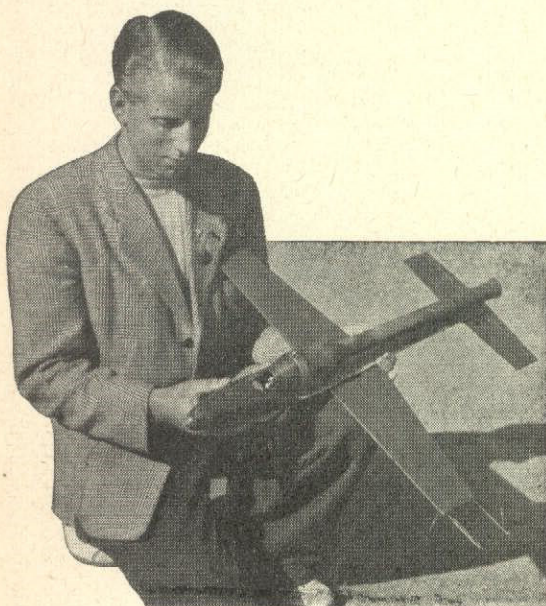
Reaktionsmodeller i stan

Under Bromma-dagarna gästades Stockholm av två reaktionsmodellflygande dalmasar, nämligen Tage Nissvik och Olle Lekare från Rättvik, och Stockholms modellflygare hade ett utsökt tillfälle att beskåda och än mera lyssna till reaktionsmodeller i luften. Lekare hade med sig dels sin "gamla" flygande vinge, känd från uppvisningen på Östermalms idrottsplats förra hösten, dels en ny konventionell modell "Snajs".

Båda flygplanen är försedda med amerikanska Dyna-Jet aggregat, flygande vingen med ett standardaggregat, "Snajs" med "red head", det senare ett raceraggregat. "Snajs" hade en tank, som bara rymde 1 dl, och gick inte stort mer än 20 sekunder på en påfyllning, men på den tiden hann den komma upp i 177 klockade kmh. Inofficiellt var planet uppe i över 200 kmh, men 177 får tydligen tillsvidare gälla som rekord.

Det var på en gång intressant och fasaväckande att se startceremonien, då en på konstlad väg framställd luftström skall pressas in genom aggregatet. En kraftig cykelpump användes för ändamålet, varvid tre man omväxlande fick turas om att pumpa. En induktionsapparat är kopplad till tändstiftet för att tulla eld inuti röret. Varje pumpstag blir förstärkt miljontals gånger och dånar över fältet som ångvisslan på en oceanångare. Ett tu tre blir det en lång, utdragen ton med 280 svängningar per sekund. Induktionsapparaten kopplas ifrån. Planet släpps och ilar fram över fältet, medan aggregatet vrålar kraftigare och kraftigare, ju mer luft det får. Bortåt 200-kmstreck utvecklas 2 hk, och låten är inte olik vad som åstadkommes av en Vampire. Själva flygningen sker med U-kontroll och 26 meters linor, men rots linlängden är centrifugalkraften så pass stor, att mannen vid centrum ligger i vinkel och väger åt andra hållet.

Aggregaten är mycket känsliga, och särskilt



Typisk svensk segelmodell av internationell toppklass — Gunnar Kalén från Gamen har gjort den.

ventilanordningen med 10 lameller, som öppnar och sluter förbränningsrummet 280 gånger i sekunden, kan lätt brännas upp. Så hände denna gång med den flygande vingen.

Nissvik, som konstruerat vingen (byggt den har Lekare gjort), berättade om de försök till kvällsflygning som gjorts hemma i Rättvik. Det slår ut en kraftig låga ur röret, och det hela erbjuder ett fantastiskt skådespel. Rent tekniskt sett skulle man få större effekt genom ett vida längre aggregat, men då blir det för stora otympliga modeller och andra konstruktionssvårigheter.

Sjango.

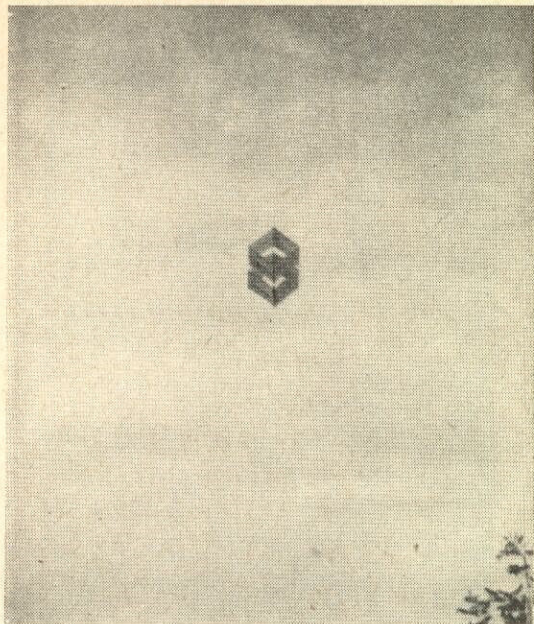
Wakefielduttagningen.

Den svenska Wakefieldlaget till London tas ut omkr. den 20 juni, tyvärr för sent för att uppgiften skall hinna tas med i detta nummer av Hobbyfolk. Vi får återkomma med lagets sammansättning i nästa nummer i samband med reportaget från London. Ett 20-tal man låg hyggligt till.

MFK Cumulus

delade hangar II ute på Brommadagarna med Getingarna i Stockholm och höll täta uppvisningar i U-kontrollflygning. Gunnar Rosén gjorde med sin VästeråsDieseldrivna modell en flygning på över en mil med en medelfart av 83 km/tim. Med 13 meters lina betydde det att Gunnar Rosén fick snurra 120 varv runt, runt!

Olle Lekare med "Snajs" — lekaresak kanske, men absolut inga leksaker!



Hej och hå, hobbyfolket!

Hobby-Folke bedriver för dagen en ganska lugn och härlig hobby — drakflygning.

Drakflygning fordrar blåsväder, varvid man sträcker ut ett 200—400 meter långt snöre och skickar upp draken i vädret. Man kan sedan antingen göra som Hobby-Folke — binda draken vid ett träd och låta den flyga och flänga däruppe i luftdraget, eller också göra som Hobby-Folke och Hobby-Farfar gjorde förr i världen — idka flygfotografering från drake.

De båda bilderna

på denna sida är hämtade ur Hobby-Folkes familjealbum. Å den längre bilden synes han själv jämte Hobby-Farfar. Å bilden här uppe till vänster synes den stora låddraken i sitt rätta element.

Fotograferingen

tillgick i all enkelhet så, att familjens väckarklockas uppdragningskruv till ringverket försågs med en vev, och att veven sattes i förbindelse med ett snöre, som gick till en gammal hederlig 8-kronors lådkamera. Klockan ställdes på ringning, draken gick till vaders, och det blev spännande ögonblick, medan de bålde drakseglarna stod nere på marken och höll i tåten och väntade på ringning.

Ringningen och knäppningen

av luftfotografiet kunde komma vid de mest olämpliga tillfälle. Ibland rang det redan vid starten, och det ty åtföljande fotot föreställde bilden av ett snöre och i dettas bortre ända den till en flugas storlek nedförminskade Hobby-Farfar. Om det blåste bra, slet sig draken och

gav sig ut på flygspaning på egen hand. En bild från en dylik vansinnesfärd föreställer en äldre dam med skräckslaget utseende — hon stod en meter från vidundret, då det "ringde".

Draken vill gärna utföra en vaggande rörelse i luften, och därför blev många fotografier sudriga streck. En snabb kamera med slutare på 1/300 eller 1/500 sekund är att föredraga.

Slutresultatet

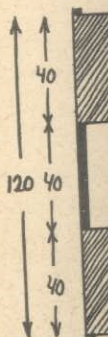
efter en sommars ihärdigt fotograferande blev en mycket fin bild av en bondgård. Hobbyfolk kommer vid ett senare tillfälle att visa bilden i sina spalter — vi vet nämligen inte, om inte bilden rentav måste godkännas av försvarsstaten.

Hobby-Folke.



Draken är byggd
vanliga ribbor
och klädes med
papper eller tu
som limmas fast
ställningen. Till
arna användes sa
rial som till sj
en. Drakens kor
och mått framgår
av teckningarna p
sida.

DRAKENS



en hand. En bild
reställer en äldre
— hon stod en
ringde".
vaggande rörelse
fotografier sud-
med slutare på
föredraga.

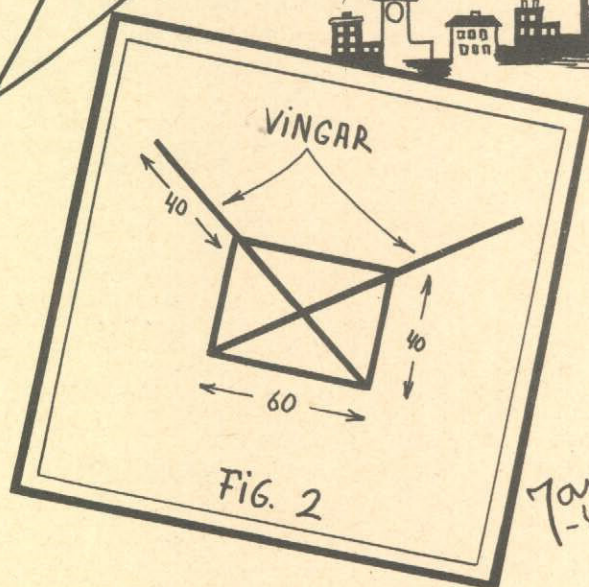
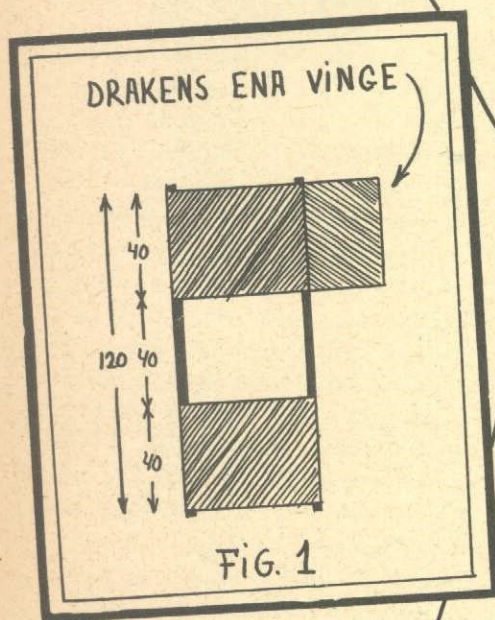
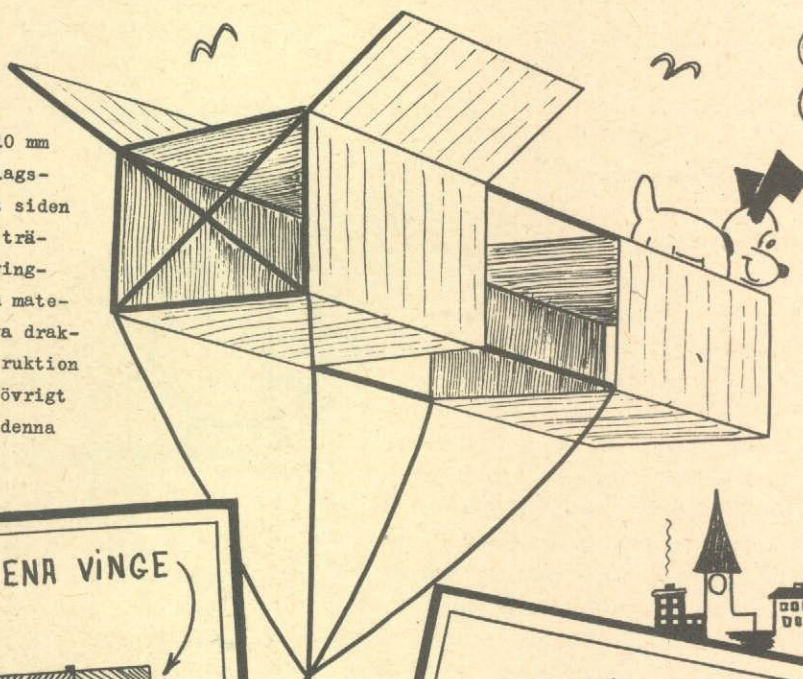
ograferande blev
igård. Hobbyfolk
att visa bilden i
en inte, om inte
s av försvarssta-

Hobby-Folke.

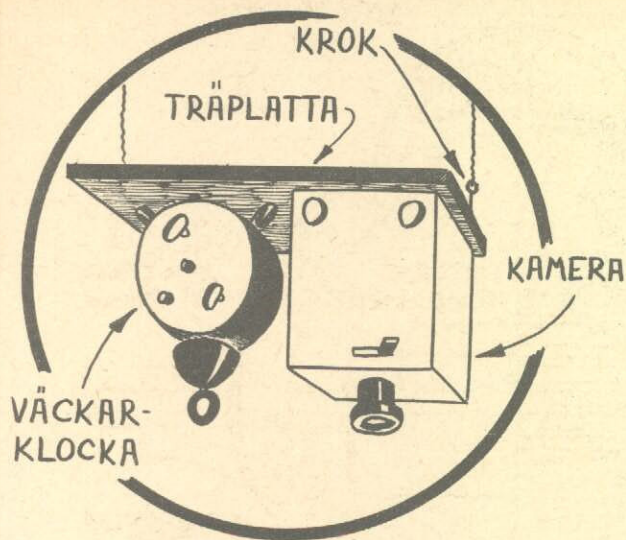


Bygg en drake och ha lika
roligt som redaktionsjycken
härbredvid, säger HOBBY-FOLK
till alla sina läsare och
här nedan lämnar vi beskriv-
ningen på en enkel låddrake
som är lätt att bygga och
som Ni till och med kan ta
flygfotografier med.

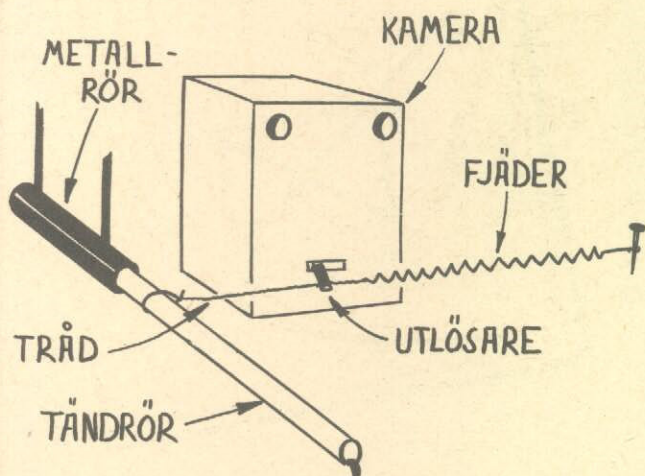
Draken är byggd av
vanliga ribbor 10·10 mm
och klädes med omslags-
papper ellert tunnt siden
som limmas fast på trä-
ställningen. Till ving-
arna användes samma mate-
rial som till själva drak-
en. Drakens konstruktion
och mått framgår i övrigt
av teckningarna på denna
sida.



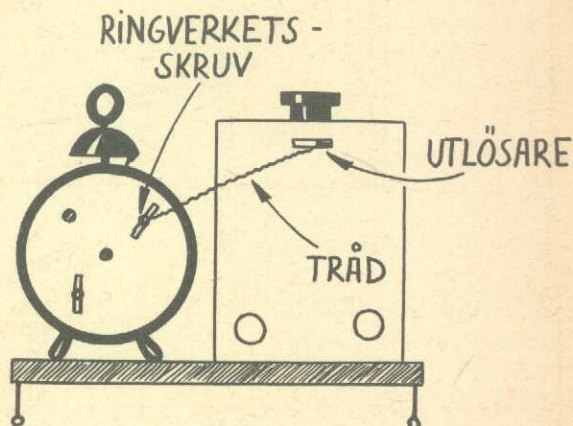
7am
-49



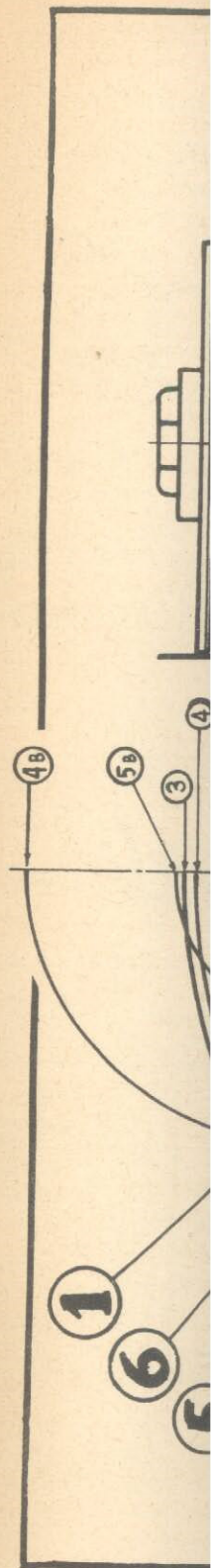
Vid flygfotografering måste man vidare ordna så att exponeringen med hjälp av en självutlösare först sker när draken befinner sig en bra bit upp i luften. Då det emellertid i allmänhet dröjer en bra stund innan den har nått önskad höjd kan man inte använda den på en del kameror inmonterade självutlösaren, vilken bara medger fördröjningar på omkring 1 minut. Den enklaste hemgjorda självutlösaren är då en vanlig väckarklocka där, vid ringningen, en tråd som är förbunden med utlösaren, får rulla upp sig och därigenom utlösa kameran.



Då HOBBY-FOLK:s drake är av mycket stabil konstruktion och då den, tack vare vingarna, "står" mycket stadigt i luften är den utomordentligt väl lämpad för flygfotografering. Kameran kan då emellertid inte skruvas fast direkt på draken utan måste fästas, så att den hela tiden pekar rakt nedåt. Detta sker bäst genom att kameran och dess utlösningsanordning fästes på en träplatta, som sedan genom upphängning i två väl valda punkter fås att hänga med kameran något så när lodrätt.



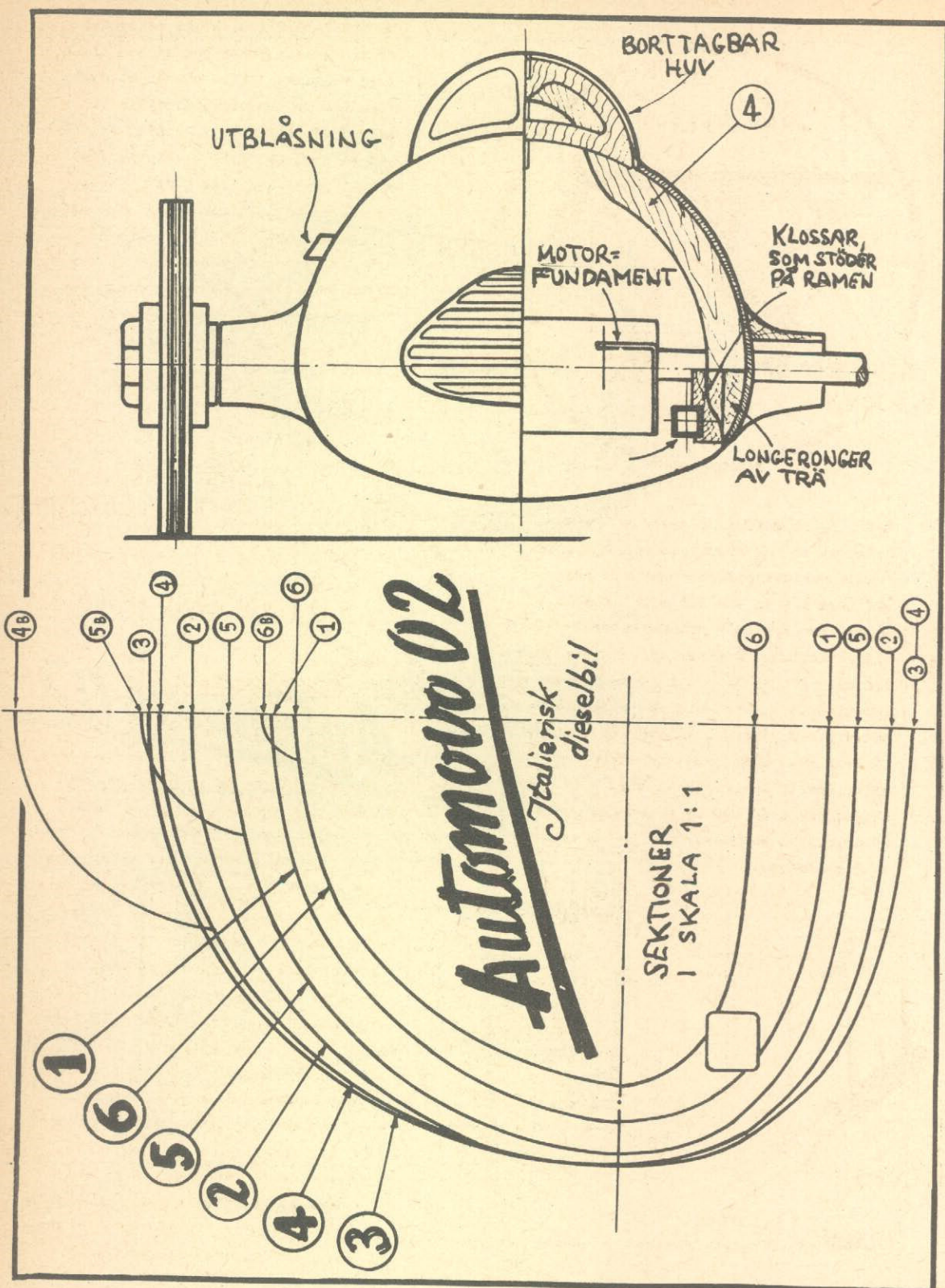
Emellertid blir en självutlösare med väckarklocka ganska tung och draken förmår lyfta hela anordningen endast vid kraftig vind, därför skall vi här också lämna beskrivning på en lättare utlösare. Dess huvuddel är ett tändrör, ett slags långsamt brinnande stormtändsticka, som användes vid större fyrverkerier för att man ska slippa tända en vanlig tändsticka vid avfyrningen av varje pjäs. Kring tändröret har en tråd, som håller en fjäder spänd, knutits. Då tändrörets glöd når tråden brinner denna av, fjädern drar ihop sig och då denna också varit fäst vid kamerans utlösare, utlöses kameran och fotograferingen är klar. Var emellertid försiktig vid användningen av tändrör, ty eldfaran är stor i skogen på sommaren och hösten.

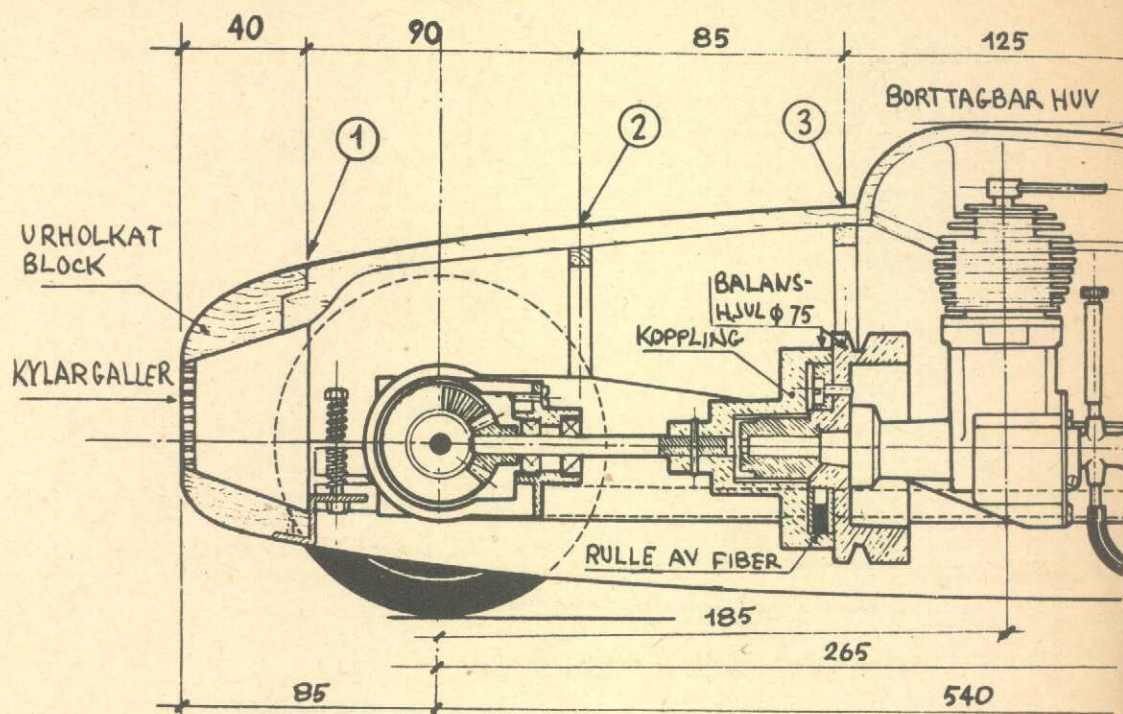


av mycket
 då den, tack
 ket stadigt
 ntligt väl
 ring. Kameran
 kruvas fast
 ste fästas,
 kar rakt nedåt.
 t kameran
 ning fästes
 an genom upp-
 punkter fås
 got så när

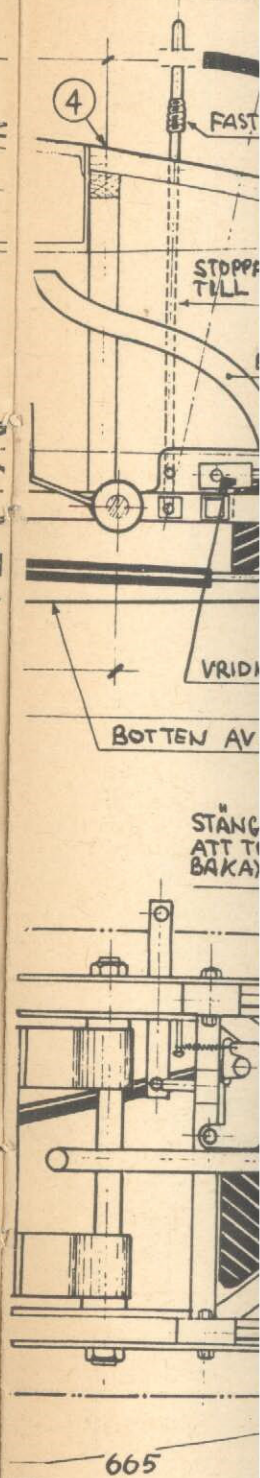
UTLÖSARE

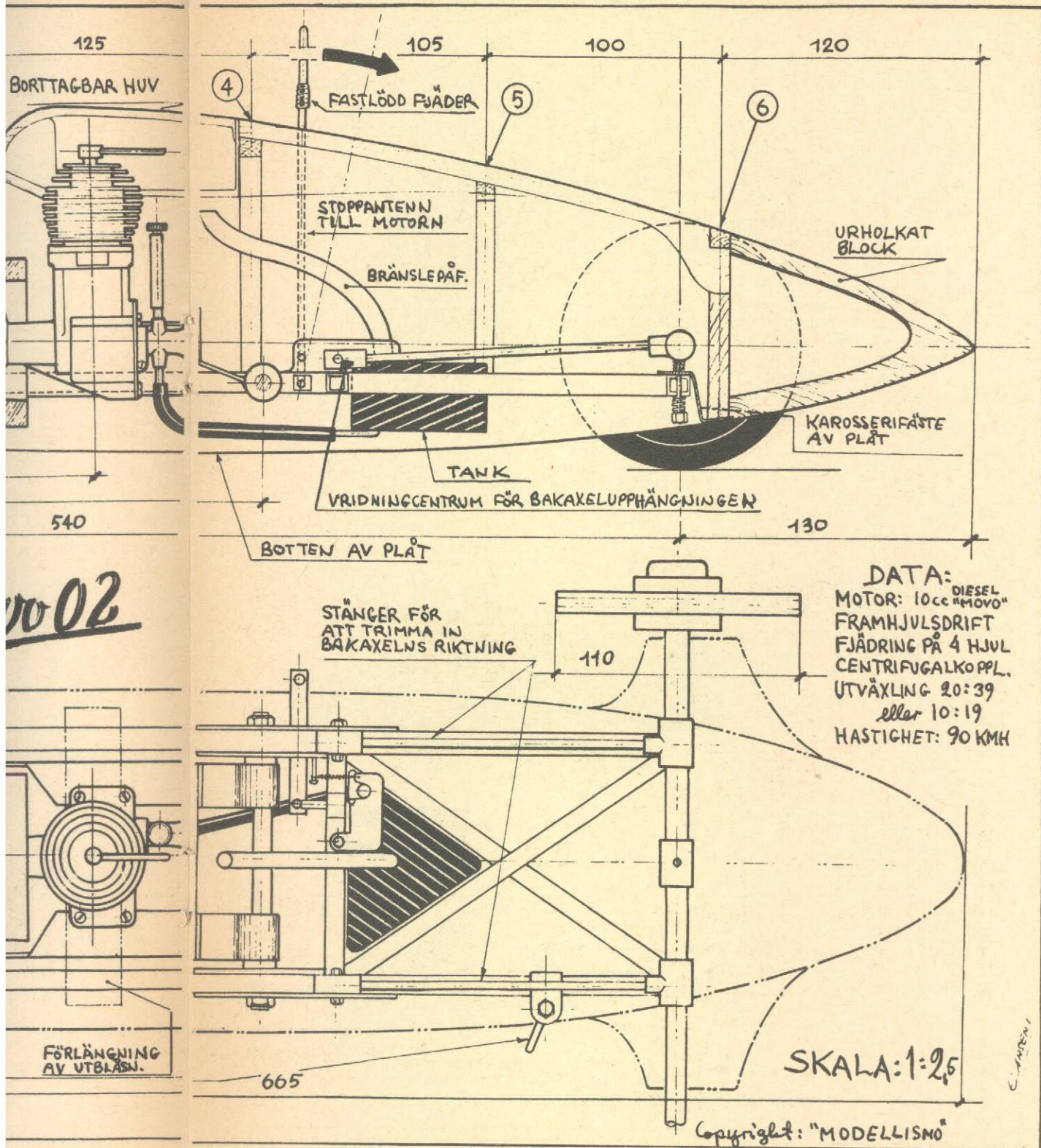
tlösare med
 och draken
 ngen endast
 skall vi här
 å en lättare
 r ett tändrör,
 nde storm-
 vid större
 ska slippa
 a vid avfyr-
 ng tändröret
 en fjäder
 rets glöd när
 fjädern drar
 så varit fäst-
 utlöses
 en är klar.
 vid använd-
 faran är stor
 hösten.





Automovo 02

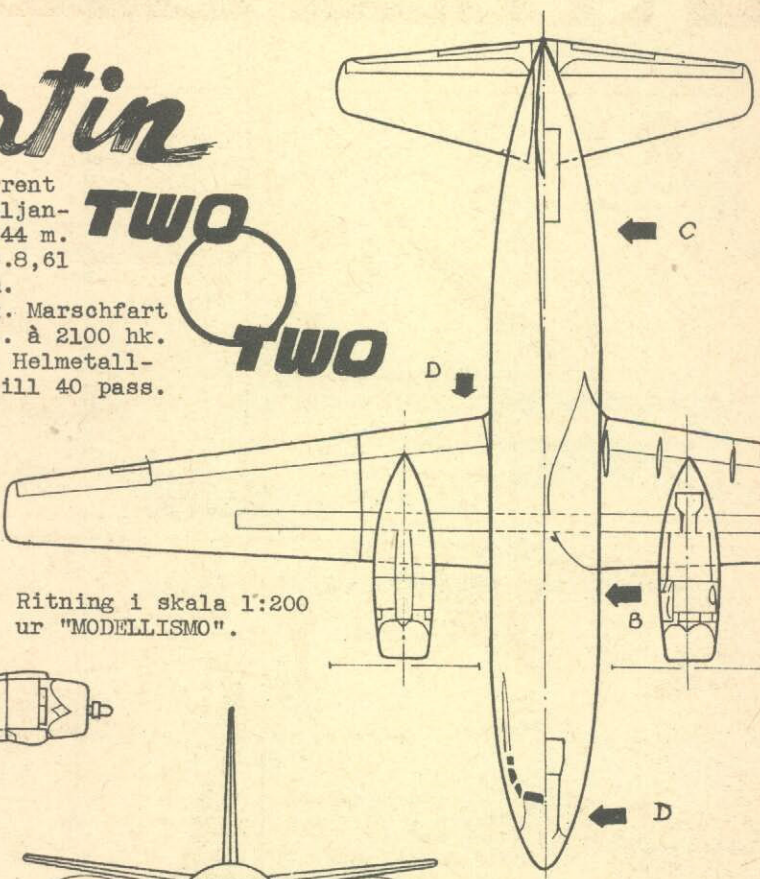
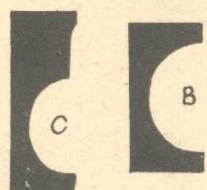




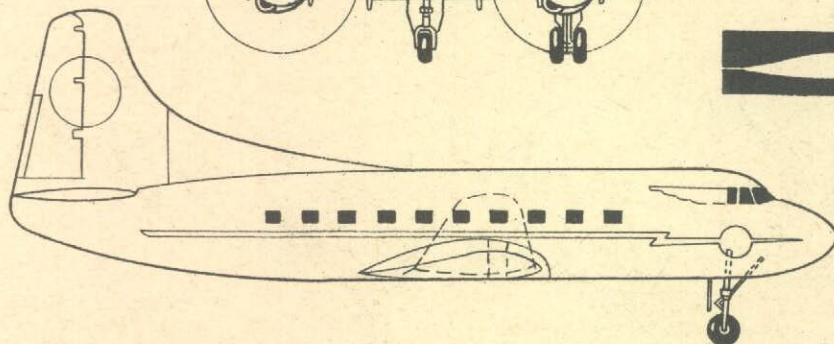
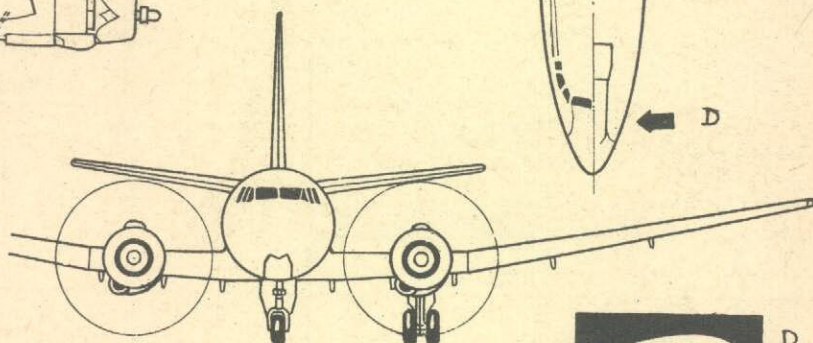
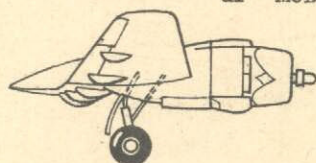
Martin

"Scandias" konkurrent
Martin 202 har följande data: Spv. 28,44 m.
Längd 21,75 m. Hö. 8,61 m. Vingyta 80 kvm.
Flygvikt 18115 kg. Marschfart 443 kmh. 2 st mot. à 2100 hk.
Flygstr. 3170 km. Helmetallkonstr. Tar upp till 40 pass.

TWO
TWO

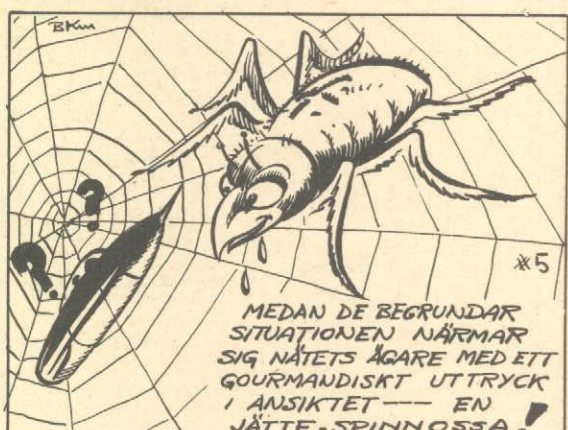
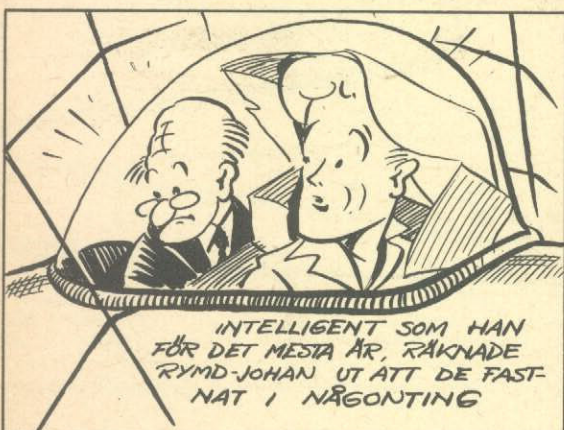
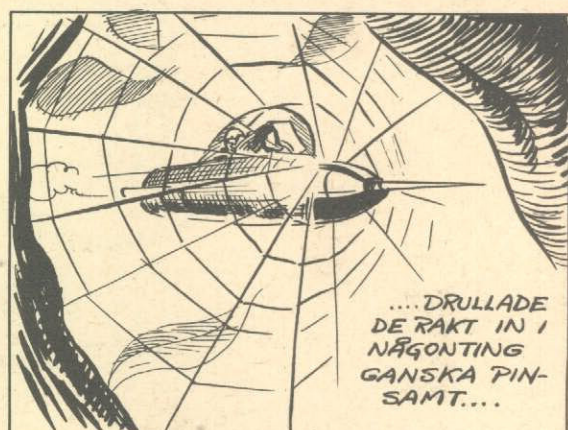
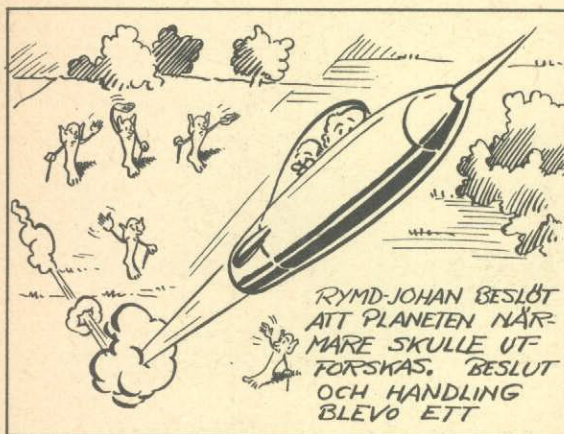


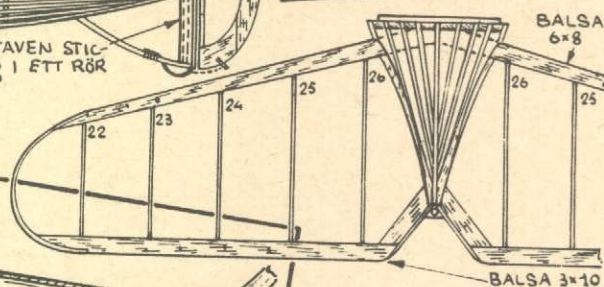
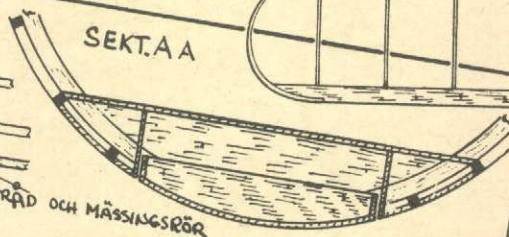
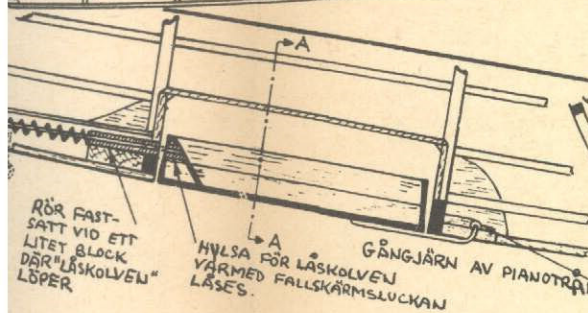
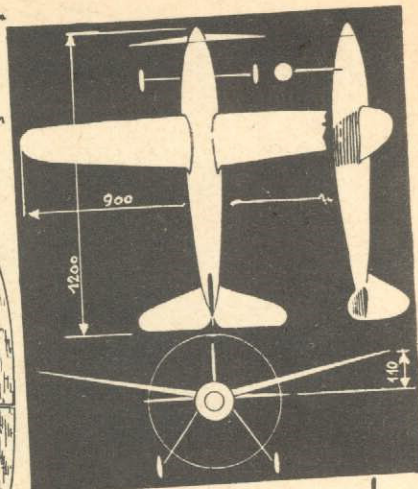
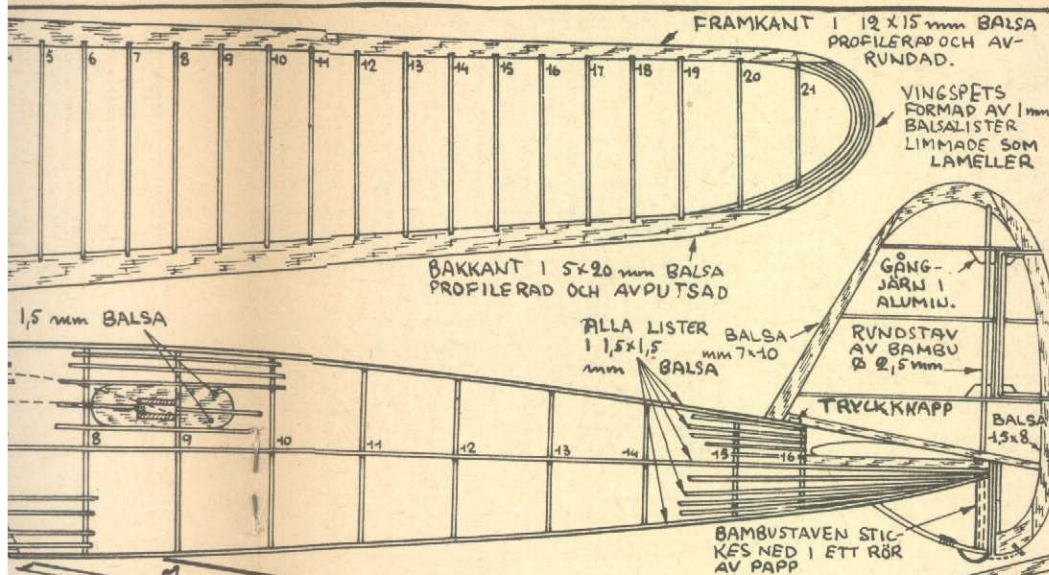
Ritning i skala 1:200
ur "MODELLISMO".



G. IANNI^o

RYMD-JOHAN





GUMMIMOTORN BESTÅR AV 12 STRÄNGAR GUMMI 6x1 mm

STARTBESKRIVNING:

1. VECKLA IHOP FALLSKÄRMEN
2. PLACERA DEN I LUCKAN
3. STÄNG LUCKAN, SPÄNN GUMMISHOODEN OCH HAKA FAST TRÄDRINGEN MED STUBBEN MELLAN DEN RÖRLIGA KROKEN VID "LÄSKOLVEN" OCH KROKEN PÅ FALLSKÄRMSLINANS GUMMISHOOD. GLÖM EJ TÄNDA STUBBEN FÖRE START OCH TÄNK PÅ BRANDFARAN!

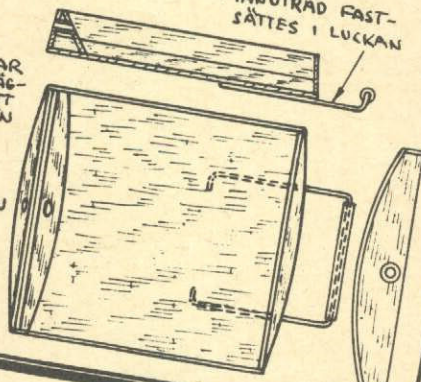
STUBBINEN ÄR ETT SKOSNÖRE DOPPAT I SALPETERSYRA (BRÄNN-TIDEN ÄR 25 min på 90 sek.)

STUBBINEN ÄR FAST VID EN RING AV SYTRÄD FALLSKÄRMSLINAN

LUCKAN HAR KONISKA VÄGGAR FÖR ATT FALLSKÄRMEN LÄTT SKALL FALLA UT

DETALJ AV LADAN SOM GÖRES AV 1 mm Balsa

1 mm PIANOTRÄD FASTSÄTTES I LUCKAN



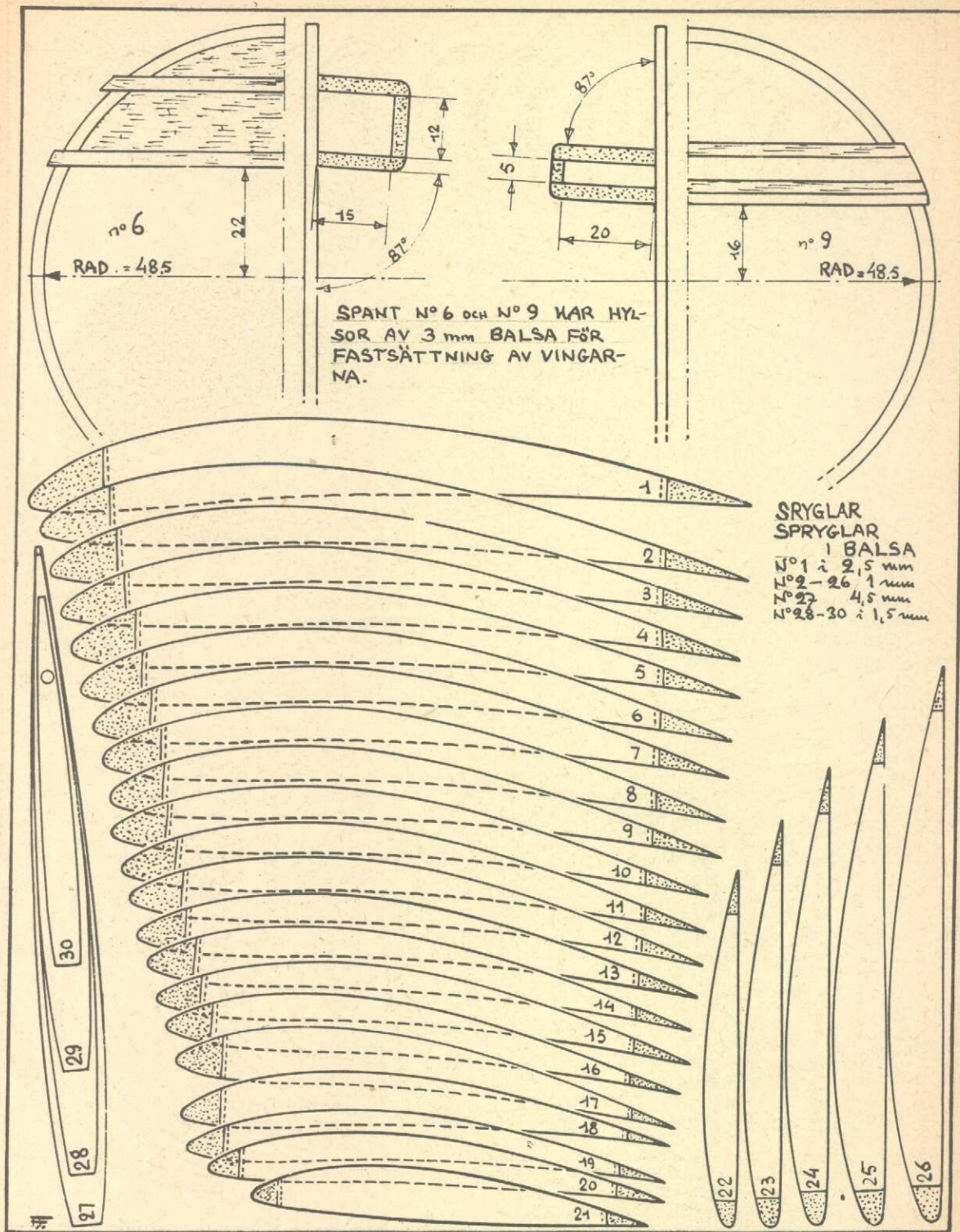
SPRIDARE AV CELLULOID GÖR ATT SKÄRMEN SNABT VECKLAR UT SIG!

FALLSKÄRM AV JAPONSIDEN

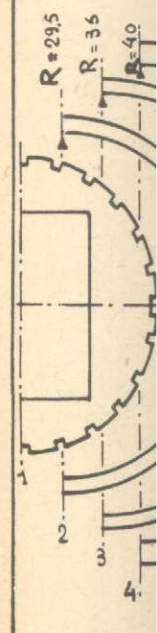
FAST KROK I FLYG-KROPPEN FÖR FALLSKÄRMSLINAN

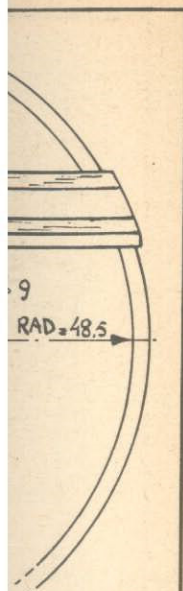
WAKEFIELDMODELL ur "MODELLISMO"

F. Filipponi

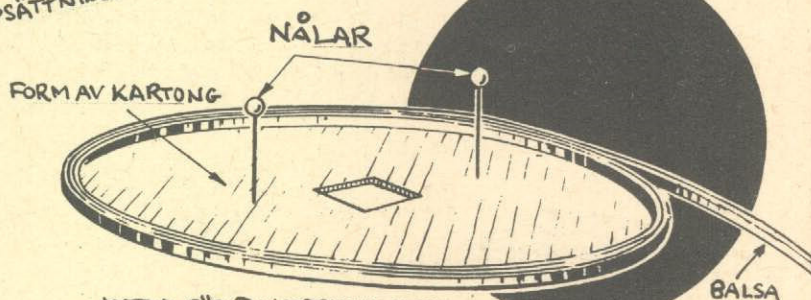
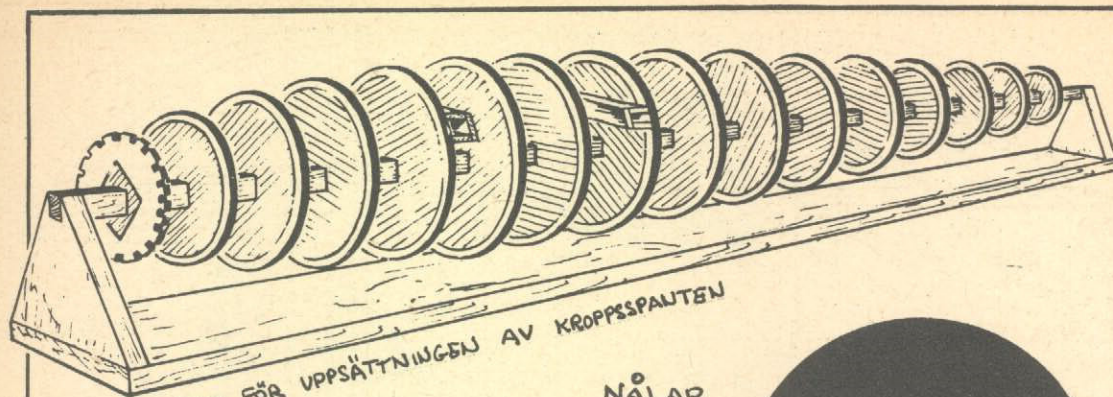


SPANTET
ÄR GJORT
EN SKIVA
Balsa OCH
SKIVA 1
PLYWOOD.





GLAR
NYGLAR
1 BALSA
2 2,5 mm
3 26 1 mm
4 4,5 mm
5 30 1,5 mm

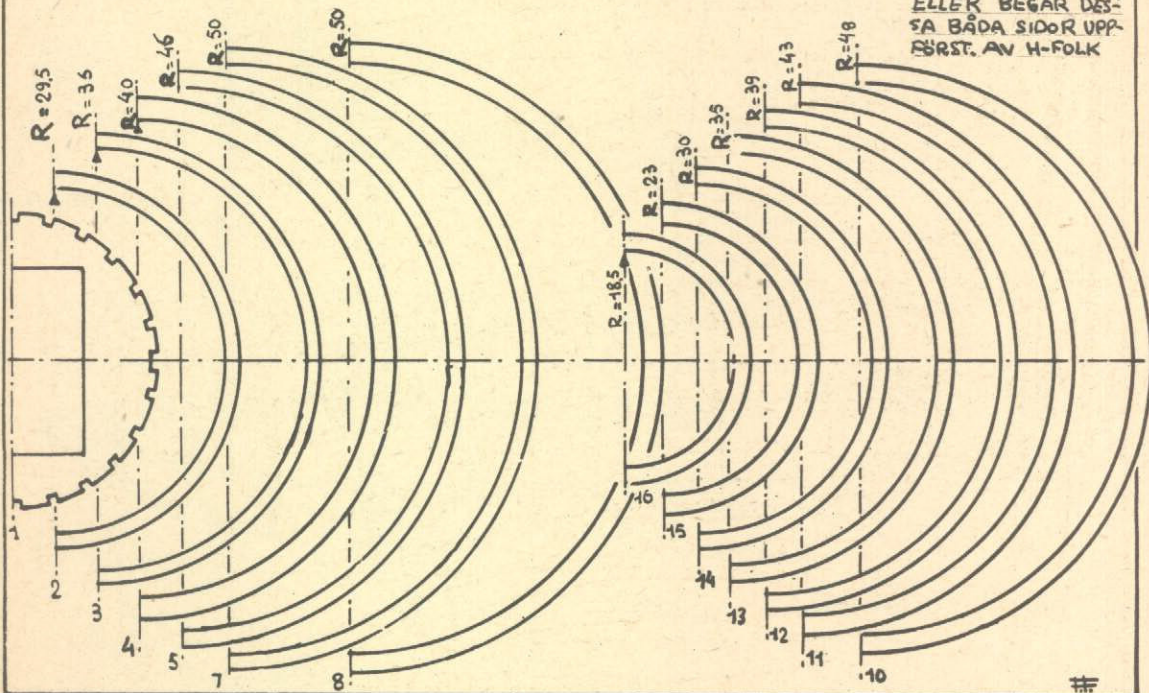


SPANTET NR 1
ÄR GJORT AV
EN SKIVA 3 mm
BALSA OCH E
SKIVA 1 mm
PLYWOOD.

METOD FÖR TILLVERKNING AV
SPANT AV TUNNA BALSASTRIPS

DET INRE MÅTTET PÅ KROPPSPANTEN ÄR
UTSATT FÖR TILLV. AV KARTONGFORMAR.
SPANTENS TJOCKLEK FRAMGÅR AV RITN.

SPANT OCH SPRYG-
LAR ÄR FÖRMINS-
KADE 75% - ÖKA
MÅTTEN MED 1/3,
ELLER BEGÅR DES-
SA BÅDA SIDOR UPP-
FÖRST. AV H-FOLK



★ Stella ★

SEGEL I SKALA 1:4

Denna ritning till en starbåt i modell kan vid första påseendet verka mycket enkel, men den är i själva verket svårare än man direkt föreställer sig. Med noggrannhet i arbetet kan det emellertid bli en mycket välseglande sak, och ritningarna, som utarbetats av modellbyggare och segelbåtskonstruktörer i förening är så pass genomtänkta, att det inte är omöjligt att bygga en ordinar 4-metersbåt efter dem.

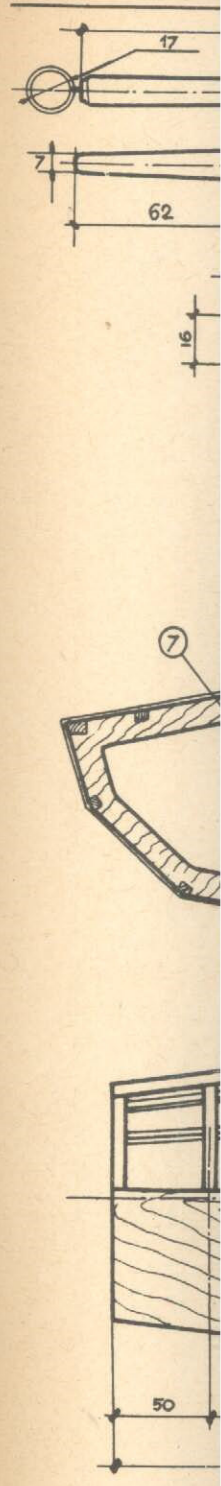
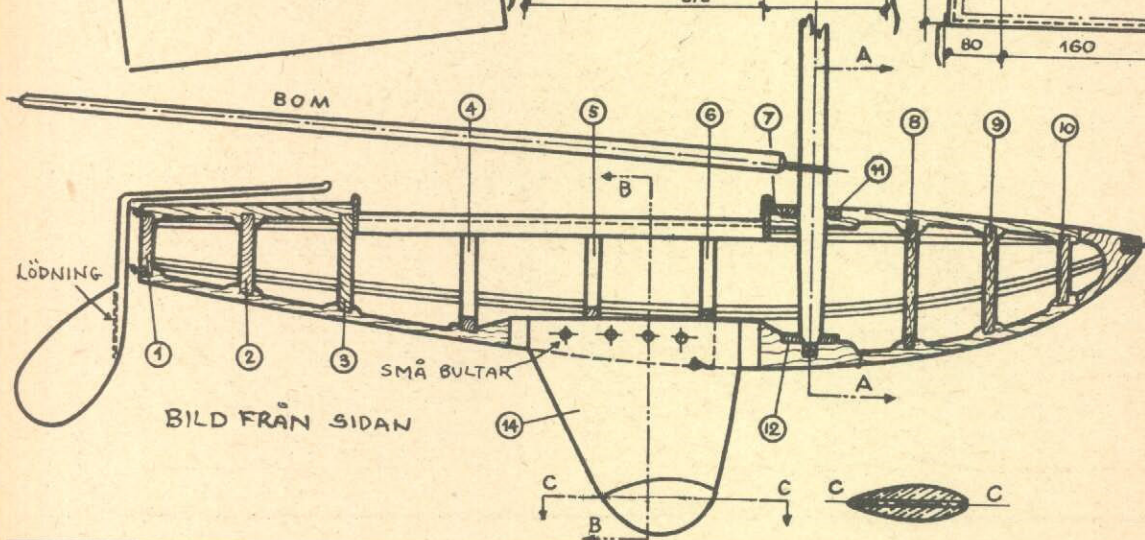
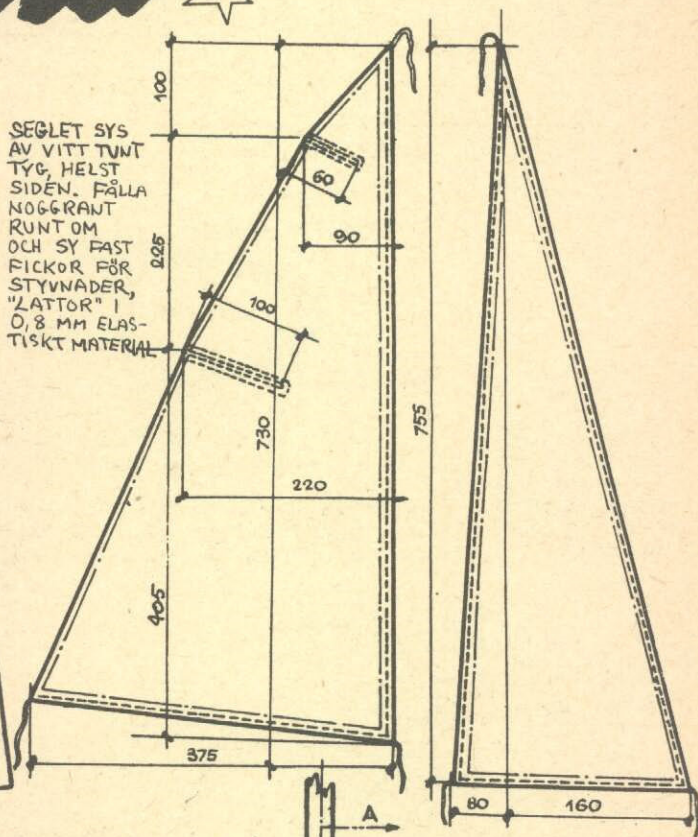
Båtens har 9 spant utsågade ur 4-5 mm plywood eller 5 mm furu. Kølstocken utsågas i 5 mm plywood. 5 x 5 mm furulister längs med skrovet ger båten dess form. Fenan vet ger båten dess form. Fenan tillverkas i 2 mm mässing och förtes med en blytyngd om 100-120 gr. Båten bordlägges med plywood 0,4 mm tjock eller med fanér 0,5 mm. Den tunna klädseln måste ges en mycket noggrann ytbehandling.

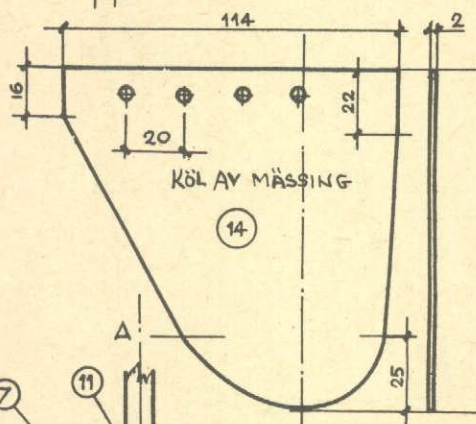
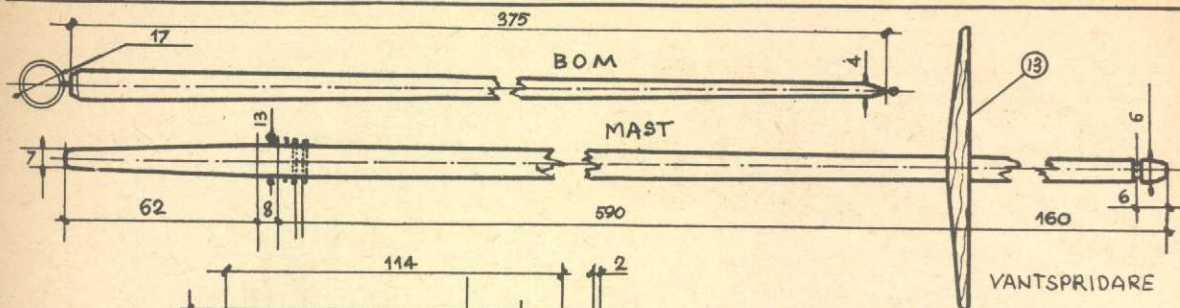
Det lätta skrovet och den öppna konstruktionen för övrigt gör båten till en lättvindsseglare av rang, och de som har byggt den har haft stort utbyte av den.

Båtens konstruktör heter Marino Bagalini och ritningen är hämtad ur "MODELLISMO".

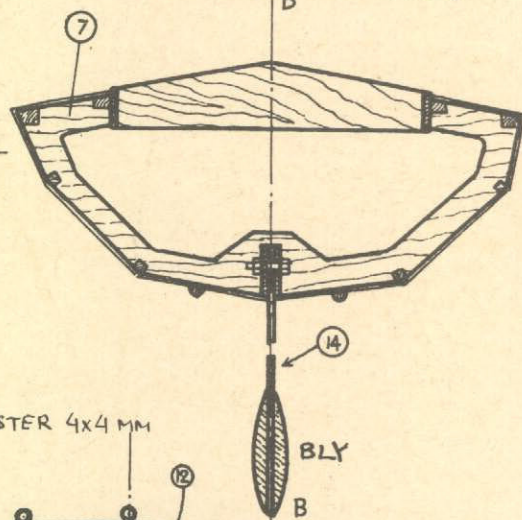
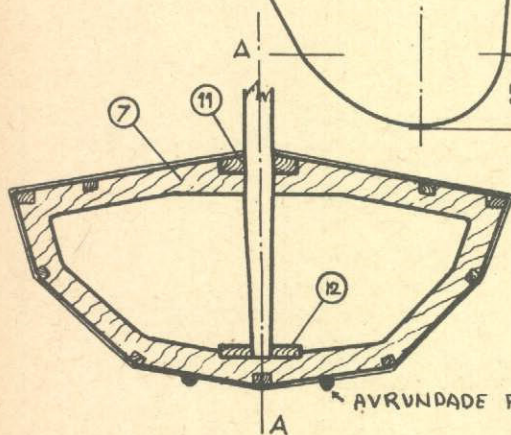
Copyright: Modellismo.

SEGLET SYS AV VITT TUNT TYG, HELST SIDEN. FÄLLA NOGGRANT RUNT OM OCH SY FAST FICKOR FÖR STYVNADER, "LATTOR" I 0,8 MM ELASTISKT MATERIAL

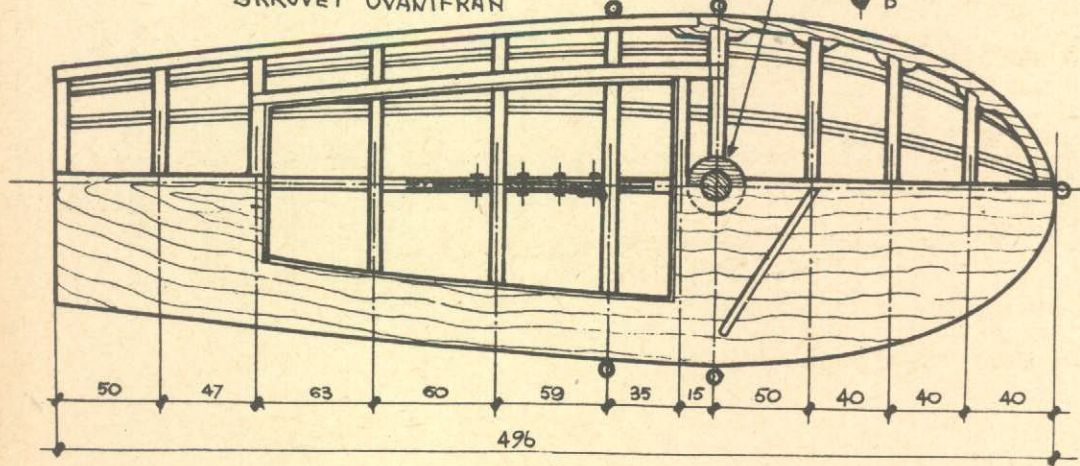


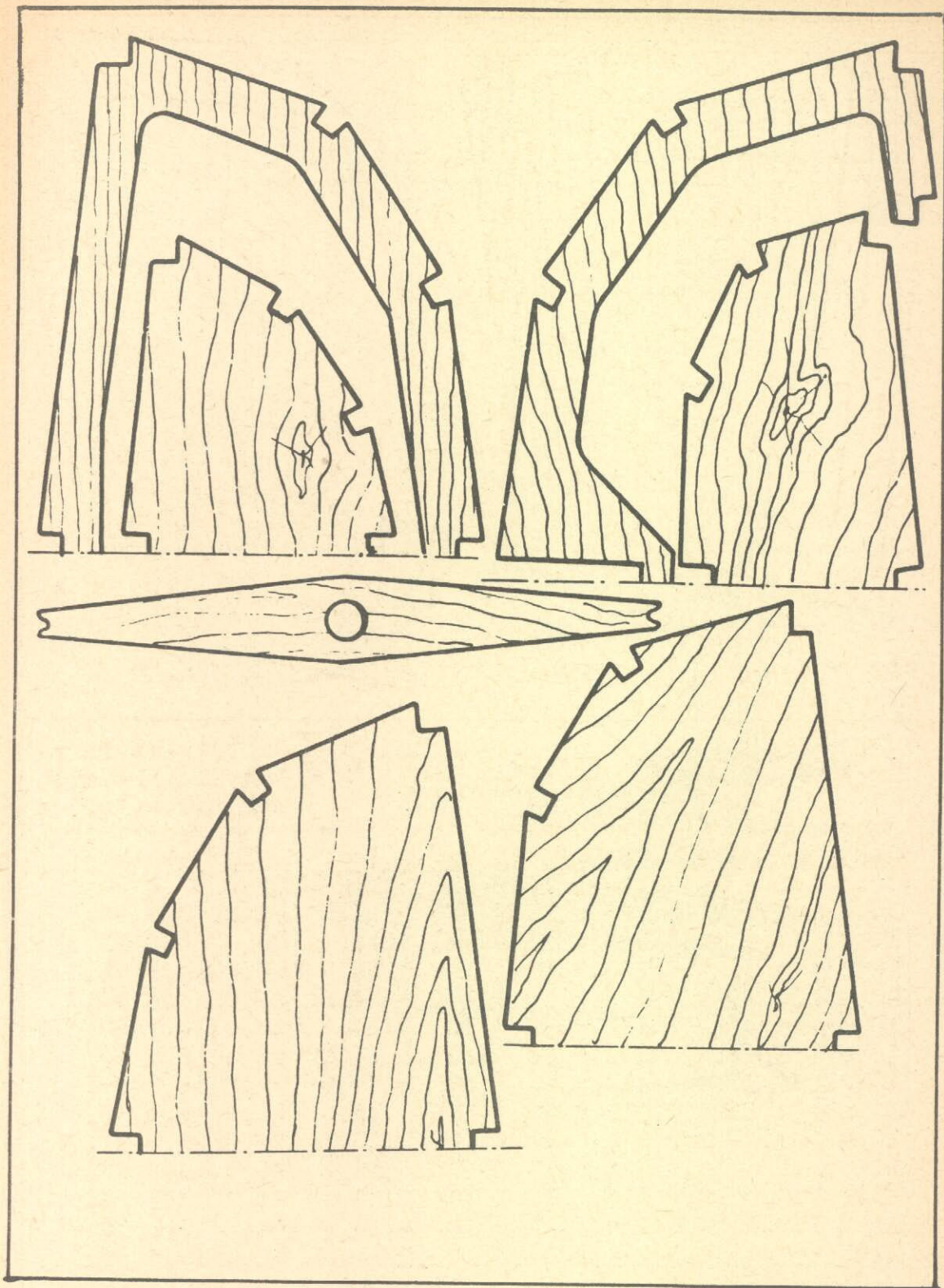


SKROVET GÖRES MED SPANT AV 4 MM PLYWOOD OCH BORDLÄGGNING AV 0.5 MM FANER. SKROVET MÅLAS UT- OCH INVÄNDIGT 3 GÅNGER MED CELLULOSAFÄRG. SLIPA MELLAN STRYKNINGARNA OCH LACKERA SLUTLIGEN, SÅ ATT YTAN UTVÄNDIGT KAN TÄVLA MED EN ÄKTA STRADIVARIUS-FIOL!



SKROVET OVANIFRÅN





Hu

=====

Sek.

10,0

10,1

10,2

10,3

10,4

10,5

10,6

10,7

10,8

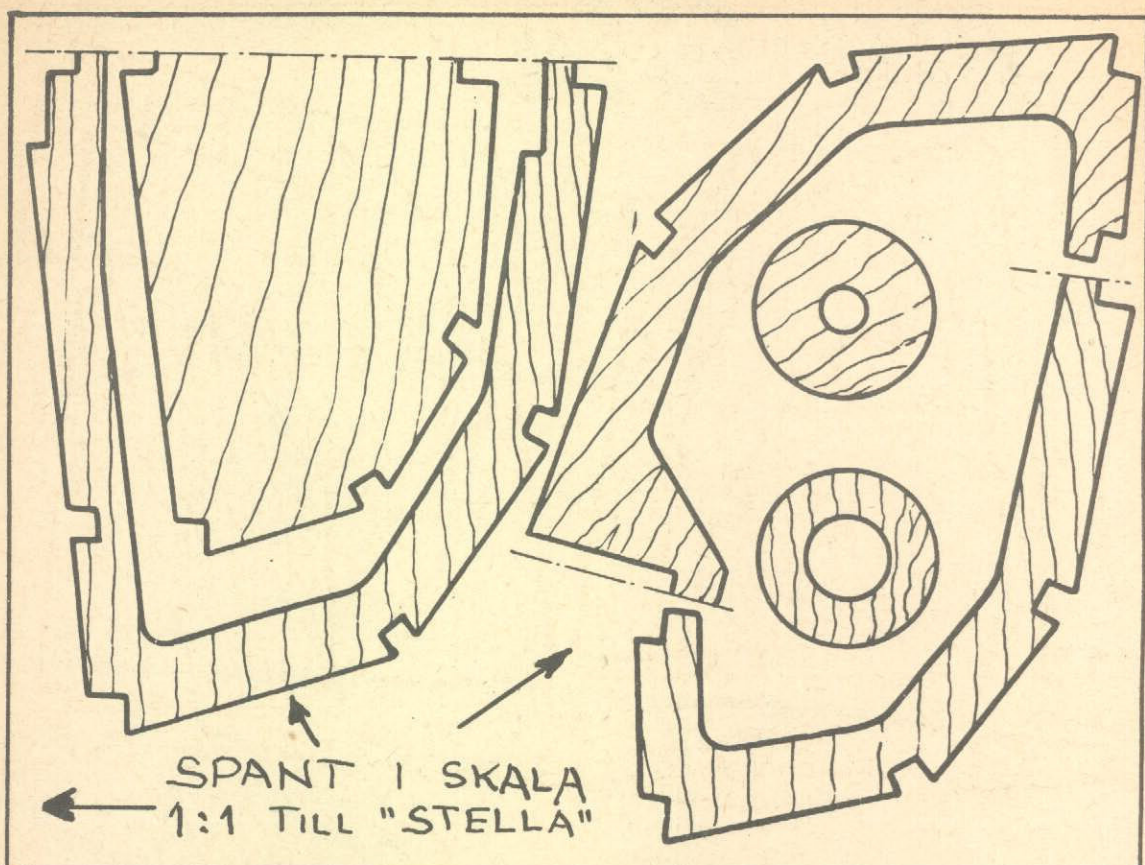
10,9

11,0

11,1

11,2

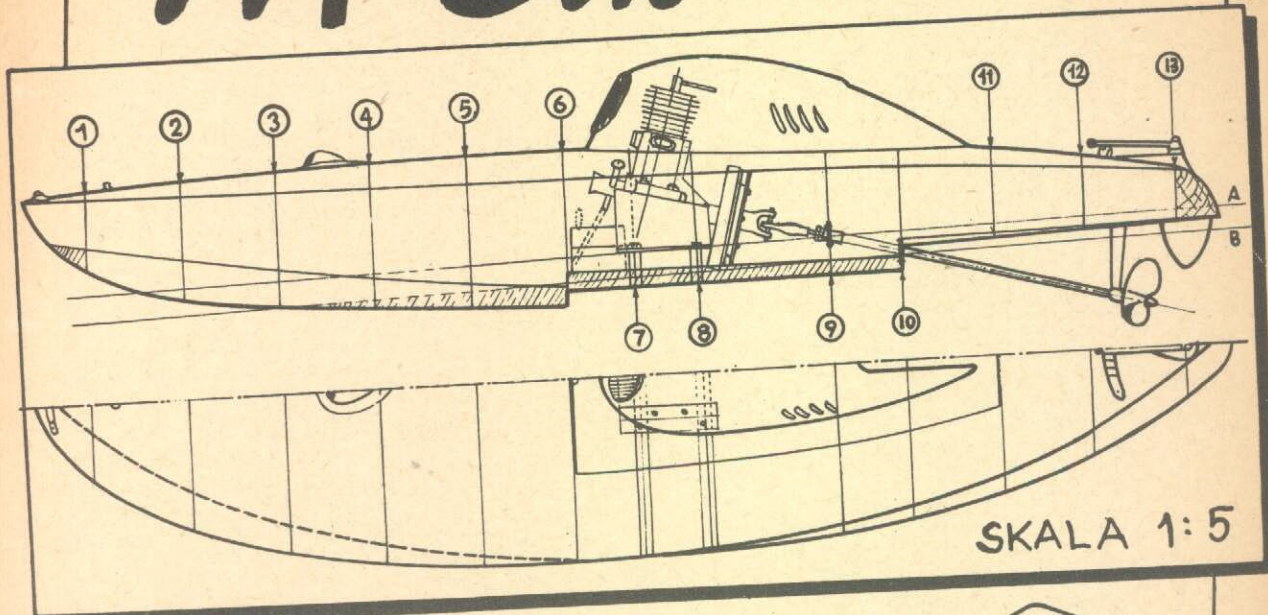
11,3



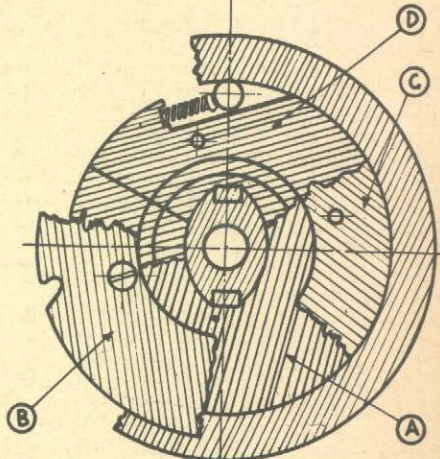
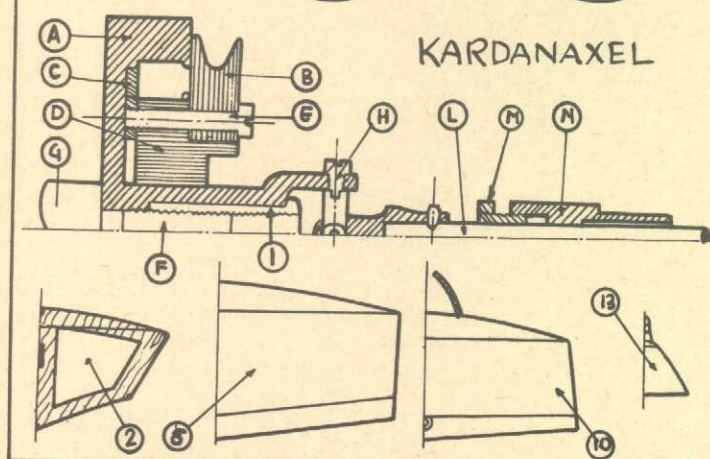
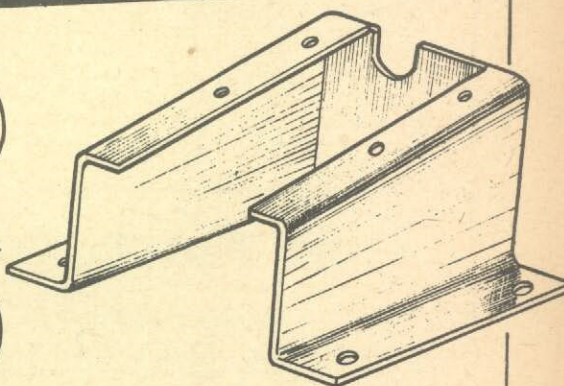
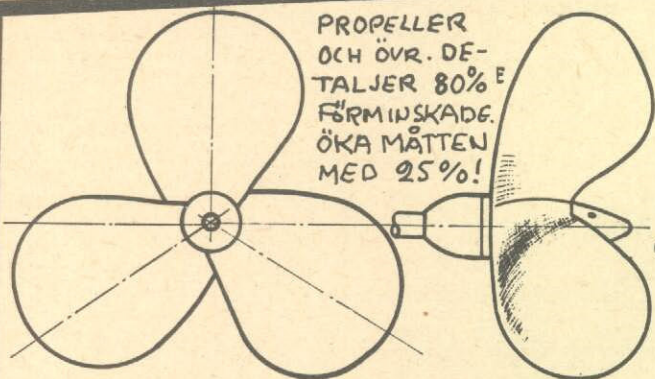
HUR FORT GÅR DET? { Hobbyfolks fart- tabell, 1/4 eng. mil, 10,0-16,9 s.

Sek. km/t	Sek. km/t	Sek. km/t	Sek. km/t	Sek. km/t
10,0 145,0	11,4 127,1	12,8 113,2	14,2 102,0	15,6 93,0
10,1 143,5	11,5 126,0	12,9 112,2	14,3 101,2	15,7 92,3
10,2 142,0	11,6 125,0	13,0 111,4	14,4 100,8	15,8 91,8
10,3 140,5	11,7 123,8	13,1 110,5	14,5 100,0	15,9 91,2
10,4 139,2	11,8 122,8	13,2 109,8	14,6 99,3	16,0 90,7
10,5 138,1	11,9 121,8	13,3 108,9	14,7 98,6	16,1 90,0
10,6 136,8	12,0 120,8	13,4 108,0	14,8 98,0	16,2 89,5
10,7 135,3	12,1 119,8	13,5 107,2	14,9 97,3	16,3 88,9
10,8 134,2	12,2 118,8	13,6 106,5	15,0 96,6	16,4 88,4
10,9 133,0	12,3 117,8	13,7 105,7	15,1 96,0	16,5 87,8
11,0 131,6	12,4 116,9	13,8 105,0	15,2 95,4	16,6 87,4
11,1 130,4	12,5 116,0	13,9 104,1	15,3 94,7	16,7 86,8
11,2 129,3	12,6 115,0	14,0 103,4	15,4 94,1	16,8 86,2
11,3 128,2	12,7 114,0	14,1 102,8	15,5 93,5	16,9 85,7

My-Sin



SKALA 1:5



MY

I anslutning presenteras h italienska m är ur vår ko fattad av en

Det var mi sig för egen era denna m

Det fordra för att bestär att ha vägt jag mig dock

Som framg B på ritninge nen vid full helt på de b ligger bakom funktionen a propellerstati som luftsläpp

Motorn är att balanhjul för att starta nom detta h vinkel mellan och detta ar effekten någ branta axeln lativt djupt genom uppkö

Den främre en utformnin minska mots

Ursprunglig 4 cc dieselmo 8 cm diamete en hastighet bana med 80 på 28 sekunde ningen med e de en 7 cm p ket stor stigr på racerbåtar uppnå blev 2 ven visades och större dia rum kring pro per minut.

Efter dessa över till ko Ritningen br Hobbyfolk) n alla mått ska lätta att få i några av der Spanten förs kärnlist, kring hjälp av 4 x spanten är m linjen på spar ten görs i 4 ningshål. Om spantens ytter

Jul-Au

MY SIN — en ilsken italienare

I anslutning till ritningen på föregående sida presenteras här en intressant beskrivning på den italienska modellracerbåten MY SIN. Artikeln är ur vår kollega "MODELLISMO", och är författad av en f. d. modellflygare från Fiume.

Det var min vilda passion för allting som rör sig för egen maskin som fick mig att konstruera denna modell.

Det fordrades mycket funderande hit och dit för att bestämma formen på båtens botten. Efter att ha vägt flera förslag mot varandra beslöt jag mig dock för två steg.

Som framgår av den reducerade vattenlinjen B på ritningen är vattnets friktionsyta mot botten vid full fart mycket liten — båten vilar helt på de båda stegen. Den del av båten som ligger bakom andra steget har under fart endast funktionen att verka som hållare för roder och propellerstativ och för att verka aerodynamiskt som luftsläpp.

Motorn är fastsatt ganska högt på grund av att balanshjulet har relativt stor diameter och för att startanordningen fordrar utrymme. Genom detta höga läge blir det en ganska stor vinkel mellan vattenlinjen och propelleraxeln, och detta arrangemang minskar givetvis total-effekten något. En fördel som vunnits med den branta axeln är att propellern kunnat läggas relativt djupt under vattenlinjen och att därigenom uppkomsten av luftblåsor förhindrats.

Den främre delen av skrovet har även det fått en utformning som så mycket som möjligt skall minska motståndet vid båtens framfart.

Ursprungligen hade jag i denna motorbåt en 4 cc dieselmotor och en tvåbladig propeller med 8 cm diameter av typ "Zeiss", vilket gav skrovet en hastighet av 32,6 kmh (18 knop) på en cirkelbana med 80 m diameter. Sträckan tillryggalades på 28 sekunder. Efter detta prov ersattes utrustningen med en motor Super Tiger G 16 drivande en 7 cm propeller med stora blad och mycket stor stigning av samma typ som användes på racerbåtar. Den hastighet som man nu kunde uppnå blev 25 knop (45 kmh). Vid propellerproven visades det sig, att jag vid lägre stigning och större diameter fick ett ringformat lufttomt rum kring propellerspetsarna vid omkr. 7000 varv per minut.

Efter dessa teoretiska betraktelser kan vi gå över till konstruktionen och beskriva bygget. Ritningen bredvid är inte måttsatt, men är (i Hobbyfolk) nedförminskad i skala 1:5, varför alla mått skall multipliceras med 5. Spanten är lätta att få ut av ritningen, och som hjälp är några av dem uppritade nedtill på ritningen. Spanten förses med urtag 10 x 20 mm för en kärnlist, kring vilken spanten monteras med hjälp av 4 x 4 mm fyrkantlist. Kärnurtaget i spanten är markerat med svart intill symmetri-linjen på spantet nr 2 nederst till vänster. Spanten görs i 4 mm plywood och förses med tätningshål. Om det behövs, limmar man utefter spantens ytterkonturer 4 x 4 mm lister som för-

stärkning. Spant 7 och 8 förses nedill med tjocka klossar för fastskruvning av motorfundamentet. De skall vara av hårt trä och på undersidan av klossarna fälls muttrar in, i vilka sedan motorfundamentets skruvar gängas in.

Sedan spanten satts i sina lägen i förhållande till kärnlinjalen (kärnlisten), kommer vi till bordläggningen. Den är av furufanér eller liknande träslag i lister om 2 x 12 mm som fästes på spanten med lim och mässingsskruv. Under detta arbete skall man undvika symmetrispänningar och därför alltid lägga motsvarande bord på andra sidan, så att båda sidorna följs åt. Sedan sidorna klätts, kommer turen till botten. Det värsta med bottenens bordläggning är fören, som är en smula konkav. Beroende på hur kärnstaven arrangerats, tas den nu ur, innan den blir överbyggd, liksom de lister med vilka den ev. fästs vid spanten.

Innan däckets lägges, lackeras båten noga invändigt, så att träet fullständigt skyddas från ev. spilloja från motorn. Lackera två eller tre gånger med genomskinligt lack eller färg. Bordläggningen av däckets göres så på samma sätt som förut. Som framgår av ritningen är huven över motorn lös och försedd med gångjärn baktill, så att den kan öppnas och man lätt kan komma åt motorn. Själva huven är gjord i ett träblock, som urholkats och på framsidan försetts med en öppning för kyluftströmmen och gälar baktill för avgaserna.

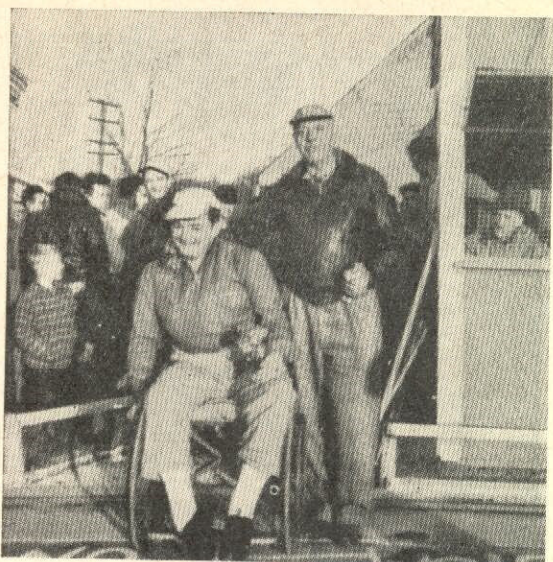
Motorstativet är gjort i dural. Balanshjulet är av brons och är delat i två delar. Den ena delen är fast förenad med motoraxeln och har en kardanknut till propelleraxeln, den andra är lagrad i den första, försedd med remskiva för snörstart och har "frinav" med rullar, 3 eller 4 stycken, vilket senare gör det möjligt att antingen rulla upp snöret utan att behöva vrida motoraxeln, eller ännu bättre, kunna hålla en ände av snöret i vardera handen och dra det fram och tillbaka i remskåran. Frihjulskopplingen är noggrant utförd på ritningen i skala 4:5 (alla mått ökas med 25 proc.).

Från spant 9 till 10 finns ett vattentätt lager, bestående av ett rör av brons. Axeln är också i brons, 4 mm i diameter, propellern av dural, gjuten och putsad efteråt. Särskilt på finishen av propellern hänger en god del av resultatet i fart.

Samma noggrannhet skall man iaktta när man fernissar båtens botten. Spackla först och slipa noga.

För att sluta mitt kapitel om racerbåtar måste jag erkänna, att det är så pass roligt, att jag inte behöver känna mig avundsjuk på dem som har flygmodeller.

Modellens data: Totallängd 800 mm
Max bredd 240 mm
Vikt 1,5 kg
Motorstyrka 1/4 hk
Slagvolym 5,96 cc



Det går fort i USA. Så sent som i nov. 1948 var det dessa två, Joe Ilg t. v. och E. L. Luke t. h., som kämpade med hastigheter omkr. 128—129 miles (206—207 kmh).

Världsmästaren skriver i Hobbyfolk!

För varje gång vi inregistrerar ett nytt världsrekord i modellracer, tänker vi med lättnad: "Så där ja, nu dröjer det nog en tid innan nästa slås!" Men hittills har inte ett enda nummer av Hobbyfolk kunnat utskickas, utan att rekordlistan måst revideras kraftigt.

Just nu är det på Long Island-banan intill New York, som världsrekorden kommer till. Primus motor är Howard Frank, som vi lyckats knyta till Hobbyfolk som medarbetare.

Här följer Howards rapport:

— Bernt Nilsson har talat om för mig om den snabba utvecklingen av modellracerporten i Sverige. Jag hoppas därför att de kommer att bli möjligt att få några av de svenska pojkarna att sända över sina bilar till IMRCA:s världsmästerskapstävling den 17 och 18 september, som körs på Long Island-banan.

— Kanske Hobbyfolk kan ordna med myndigheterna så att de tillåter att vagnarna förs ut ur landet och kommer hit? Kanske det också går att ordna så att Bernt Nilsson gör bilarna sällskap över hit så att han kan köra bilarna.

— På senaste tiden har det blivit litet flera rekordslagningar. Den 15 maj blev alla IMRCA-rekorden slagna på Long Island. Följande är rekord för de båda organisationerna:

AMRCA:

Spur (paddor) Howard Frank 137.19 mph = 220.78 kmh

Proto Jack Coppage 134.73 mph = 216.82 kmh

ALLA VÄRLDSREKORD

IMRCA:

Spur (paddor) Howard Frank 136.77 mph = 220.10 kmh

Proto special Bob Loose 138.88 mph = 223.50 kmh

Proto katalog Howard Frank 127.84 mph = 205.73 kmh

— Tävlingen den 15 maj på Long Island var den snabbaste tävling som någonsin hållits med modellracer. Banan är densamma som världsmästerskapet skall gå på.

Howard Frank.

De svenska rekorden

har också fått sig en putsning, men det rör sig om bara en km i taget, och eftersom all tid tas för hand med undantag för MRK Getingarnas tävlingar, som numera registreras elektriskt med en av Folke Stehager konstruerad apparat (mer om den nedan), är det inte lätt att säga, om decimalerna är riktiga i följande rekordtabell, som publiceras med reservation för eventuella ändringar:

Klass 1 A Katalog: Bernt Nilsson .. 178,8 kmh

Klass 1 B Special: Bernt Nilsson 181,0 kmh

Klass 1 C SMR-Standard: Lars Eriks-

son 114,6 kmh

Klass 2 Paddor: Erik Thorpman 181,35 kmh

Klass 3 Dieslar: Harry Fjellström .. 104,2 kmh

Resultat från Eriksdalshallen den 29 april 1949:

Småvagnar (Thimble Drome):

	Motor	Vagn	Kmh
Lennart Engström ..	T.D.	Egen	61,8
Erik Thorpman, R ..	Bantam	T.D.	54,7
Gösta Johansson	T.D.	T.D.	52,7
Erik Smedberg	Arden	Egen	51,7

Klass 3, Dieslar:

Harry Fjellström, R	Egen	Egen	104,2
---------------------	------	------	-------

Klass 1 A Special:

Bernt Nilsson, G	Dooling	Railton	170,26
Harry Blomqvist, R ..	Mc Coy	Zettis	160,10
Bernt Nilsson, G	Dooling	Egen	159,92
Åke Johansson, R ..	Dooling	Egen	153,98

Klass 1 B Katalog:

Bernt Nilsson, G	Dooling	Arrow	169,27
Conny Tollet, G	Mc Coy	Invader	159,25
Jan Eriksson, G	Dooling	Dooling	132,9

Klass 2 Strömlinje (Spur, paddor):

Erik Thorpman, R ..	Dooling	Egen	150,94
Holger Karlsson, G ..	Hornet	Egen	148,76
Toivo Sandberg, G ..	Hornet	Egen	143,59
Arne Lundberg, R ..	Dooling	Egen	115,0

G = Getingarna.

R = Raceroctan.

I Eriksdalshallen

bevisades det för tredje gången, att luften i hallen är tämligen oduglig för motorsport. Den höga luftfuktigheten är besvärande för motorerna, och man kunde tydligt höra att motorerna arbetade kolossalt hårt i förhållande till den fart som presterades. Bernt Nilsson hällde i god tid ur

ÖVERT

sina nitrerade på den gamla ricinolja utan bra vid hög l

Raceroctan

är det kortare Racer Clubbe bildats genom därigenom h konkurrerand ligt hårda figl barna är orie ceroctan åt T byfolk. Konk

Gävle och Ka

har besöks av på båda hälle sultatlista lär fyra man gjo Zetterström k titulerades so hansson och " bli mycket sä Curt Jägne, s gamet, trium personligt re byggd Dooling väl unnat, så haft ända sed tävlingsnerven nämligare, so golv!

Elektrisk tidd

hade urpremi tingarna höll fikflygets 25-f får impulser pålen, slår på rätt ögonblick varv och slår kvarts engels detta sätt kla få ett absolut

Folke Steh konstruktör. I ren är välkän vi önskar ver täckt och får yrkesman. Ha att få fram e typ. Om det l riges modellby

Om resten a varit i kvalite vit många nya i Bernt Nilsson åt Lars Erikss sen. Tiden ble Resten av dag lets, vars Mc Också om bile har det visat s

H o b b y f o l k

J u l i - A u

REKORD

36.77 mph =
= 223.50 kmh
27.84 mph =

ng Island var
in hållits med
som världs-
vard Frank.

en det rör sig
om all tid tas
Getingarnas
elektriskt med
apparat (mer
säga, om de-
ordtabell, som
entuella änd-

... 178,8 kmh
... 181,0 kmh
... 114,6 kmh
... 181,35 kmh
... 104,2 kmh

29 april 1949:

	Kmh
agn	61,8
en	54,7
D.	52,7
en	51,7

en 104,2

ilton	170,26
ttis	160,10
en	159,92
en	153,98

row	169,27
ader	159,25
oling	132,9

en	150,94
en	148,76
en	143,59
en	115,0

luften i hal-
rt. Den höga
otorerna, och
rna arbetade
en fart som
god tid ur

by folk

ÖVERTRÄFFADES I MAJ!

sina nitrerade bränslen ur tankarna och körde på den gamla hederliga blandningen metanol-ricinolja utan tillsatser, en blandning som håller bra vid hög luftfuktighet.

Raceroctan

är det kortare namnet på den nybildade Modell Racer Clubben Octan i Stockholm. Klubben har bildats genom en spjälkning av Getingarna, och därigenom har det blivit två stora och starkt konkurrerande klubbar, vilket garanterar verkligt hårda fighter i fortsättningen. De båda klubbarna är orienterade åt var sin facktidning, Raceroctan åt Teknik för Alla, Getingarna åt Hobbyfolk. Konkurrens!!!

Gävle och Karlstad

har besöks av "oktanare", som gjort stor succes på båda hållen. Av utrymmesskäl kan ingen resultatlista lämnas, men på båda ställena har tre-fyra man gjort hastigheter över 160 kmh. Arne Zetterström knep förstapriset i Gävle, där han titulerades som den verkliga friskusen. Åke Johansson och "Blomman" Harry Blomqvist börjar bli mycket säkra och går stadigt in på platserna. Curt Jägne, ordförande i Octan och old boy i gamet, triumferade ordentligt i Karlstad med personligt rekord, 179,4 kmh, på en specialbyggd Dooling Arrow. Det resultatet var Jägne väl unnat, sådan fantastisk otur som han har haft ända sedan 1946. Om det nu beror på dåliga tävlingsnerver, eller vad? Resultatet är desto förnämligare, som det gjordes på ett vanligt trägolv!

Elektrisk tidtagning

hade urpremiär på Bromma flygfält, där Getingarna höll uppvisningar i samband med trafikflygets 25-årsjubileum. Tidtagningsapparaten får impulser genom bilens fart runt centrum-pålen, slår på den 100-delsgraderade klockan i rätt ögonblick, räknar upp det önskade antalet varv och slår av exakt på millimetern efter en kvarts engelsk mile. Tävlingsledaren kan på detta sätt klara hela tävlingen ensam och ändå få ett absolut rättvist resultat.

Folke Stehager heter tidtagningsapparaten konstruktör. Den dövtumme modellmotorbyggar-aren är välkänd bland modellracergrabbarna, och vi önskar verkligen, att han snarast blir upptäckt och får gå in i modellbyggarbranschen som yrkesman. Han arbetar bland annat just nu på att få fram en svenskyggt motor av Dooling-typ. Om det lyckas, är både Stehager och Sveriges modellbyggare att gratulera.

Om resten av anordningarna ute på Bromma varit i kvalitet med tidtagningen, skulle det blivit många nya rekord där. Nu kunde Getingarna i Bernt Nilssons frånvaro framför allt glädja sig åt Lars Erikssons svenska rekord i standardklas-sen. Tiden blev 12,68 sek., vilket ger 114,6 kmh. Resten av dagen blev helt och hållet Conny Tol-lets, vars Mc Coy Invader går som ett urverk. Också om bilen en gång tillhört Howard Frank, har det visat sig att Conny har det verkliga mo-



Luke (t. v.) fick ännu högre hastigheter då han gick tillsammans med John Coppage (t. h.), och började härja med sina Challengervagnar med specialbehandlade Doolingmotorer. Nu har Coppage rekordet med 134,73 mph (216,82 kmh).

torsinnet och är specialist på att lyssna sig till bilens kondition och trimning. På den hyperbuckliga maskinkrossarbanan körde Conny stadigt över 150 kmh.

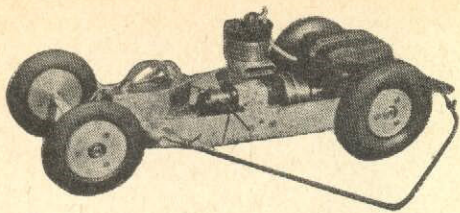
Svenskt-engelskt modellracerutbyte.

Förhandlingar har inletts för att få till stånd ett utbyte av modellracerförare Sverige-England, naturligtvis i samband med landskamper på båda hållen. Engelsmännen skulle närmast önska en kamp mellan svensk och engelsk tillverkning, men då vi i Sverige som bekant endast kör med amerikansk materiel blir det i stället helt öppet för utländska tillverkningar såväl i England som Sverige.

Ur svensk synpunkt skulle det vara bäst om

Denna bild visar idel modellracersocietet, men bilden tog vi egentligen med för att visa hur nya världsrekordhållaren Frank ser ut: fr. v. Fairabend, Matthews, Pop Baker, Frank, J. Ray.





Lars Erikssons svenska rekordmaskin. Den har en Mc Coy "55" motor med glödplugg — resten är helsvenskt!

engelsmännen kunde komma till Sverige vid tiden för SM i höst, vilket går den 21 okt. i Eriksdalshallen i Stockholm. Kring SM funderar man också på att ordna en turné i landsorten, bl. a. till Örebro, kanske med engelsmännen också. Det är naturligtvis skada att vi inte kan erbjuda engelsmännen en utomhusbana att tävla på. Varken motorer eller bränslen är ju egentligen avsedda för våra inomhuskörningar.

Världsrekordattack i Västerås.

MRK Humlan, mycket livaktig modellracerklubb i Västerås, ordnar den 3 juli ett "världsrekordförsök" i dieselklassen. Det är Fjellströms 104,2, som skall få stryka på foten för Roland Wahlströms "Red Snake" (Röde Orm), som nu håller klubbrekordet i Humlorna på dryga 90 kmh och ännu inte är fulltrimmad. Kontrollanter skickas upp från Stockholm, så nu är det klappat och klart för rekordmejning. Den livaktiga västeråsklubben förbereder turnéer till närliggande städer och vill ta en dust med Gethingarna i höst.

Gerry Buck

heter engelsmännens främste modellracerförare. Han har ett drygt hundratal motorer hemma, däribland också amerikanska Doolingar och Mc Coyar, men dem vägrar han sätta in i sina bilar. Engelskt ska det vara! Gerry håller brittiska rekordet med 101 miles, 162 kmh. Motsvarande svenska rekord, alltså med svensk motor, håller Harry Fjellström med 104,2 kmh! Där ligger vi efter!

För att ge en liten glimt av engelskt modellracerbygge just nu, kan vi omtala, att två klubbar, Derby och Meteor, hade en tävling, där de lade ihop alla hastigheter och den med största sammanlagda farten vann. Gerrys klubb Meteor tog priset och siffrorna blev 842,5 — 741,8 miles. Man körde även med 2,5 och 5 cc motorer. Gerry tangerade sitt rekord 101,1 miles (elektrisk tidtagning) och de övriga bästa noterade 87,3 — 82,5 — 75 — 75 — 64,2 miles, således långsammare än vad vi i Sverige gör med amerikanska motorer. Man gjorde också en intressant jämförelse mellan elektrisk och hand-tidtagning, och kom till det förvånande resultatet, att handtagning kunde medföra fel på 4 å 5 miles!

Det hängde på ett hår — en enda dag — att engelsmän hade kommit till tävlingen i Eriksdalshallen redan den 29 april. Nu torde det inte vara något tvivel om att vi får se dem i Sverige i oktober.

Oss amatörkonstnärer emellan



Hur står det till med standardformaten?

Det går mycket lättare att rama in en tavla, om den är gjord i ett standardformat. De stora ramhandlarna har alltid färdiga ramar i Beckers "figur"-format, som är följande:

Figurformat.

F 1	22×16
F 2	24×19
F 3	27×22
F 4	33×24
F 5	35×27
F 6	41×33
F 8	46×38
F 10	55×46
F 12	61×50
F 15	65×54
F 20	73×60
F 25	81×65
F 30	92×73
F 40	100×81
F 50	116×89

Hobbyfolks höstprogram

för amatörkonstnärerna blir till att börja med en lektion i träsnitt, och om intresset räcker till, försöker vi med en liten tävling. Det blir ett intressant tillfälle för många att få se sina alster i tryck, och Hobbyfolk kommer också att hjälpa till att göra originaltryck åt läsarna. En liten introduktion fanns i nr 3. Passa på nu under sommaren och sök opp lämpliga motiv för höstens inomhusarbete!

5 samvetsfrågor för oljemålade hobbyister.

Vet ni om, att gammal färg och gammal linolja förstör en tavlas livslängd? Färska färg och färska linolja ska det vara på paletten.

Skrapar ni bort all oanvänd färg från paletten efter dagens övningar och tvättar av paletten med terpentin?

Tvättar ni penslarna varje dag i varmt såpvatten och ställer dem med borsten fria för att torka?

Håller ni ur oljekoppen och torkar ren den med en terpentindränkt trasa?

Bränner ni omedelbart upp alla använda målartoror, eller lägger ni dem på ett ställe, där de inte kan göra skada även om de självanvända?

Roggentin och

Det var urspr. reportage om R. ler", som presenterades i förra numret av Hobbyfolks utrymme till c.

Hobbyfolks f. och provvakt C. egen ensam fres och med fotografering summa 3 man-siffrorna, och överträffar många andra. Jämför av Hobbyfolk!

REPRESENTANT

FOREIGN CO

REPRESENTANT

LANDET.

Danmark: B. penhamn K.

Finland: Järn 2, Helsingfors.

Norge: Narvik

USA: W. Lloy land 5, Californien

NEWS

a stenciled conc folk, is enclosed distributed out

DEN ENGELSKA

har på förslag håll ersatts med stribueras kost Skandinavien. (både svenska att det svenska en gång som väsentligt större

Var du n

Detta är de — 4 nummer Du hela den hällsrika hobbynars genom

Till tidning gatan 42, Stockholm

Undertecknat nummer av pr styck bifog

märken: Nr

Namn:

Adress:

emellan

Roggentin och Celer.

Det var ursprungligen meningen att göra ett reportage om Rune Roggentins nya racerbåt "Celer", som presenterades med bild och ritning i förra numret av Hobbyfolk. Tyvärr räcker inte utrymmet till den här gången.

Hobbyfolks fotograf har i alla fall varit ute och provåkt Celer. Den gjorde 28 knop, när Roggentin ensam frestade båten med sin 16 hk motor, och med fotografen och en man till ombord — summa 3 man — noterades goda 16,8 knop. Båda siffrorna, och framför allt den förstnämnda, överträffar med god marginal förhandsberäkningarna. Jämför med tabellen i förra numret av Hobbyfolk!

REPRESENTATIVES FOR HOBBYFOLK IN FOREIGN COUNTRIES.

REPRESENTANTER FÖR HOBBYFOLK I UT-LANDET.

Danmark: Brdr Tønder, Fiolstraede 28, Köpenhamn K.

Finland: Järnvägsbokhandeln, Repslagargatan 2, Helsingfors.

Norge: Narvesens Kioskkompani, Oslo.

USA: W. Lloyd Baab, 8215 Outlook Ave, Oakland 5, California.

NEWS IN ENGLISH

a stenciled concentrate of the contents of Hobbyfolk, is enclosed to all copies of this issue distributed out of Scandinavia.

DEN ENGELSKA SIDAN

har på förslag från såväl engelskt som svensk håll ersatts med en stencilerad bilaga, som distribueras kostnadsfritt till alla läsare utanför Skandinavien. Genom denna åtgärd tillmötesgås både svenska och utländska intressen, genom att det svenska innehållet ytterligare utökas, på en gång som våra engelsktalande läsare får ett väsentligt större material på sitt språk.

Var du med från början?

Detta är det femte numret av Hobbyfolk — 4 nummer har utkommit tidigare. Har Du hela den färggranna bukett av innehållsrika hobbytidningar? Komplettera annars genom att insända denna kupong.

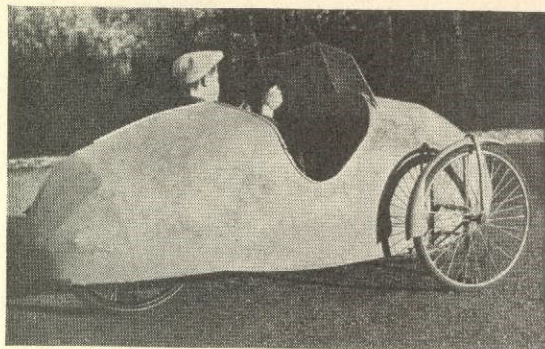
Till tidningen HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

Undertecknad rek. härmed följande nummer av Hobbyfolk, för vilka 75 öre pr styck bifogas i 10-öres och 5-öres frimärken: Nr

Namn:

Adress:

.....



En finsk cykelbil, konstruerad och byggd av Alfons (obs. det egendomliga sammanträffandet) Sarjakivi — välkänd som finsk deltagare i Stockholm 1947 tillsammans med brodern. Det är deras andra vagn. Föraren är Reijo Siipivirta, som i vinterns mässhallstävling belade första plats på svenska Exons gamla välkända Karl Alfred.

Cykelbilen lever än — mest i Finland

I vintras kördes i Helsingfors en bejublad uppvisning i Mässhallen med cykelbilar, motorscooters, trampbilar etc. Av allt att döma har finnarna nu blivit riktigt bitna av cykelbilflugan och har bildat klubbar och förbund.

Ett halvt år senare är finnarna klara att köra i gång ett nytt storevenemang. På Djurgårdsplan, mitt emot "Djurgårdsbanan", där det berömda Djurgårdsloppet går, kommer "Djurgårdsloppet för cykelbilar" att gå, och vinnarna i de olika klasserna kommer att betitlas "nordiska mästare". För utländska deltagare betalas hemresan. När detta läses, har tävlingen förmodligen redan gått, men rapporter kommer i så fall i nästa nummer av Hobbyfolk från vår Helsingfors-redaktör Erik Rekula.

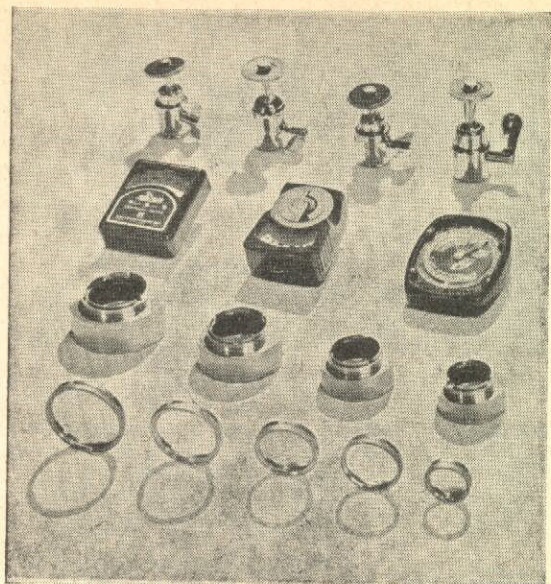
På många sätt liknar uppläggningsen av c-bil-sporten den i Sverige. Man har också sökt kontakt med svenskarna och kunde bl. a. glädja sig åt deltagande av svensken Alfons Davidsson redan i vintras, då den svenska cykelbilkungen förstas elegant pinnade hem segern i sitt heat.

Man har också förbindelse med Exon i Landskrona, och en systerklubb till Exon har bildats. I likhet med Exon har man eget fackorgan, en tidning Hobby-Mies (Hobbymannen), där Hobbyfolks redaktör hade nöjet att se en hel del cykelbilbilder som han själv hade tagit för fem år sedan — en glad överraskning! Då Hobbymannen trycks på finska är det ganska naturligt, att Hobbyfolk kommer att bli en motsvarighet i Finland för många svensktalande.

För de svenskar, som inte hann göra sig klara för Djurgårdstävlingen kan vi tala om, att det blir en ny tävling i Finland på Barnens Dag den 15—18 sept., och att den tävlingen kommer att gälla som en uttagning till den traditionella tävlingen i Stockholm.

De som vill komma i förbindelse med red. Rekula kan få hans adress på Hobbyfolks redaktion.

Sjango.



Sommartid — fototid

Sommaren med böljande sädesfält och vackra molntappar, vita segel mot mörkblå himmel, och lättklädda flickor på cykel lockar även ut lådkameror ur vinterns ide. För att i någon mån undvika den trista gruppen av typen "moster och morbror och Kgl Slottet" och "titta hit och se glad ut", skall jag här försöka ge några tips för sommarens kamerajakt.

Kameran: Din kamera behöver inte vara någon märkvärdig sak. När solstrålarna öser ner klarar du dig bra med en lådkamera, under förutsättning att motivet inte rör sig alltför fort. För att fånga en snabbare rörelse t. ex. cyklist eller löpare erfordras c:a 1/200 sek. Gäller det en simhoppare, motorcyklist, tennisspelare eller liknande måste du dock använda så korta tider som 1/300 sek. eller kortare. KOM DÅ IHÅG ATT BLÄNDAREN MÅSTE ÖKAS ETT STEG FÖR VARJE HALVERING AV TIDEN! (Mindre siffra motsvaras av större bländare!) Använd exponeringsmätare eller tabell.

Film. Använd pankromatisk film med en känslighet av c:a 17/10 Din! Med pankromatisk menas en film som återger alla färger med rätt gråton, d. v. s. man kan få fram kraftiga moln även utan filter.

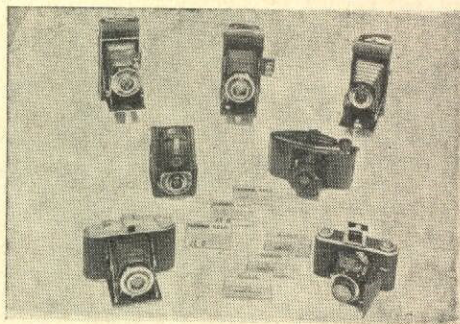
Filter. Dessa användes inte, som somliga tror, för att få färgbilder utan för att framhäva resp. dämpa ner färgerna. Ett gulfilter gör att gula föremål blir ljusare på kopian och att komplementfärgen, blått, blir mörkare. Molnen framträder alltså tydligare på himlen med än utan filter. I stället för ett gulfilter kan även ett gulgrönfilter användas. Alla färgfilter förlänger exponeringen. Din fotohandlare kan tala om för dig hur mycket ditt filter ökar exponeringstiden.

Efter denna tråkiga (du, som kan det här, tycker nog det) utredning av tekniska spörsmål övergår vi nu till en del vanliga sommarmotiv och hur man tar dem.

Landskapsfotografering är en svår konst. För det första: Det är ljus och skuggor som gör bilden. Den gamla regeln "solen i ryggen" är synnerligen olämplig vid landskapsfotografering. Solen bör komma snett från sidan så att du får med även skuggor på bilden, dock helst icke din egen. Ett och annat moln är alltid tacksamt. Goda hjälpmedel: solskydd och svagt gul eller gulgrönfilter. Om du vill ha några personer med på bilden så låt dem inte titta på dig. Ryggen kan många gånger vara värtaligare än framsidan! Bilder av berömda byggnader och minnesmärken finnes att tillgå i närmaste pappershandel.

Badstranden. Där finns minst tusen och ett motiv, ta dem inte samtidigt! Smyg dig på ditt offer och ta en bild i ett oöverskådligt ögonblick! För att arrangera en bild så välj en lugn bakgrund t. ex. himlen! Låt ej modellen kisa rakt mot solen utan låt ljuset komma snett från sidan eller t. o. m. rakt framifrån mot kameran. Utfärd i båt ger säkert många trevliga uppslag för den fantasifulle fotografen.

Semestern. Låt kameran hjälpa dig att minnas semestern. Fotografera roliga situationer och sommarbekantskaper. Spar på entrebiljetter, hotellräkningar och köp ett och annat vykort, så skall du se, att semesteralbumet blir något att vara stolt över.



**Allt för Er hobby
finner Ni
hos**

Brendler & Akerberg

S:t Eriksg 76 Tel. 324727

Sveavägen 47 „ 321848

Sparbanksv. 10 „ 456565

H o b b y f o l k



KORT

När ni läser r kortvägslissn egentligen inte, vägslissning so en verkligt trev en station unde tiden skriver ha hur programme ningar och va identifieringen lyssna noga på station använde QRK1 = Ej up uppfattbara, QF het, QRK4 = F Det finns tre ol störningar från atmosfäriska stö d. v. s. störning När man har av rat hur program utsändes, o. s. v tionen ifråga o vara skrivet på skall vara angiv M. T.), som är klockan i Sverig 16.00. När man man angiva frel reda på detta, t. ex. "Världen i 75 öre. Den är t manfattad av A Om ni alltså stationen, som r som svar anting

Sport. För att inte alltid ha en graferar man en i allmänhet kla grafera inte frå tävlingarna. Gå komma mycket vet du säkert finns.

Tänk på, att som gärna hjälps

J u l i - A u g

kan det här, tyc-
tekniska spörmål
liga sommarmotiv

n svår konst. För
ggör som gör bil-
i ryggen" är syn-
kapsfotografering.
dan så att du får
ock helst icke din
alltid tacksamt.
h svagt gul eller
gra personer med
a på dig. Ryggen
are än framsidan!
ch minnesmärken
appershandel.

st tusen och ett
Smyg dig på ditt
vakat ögonblick!
älj en lugn bak-
odellen kisa rakt
na snett från si-
in mot kameran.
trevliga uppslag

pa dig att min-
a situationer och
ntrebiljetter, ho-
nnat vykort, så
t blir något att



hobby

76 Tel. 32 47 27

47 " 32 18 48

10 " 45 65 65

by folk



KORTVÅGSLYSSNING en trevlig hobby

När ni läser rubriken, så undrar ni kanske om kortvågsslyssning är en hobby. Det är det egentligen inte, men det finns en form av kortvågsslyssning som kallas DX:ing och DX:ing är en verkligt trevlig hobby. En DX:are lyssnar på en station under minst en halvtimme och under tiden skriver han upp detaljer ur programmet, hur programmet hördes, om det var några störningar och vad slags störningar det var. Vid indentifieringen av en kortvågsstation får man lyssna noga på anropet. För hörbarheten av en station användes den internationella Q-koden. QRK1 = Ej uppfattbar, QRK2 = Enstaka ord uppfattbara, QRK3 = Uppfattbart med svårighet, QRK4 = Fullt uppfattbar, QRK5 = Perfekt. Det finns tre olika sorters störningar och det är störningar från telegraf- och rundradiostation, atmosfäriska störningar eller lokala störningar d. v. s. störningar från dammsugare, hissar o. d. När man har avlyssnat en radiostation och noterat hur programmet hördes, vilket program som utsändes, o. s. v., skriver man ett brev till stationen ifråga och talar om detta. Brevet skall vara skrivet på engelska och programtiderna skall vara angivna i Greenwich Mean Time (G. M. T.), som är en timme efter svensk tid. Om klockan i Sverige exempelvis är 17.00 är G. M. T. 16.00. När man skriver till radiostationer måste man ange frekvens eller våglängd. För att få reda på detta, bör man ha en kortvågstabell t. ex. "Världen i högtalaren", som endast kostar 75 öre. Den är utgiven av Radiotjänst och sammanfattad av Arne Skoog.

Om ni alltså har skickat ett brev till radiostationen, som ni lyssnade på, får ni med tiden som svar antingen ett trevligt brev eller ett s. k.

verifikationskort. En del stationer som t. ex. HCJB, Rösten från Andernabergen i Ecuador, skickar sina rapportörer förutom ett verifikationskort även små souvenirer. Denna station har utsändning på svenska söndagar och tisdagar kl. 22.30—23.00 på 12.455 kc/s = 24,08 meter. Denna station hörs ibland ganska bra men är ingenting för nybörjare att lyssna på. Adressen är: The Voice of the Andes, Cassila 691, Quito, Ecuador. Nybörjare kan däremot ta in Canada på 15.320 kc/s = 19,58 m. och 17.820 kc/s = 16,84 m. Denna station har svensk utsändning varje kväll kl. 20.00—20.20. Adressen är: Canadas Radio, Box 7.000, Montreal, Canada.

The Sweden DX-Fan Club.

Mr. Eric Good i Worksop i England har bildat en klubb för lyssnare till det svenska programmet Sweden calling DX:ers. Klubben har medlemmar i England, Sverige och Tyskland och Eric Good vill skapa en organisation med lokal-klubbar i hela världen. Klubben har just nu två lokalklubbar, en i England och en i Stockholm. Radiostationerna HCJB i Ecuador och OTC2 i Belg. Kongo har haft specialprogram för klubben. Eric Good, Chief of the Sweden DX-Fan Club har anordnat en tävling, som går ut på att medlemmarna skickar sina logböcker till klubben och den bästa belönas med ett pris. Alla äro välkomna till klubben och adressen är Mr. Eric Good, Chief of the Sweden DX-Fan Club 5 Aldred Street, Worksop, Notts., England. Stockholmsavdelningens adress är: Bertil Falk, Sälgvägen 10, ENEBYBERG. Tel. 58 15 45. Som sagt alla är välkomna.

Bertil Falk.

Sport. För att fotografera idrott behöver man inte alltid ha en slutartid av 1/1000 sek. Fotograferar man en löpare snett från sidan kan man i allmänhet klara sig med c:a 1/300 sek. Fotografera inte från läktaren vid de stora idrotts-tävlingarna. Gå hellre till träningen där du kan komma mycket närmare! Om du idrottar själv vet du säkert var det dramatiska momentet finns.

Tänk på, att fotohandlaren är din bästa vän, som gärna hjälper dig med råd och upplysningar

alldeles gratis. Skulle inte någon finnas i din närhet så skriv gärna till mig (returporto, tack, tack.) Hobbyfolk, Fotored., Järntorgsgatan 42, Stockholm, så skall jag efter bästa förmåga hjälpa dig tillrätta med dina problem.

Fotored.

Litteraturanvisningar:

Sjöström: Amatörfotografen (Kr. 4:25)
Boström: Fotografiska filter (Kr. 4:60)
Kodak: Bättre bilder! (Kr. 3:60)
Henriksen: Lär fotografering (Kr. 2:90)

Bli återförsäljare av Hobbyfolk!

Gör en extraförtjänst genom att sälja tidningen och ta prenumeranter på Din ort. Det är många som tjänar ihop till en motor eller något annat begärligt genom att sälja Hobbyfolk!

Alla återförsäljare av Hobbyfolk blir medlemmar i Hobbyfolks Supporterklubb. Genom medlemskap i Supporterklubben kan Du också göra en massa hobbyinköp billigare.

Till Hobbyfolks Supporterklubb, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

Undertecknad önskar höra om villkoren för återförsäljare av Hobbyfolk och medlemskap i Supporterklubben.

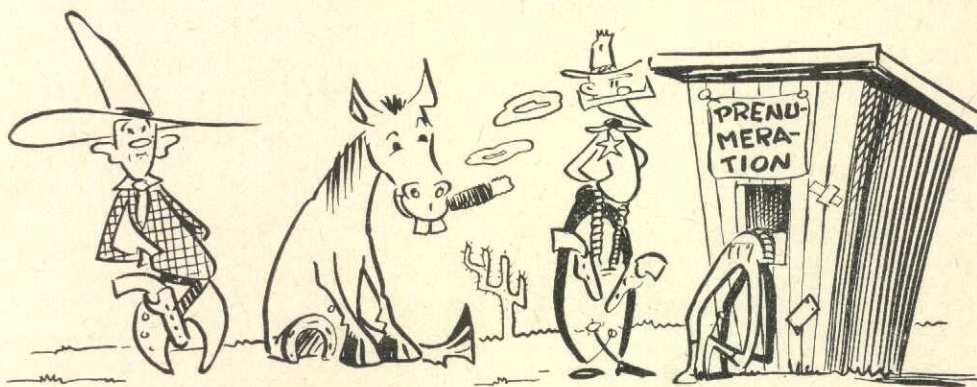
Namn:

Adress:

.....



NU säljer Hobbyfolk alla delar till modellracerbilar. Skriv direkt till tidningen efter prislista!



Alla PRENUMERERAR på HOBBYFOLK

Varför? Jo...

Därför att det blir billigare i längden, bara 6 kronor för 10 nummer per år.

Därför att prenumeranterna får tidningen före alla andra, senast dagen före utgivningsdagen.

Därför att en prenumerant aldrig behöver riskera att gå miste om ett nummer när tidningen är slutsåld.

Till tidningen HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

Undertecknad önskar prenumerera på HOBBYFOLK fr. o. m. nr 6. Av hittills utkomna nummer rekv. följande, som får ingå i prenumerationen, nr

Beloppet bifogas i 10-öres frimärken.

Beloppet insättes på postgiro 35 49 46.

Beloppet torde uttas mot postförskott. (Sätt ett kryss för önskat betalningssätt!)

Namn:

Adress:

.....