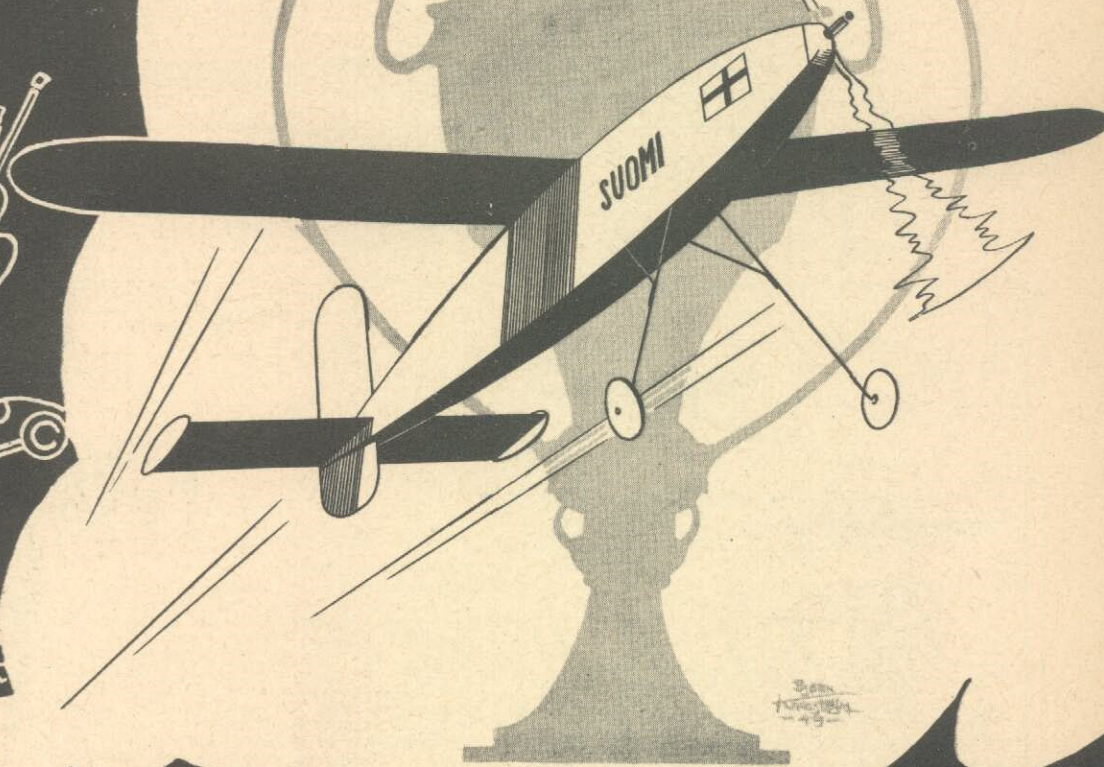
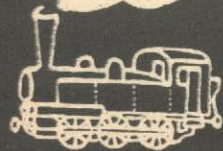
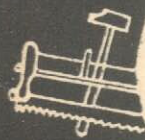
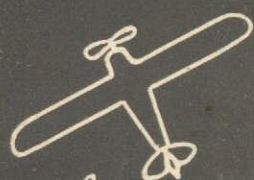


Hobby FOLK

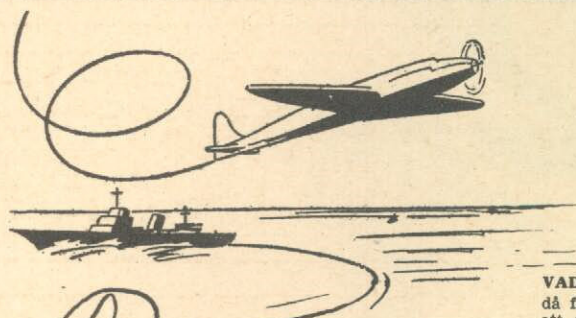
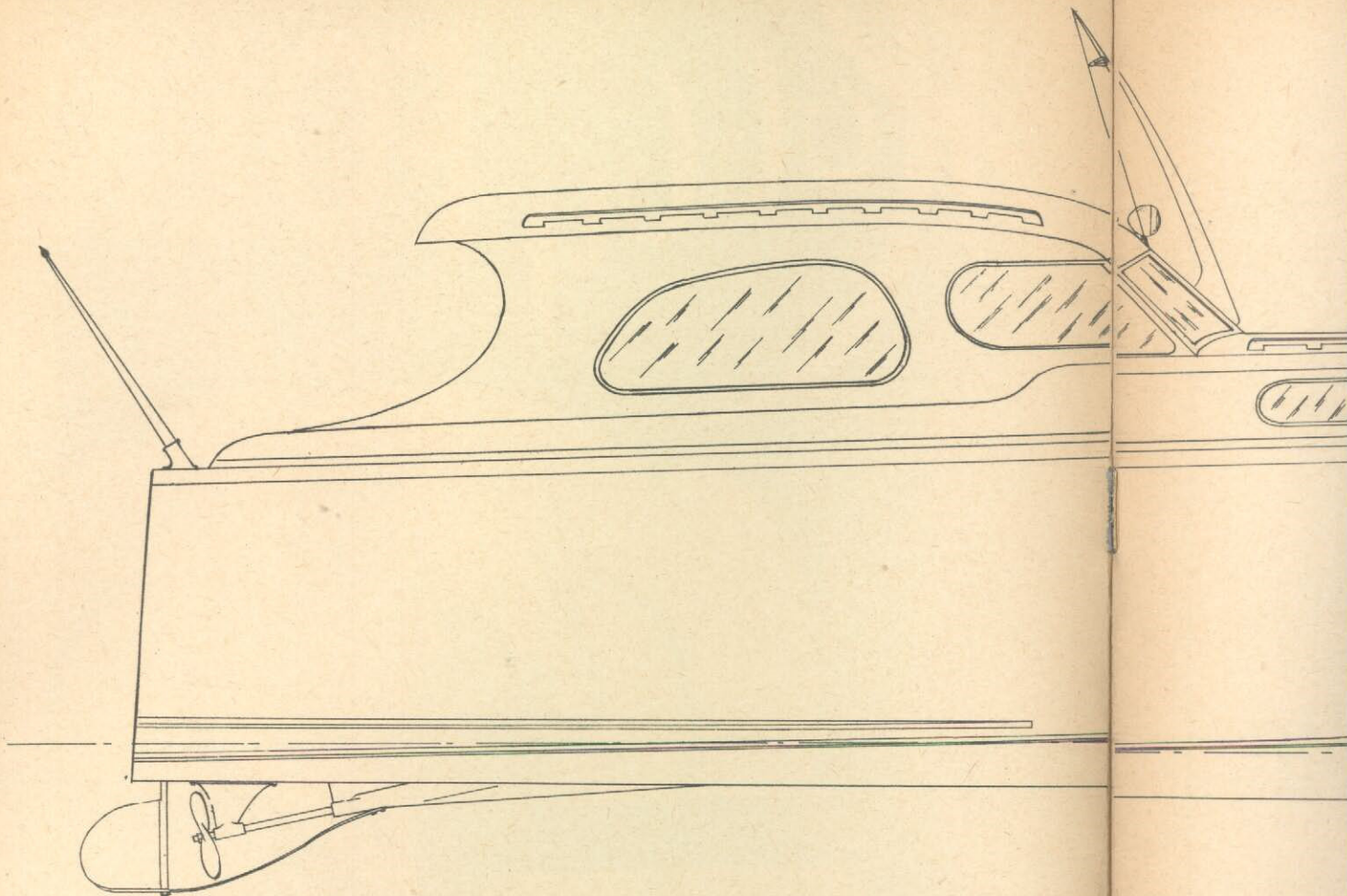
6



September 1949

Pris 75 öre

I DANMARK o. NORGE 1 kr



Radiokontroll

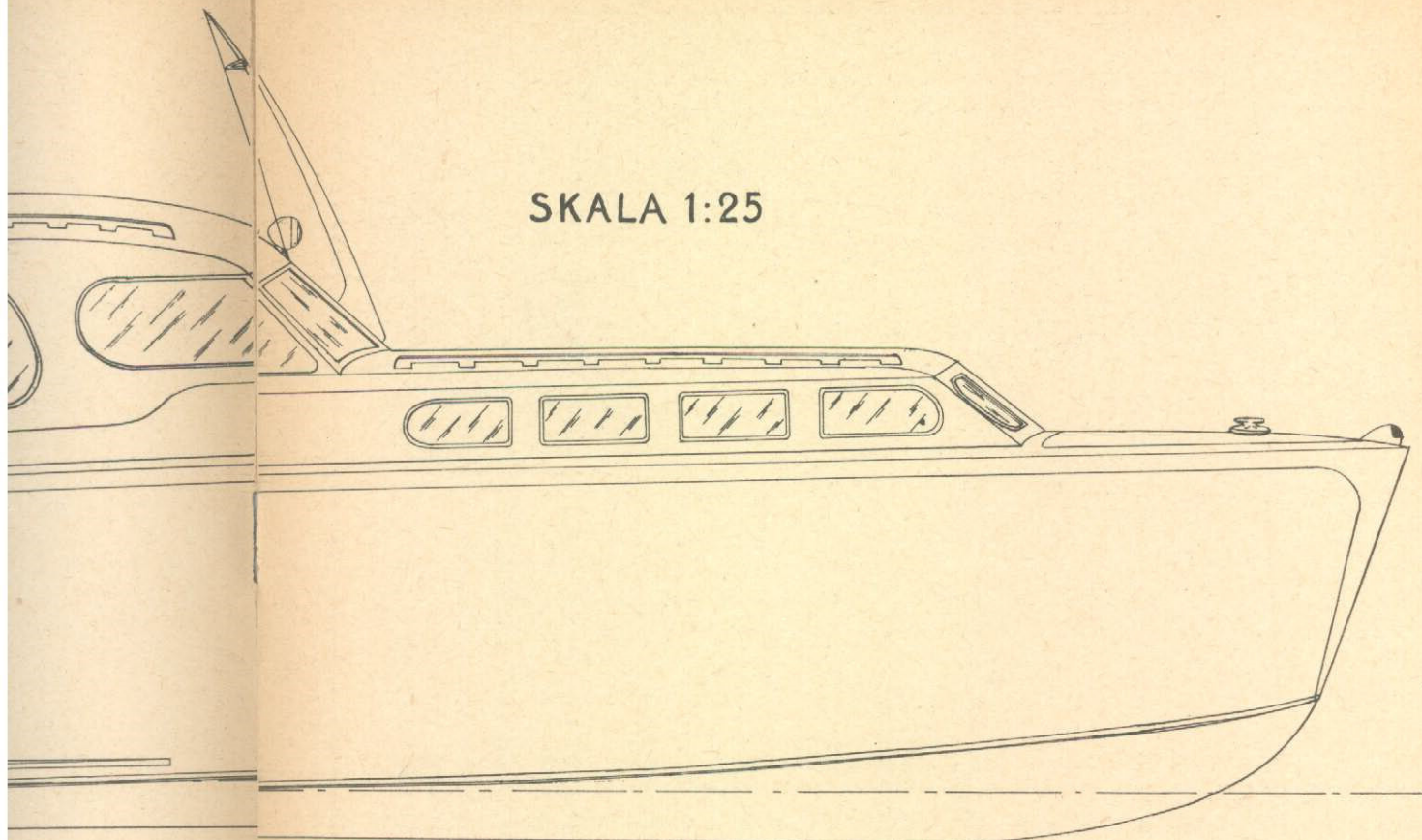
DETTA ÄR DEN ENGELSKA METODEN →
DEN SOM HAR SVÅRT ATT FÅ SÄN-
DARLICENS KAN ANVÄNDA DEN ITA-
LIENSKA PÅ NÄSTA SIDA, DÄR MAN
STYR MED LJUDSIGNALER!

VAD SOM HÄNDER

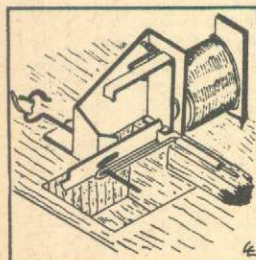
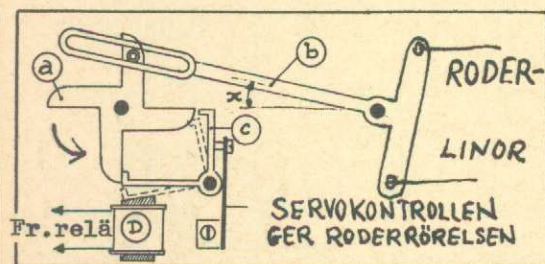
då föraren trycker på knappen på sändaren, är att en signal på 11,06 meters våglängd skickas ut i luften. Planets mottagare är inställd på sändarens våglängd och tar emot signalen och förstärker och förvandlar den till en svag ström. Strömmen går igenom ett mycket känsligt relä, som slår på en starkare ström. Den senare strömmen påverkar ett kraftigare relä, som släpper fram ett steghjul på urverkets axel $1/4$ varv. På axeln finns en vevstake, som slår ut åt ena sidan — viloläget är alltså rakt fram eller rakt bakåt — och denna rörelse förvandlas till en sioroderrörelse genom en T-formad tingest med en ränna i T:ets stapel för vevstaken och roderlinorna fästa i skänklarna.



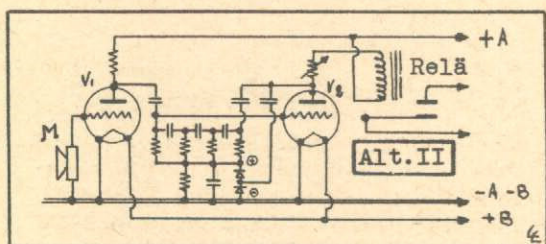
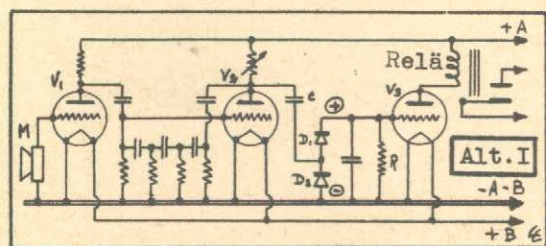
SKALA 1:25



är
cas
på
sch
im.
elä,
m-
per
rv.
na
akt
en
ned
er-



En ton från marken uppfattas av mikrofonen M, förvandlas till en ström som ger reläet D en impuls, varvid spärren c löses ut. T.v. höjdroderkontroll med fast viloläge. Två mottagaralternativ till höger.



VINNARE AV WAKEFIELD CUPEN 1947
LÄNGD 995 mm
SPÄNNVIDD 1180 mm
FENANS HÖJD 300 mm
RITNING: ELLILÄ
KORDA 115 mm
STAB. SPV. 550 mm

Gummimotor: 2 kraxkopplade snodder
med vardera 16 strängar 1 x 6 mm.
Antalet motorvarv:1560 v.
(=2x780)
Motortid:45-55 s.
Glidtid vid lugnt väder2½ min.



Wakefieldvikingar i västerled: fr. v. Arne Blomgren, Börje Börjesson, Anders Deurell, Åke

"Postis" Larsson, Lennart Segerfelt och lagledaren Sune Stark.

WAKEFIELDTÄVLINGEN

Vår utsände medarbetare Lennart Sundström kom riktigt i händelsernas centrum vid årets Wakefieldtävling som "meck" åt ende deltagande finnen. Kanske vår gode vän Susse bidrog till de 10 sekunder som gav Finland segern? Här är i alla fall rapporten:

Årets Wakefieldtävling — den 14:e i ordningen — kännetecknades av dåligt väder, "sophögsflygningar", tragedier, sportmanship, fighting spirit och mitt upp i alltihop, ett enastående gott humör. Samtidigt var tävlingen utomordentligt spännande, jag har för min del aldrig varit så uppjagad under någon tävling som just denna. Men så var det också mycket som stod på spel. Skulle pokalen, The Wakefield Cup, vinnas av USA eller Nya Zeeland skulle Sveriges chanser till deltagande vara minimala. Pokalen åt Europa var mottot, men resultatet blev ändå bättre. Vår gamla vän från åtskilliga tävlingar i Norden, Aarne Ellilä, 27-årig kemistuderande från Helsingfors, ensam finne, slog överraskande hela världseliten.

TULLBESVÄR.

Men låt oss ta det hela från början. Hela laget utom ledaren, Sune Stark, flög över med SAS

till London, och vid ankomsten till Northolt blev det ett mer än timslångt parlamentärande med en tullman om modellplanen skulle anses tullpliktiga eller inte. I varje fall ville engelska tullen ha deposition, c:a 300 kr., men hur det nu var så blev modellerna fria, mot ett löfte att de skulle utföras ur landet inom tio dar. G. G. Nilsson, gammal "Vinge" och medlem i KSAK:s modellflygkommitté, hade under tiden ledsnat i sin egenskap av mottagningskommitté, och avvikit in till London, men senare hade vi, d. v. s. laget och undertecknad desto större nytta och glädje av honom.

Efter en timmes bussfärd anlände vi till Londonderry House, det engelska sportflygets högberg, belägen vid Londons förnämsta gata, Park Lane. Huset var vid vår ankomst fyllt av modellflygare från hela jordklotet, men de första jag stötte ihop med var den danske lagledaren Per Weishaupt och norrmannsn Harald Orvin. Vi välkomnades sedan av ordförande i Society of Model Aeronautical Engineers, A. F. Houlberg, tillika ordförande i FAI:s modellflygkommission. Efter 5 o'clock thé, var det dags för bussresa igen, och målet var nu College of Aeronautics vid Cranfield, c:a 2 1/2 timmes bussresa från London.

TAKTIKSNACK.

Vid ankomsten till Cranfield möttes vi av Sune Stark med fru — han hade åkt över i familjens Volvo PV 444 — och så var det färdigt för det s. k. taktiksnacket. Börjesson hade i sin modell en ny typ av engelsk gummisnodd, och den påstods ha utomordentligt goda egenskaper. Det gällde nu att i all hast skaffa denna snodd. Under nästa dag, lördagen, fick man också köpa in ett parti, och så började intrimning av motorer. Det var emellertid lättare sagt än gjort, eftersom rummen saknade de för gummimotorers trimning nödvändiga dörrhandtagen. Här fanns endast dörrknoppar. Men nöden är uppfinningens mormor, och hatthängare, värmelementkranar etc. fick ersätta dörrhandtagen.

Eftersom det blåste hårt under lördagen var trimning tämligen meningslös. Amerikanerna hade emellertid varit kloka nog att stiga upp i ottan, då vädret var lugnt, men de var å andra sidan mera utvilade än svenskarna.

På lördag e. m. var det kontroll av modellerna — mycket välorganiserat f. ö. — och de svenska modellerna visade sig vara av högsta internationella klass. I söndagsupplagan av

WAKEFIELDTÄVLINGEN I KORTHET.

92 modeller från 19 länder.

Deltagande länder: Amerika, Australien, Belgien, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, England, Holland, Irland, Italien, Monaco, Nya Zeeland, Norge, Sydafrika, Sverige, Schweiz, Tjeckoslovakien och Trinidad.

Tävlingsjury: Houlburg, England, Franc Zaik, USA, Van Hattum Holland.

Kostnad för tävlingens anordnande: C:s 15 000 kronor.

Totalkostnad för de utsända modellflygarna: Uppåt 100 000 kronor!

Antal totalkvaddade modeller: Ett 40-tal.

"Wakefieldnyheterna" omnämndes speciellt Arne Blomgrens modell, som betecknande som tävlingens förnämsta, dels på grund av det skickliga utförandet dels på grund av den i många stycken geniala konstruktion. Modellen hade också utomordentliga flygegenskaper, men det fick den tyvärr ringa chans att visa.

Sedan svenskarna studerat de utländska modellerna, var laget på det klara med, att våra modeller var de mest välbyggda av alla nationers, och självförtroendet steg. Vi hade trott att Sverige kommit på efterkälken när det gällde Wakefieldmodeller, men så var inte alls fallet.

Natten till söndagen trimmades det motorer för fullt — Segerfelt höll visst på till framt 3-snåret — och så somnade vi in, fulla av förväntan.

TÄVLINGEN BÖRJAR.

Uppvaknandet på söndagsmorgonen var något av en kalldusch. Det regnade ganska intensivt men värst var det med vinden. Det rädde nära nog storm, och vädret kunde knappast anses användbart. Men vad var att göra. Tävligen

skulle gå i alla väder, så det var bara att knalla ut till tävlingsplatsen och plocka upp modeller. Varje lag hade ett eget, mycket rymligt tält av kontinental badortstyp, och som närmaste grannar hade vi Monaco, Danmark, Trinidad (!), Canada, Zealand och Finland. Monaco hade f. ö. tävlingens enda kvinnliga deltagare, Mac Odette Pin. Hennes modell var välbyggd och hon hade kvalificerat sig i vanlig ordning, men det hårda vädret rädde hon inte på.

Enligt lottningen skulle Sverige göra första starten, men det var likgiltigt vem inom laget som började. Sune Stark åtog sig start nr 1 och öppnade därmed tävlingen. Som tidigare nämnts var det nästan storm, och startplatsen var långt ifrån idealisk. Sunes modell startade emellertid tämligen normalt, men på 25—30 meters höjd började den trycka och gick i backen efter c:a 30 sekunders flygning. Ett verk av förrådiska nervindar! Kärran kvaddades och så var det reparationsdags. I den stilen gick det för samtliga svenskar utom Börjesson, som fick en bra start och uppnådde över 2 minuters flygtid. Landningen blev emellertid hård, modellen blåste iväg utmed marken och även Börje fick ägna sig åt reparerandets tålmodigprövande konst.

En lyckad flygning var första periodens facit för svenskarnas del, men lyckade flygningar hörde nu till sällsyntheterna även för övriga deltagare. Bra resultat uppnåddes av ett par amerikaner, en italienare samt Ellilä (utt. Elajla på engelska).

HOPPET VAKNAR.

Efter lunchen hade svenskarnas modeller torkat och någotsånär återtagit sitt normala utseende. Vinden var nu något mindre häftig, i varje fall blåste det jämnare.

Börjesson, Stark, Blomgren och Segerfelt gjorde skapliga starter, och ett svagt hopp började tändas hos de blågula. Hoppet fanns också hos Fletcher, USA, Sadoria, Italien, Loates, Canada och Chesterton, England och förra årets Wakefieldvinnaren. Ellilä gjorde också en bra andra start, och svenskarna konstaterade med belåtenhet att vännen Aarne låg på andra plats efter Fletcher.

Naturligtvis flög svenskarna bort sina modeller, liksom Ellilä och ett tjugotal andra tävlande, men den starkska Volvon plus tävlingens egna modellspanare svarade för att flertalet modeller tämligen snabbt kom tillbaka till sina ägare.

Så var det dags för sista start. Börjesson, Blomgren och Stark hade onekligen vissa chanser, nu gällde det att kämpa! Och nog kämpades

Bilderna på nästa sida:

Svenskarna Deurell och "Postis" ler ett igenkännandes leende åt sittande Elliläs gamla knarr. Vem kunde ana en Wakefieldsegrare i den kärran?

2:an Fletcher i mitten i samtal med Deurell och Franc Saic. I bakgrunden Ed Lidgard. De båda sistnämnda är berömda modellflygskribenter i USA.

Det amerikanska laget utanför College Aeronautics. Alla amerikaner hade fällbara propellrar.



ur bara att knalla
ka upp modeller-
vcket rymligt tält
h som närmaste
ark, Trinidad (!),
Monaco hade f. ö.
gare, Mac Odette
gd och hon hade
g, men det hårda

erige göra första
vem inom laget
sig start nr 1 och
a tidigare nämnts
platsen var långt
artade emellertid
—30 meters höjd
backen efter c:a
rk av förrädiska
ch så var det re-
det för samtliga
fick en bra start
s flygtid. Land-
modellen blåste
Börje fick ägna
rovande konst.
a periodens facit
le flygningar hör-
a för övriga del-
av ett par ameri-
ä (utt. Elajla på

nas modeller tor-
tt normala utse-
dre häftig, i varje

ch Segerfelt gjor-
agt hopp började
fanns också hos
Loates, Canada
örre årets Wake-
så en bra andra
ade med belåten-
andra plats efter

ort sina modeller,
andra tävlande,
tävlingens egna
flertalet modeller
till sina ägare.

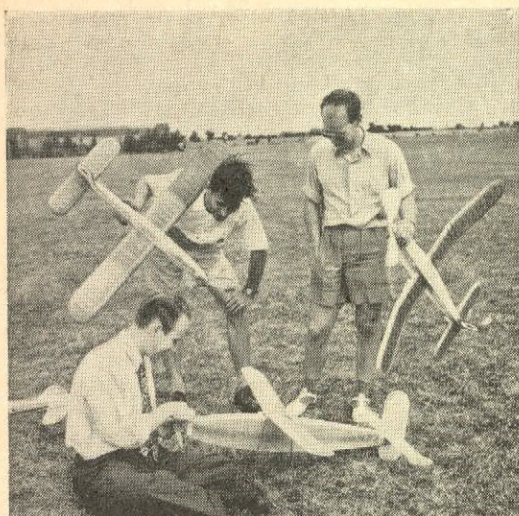
start. Börjesson,
igen vissa chan-
ch nog kämpades

ler ett igenkän-
äs gamla knarr.
ldsegrare i den

med Deurell och
idgard. De båda
flygskribenter i

College Aeronau-
bara propellerar.

b b y f o l k



det. Både Börje och Blomgren gjorde fina flygningar på bortåt fyra minuter, men vinden förde iväg modellerna så snabbt, att tidtagarna inte fick mer än lite över 2 minuter. Liknande öde vederfors Elliläs modell. Sune väntade så länge som möjligt med start i hopp om att vinden skulle mojna. Modellen kom emellertid aldrig upp i luften. Frigången gick sönder och modellen förvandlades på en sekund till en sophö. Där gick en chans till en bra placering.

Vem hade nu vunnit? Hade svenskarna någon möjlighet att komma bland de tio bästa?

FINLANDS DAG.

Lagets utsände spanare kunde snart meddela, att Ellilä tycktes leda och åtminstone två svenskar var bland de tio bästa. Det var goda nyheter. Men det var hårt i toppen, och felräkningar kunde ha förekommit. Dock, resultatet kollades och Ellilä hade verkligen vunnit med en modell som var tio år gammal, en modell som han klädde svenskarna med på Älleberg 1941!

Sensation! Vi tog hand om den överraskade Ellilä och hissade honom i minst 10 minuter allt under det fotografer från världens största tidningar och pressbyråer fyrade av sina blixtrar. Sedan passade vi på att hurra för oss själva också, eftersom Börjesson kommit på 6:e plats och Blomgren på 8:e.

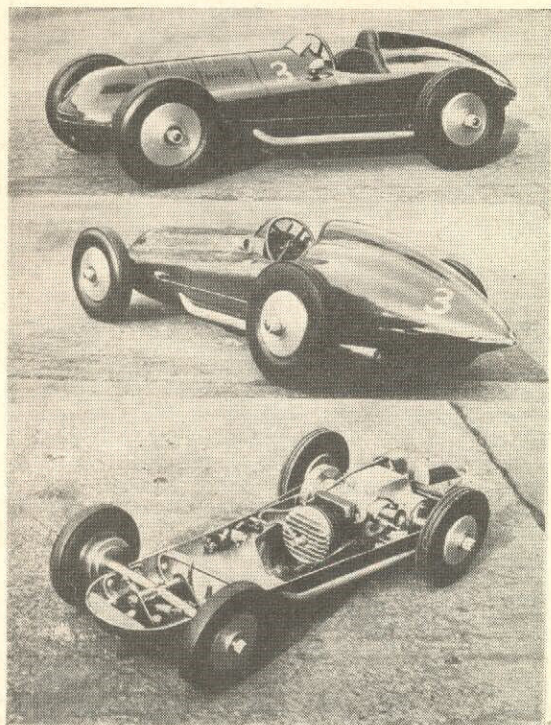
Tävlingen hade börjat kl. 11, nu var klockan 19,45 och svenskarna hade all rätt att vara trötta. Men den fest som svenskarna ställde till för Ellilä, visade att de våras kondition inte var något att klaga över. Och sällan har en lyckligare finne skådats. Det enda bekymmer som tyngde hans unga axlar, var hur den pampiga Wakefieldpokalen skulle komma till Finland. Men den detaljen ordnades sedermera av SMAE.

Tätplaceringarna framgår av nedanstående resultatlista, men innan jag slutar detta relativt långa men ändå knapphändigare reportage från den mest spännande modellflygtävling jag varit med om, vill jag på det kraftigaste understryka, att det svenska lagets insats var strålande. Aningen mindre otur hade fört Wakefieldpokalen till Sverige, därom råder inget tvivel. Ur aerodynamisk synpunkt låg de svenska modellerna främst, och vi hade mycket litet att lära av de andra lagen. Vad de våra möjligen saknade var tillräcklig träning, men till nästa år är den skadan reparerad. Och då blir det inte så lång resa. Tävlingen kommer då att gå i Finland, förmodligen på Jämsjärvi eller Björneborg. WINGSTRÖM.

Striden var knivskarp, såsom framgår av listan nedan. Futtiga 10,2 sekunder hade lämnat segern till Italien, ytterligare en halv sekund hade säkert glatt amerikanarna en hel del!

RESULTAT:

Segrare: Aarne Ellilä, Finland	549,9 sek
2) E. Sadorin, Italien	539,7 "
3) W. Fletcher, USA	539,4 "
4) E. Naudzius USA	532,3 "
5) F. Loates, Canada	491,9 "
6) B. Börjesson, Sverige	490,1 "
8) Arne Blomgren, Sverige	444,0 "
37) L. Segerfelt, Sverige, 53) Sune Stark, 63) Åke "Postis" Larsson, 78) A. Deurell.	



Denna eleganta racer i "spur gear"-klassen tillhör engelske "championen" Gerry Buck, som svenskarna nu får tampa med både på bortaplan och hemmaplan.

LIVLIGT I STOCKHOLM.

Modell Racer Clubben Octan (skämtsamt kallad "m-racerslubben Kotan") i Stockholm är för ögonblicket oerhört livaktig. På sportexpon slog klubben upp en "Model Racing Speedway", en präktig bilbana med 11 meters radie, på vilken modellracersporten debuterade som tivolinöje och gav minst 12.000 stockholmare uppvisningar i den ädla fartsporten. Getingarna med bilar har sugits som järnfilspån till magneten och hjälpt till med uppvisningarna, särskilt på slutet, då det började bli för stor förslitning på "Kotans" materiel.

Med verklig glöd har jätteansträngningar gjorts för att slå svenska rekord på den stolpbyggda masonitbanan. Ett försök att ta tunn pianotråd, 1,25 mm i stället för vedertagna 1,5 mm, resulterade i en faslig krasch, och banrekordet 176,92 kmh, elektriskt klockat, kom dessvärre att ligga lägre än svenska rekordet. Innehavare är Harry Blomqvist.

LUFTEGOMONIEN ÄN EN GÅNG.

Som tidigare omtalats i dessa spalter, är de två snabbaste förarna färdmekaniker på SAS och har stora chanser att lära av amerikanerna på världens snabbaste bana vid New York på Long Island. På utländska banor har Erik Thorpman nått en bit över 190 kmh och Bernt Nilsson nära 200 kmh. Frågan är nu, om svenska rekord

skall godkännas på utländska banor. Inom denna hetsiga sport med dess inte mindre hetsiga utövare blir det väldiga dispyter i sådana frågor, och på sammanträdena surrar det lika mycket som på tävlingsbanorna. Alltså, getingar, kotor, gaddar, humlor, myggor och allt ni heter, kan en bil med utländsk motor sätta svenskt rekord på en utländsk bana? Vad är svenskt utom ägaren?

UTBYTET SVERIGE—ENGLAND

har nu resulterat i att dagarna bestämts. Svenskarna reser den 27 september och kommer att tillbringa 9 dagar i England. Engelsmännen kommer hit i oktober, och man hoppas ha dem med på tävlingen i Eriksdalshallen den 21 oktober och på en serie uppvisningar i landsorten som slutar i Göteborg dagarna efteråt. Vi önskar alla resenärer lycka till och hoppas de får ett rikt utbyte!

VÄLDSREKORDLISTAN:

Howard Frank har ännu en gång härjat i listan och den nya noteringen är nedan markerad med fetstil:

AMRCA:

Spur (paddor) Howard Frank 137.19 mph = 220.78 kmh

Proto Jack Copping 134.73 mph = 216.82 kmh

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 128,02 mph = 209,18 kmh.

PÅ NÄSTA SIDA

bjuder vi på ett stort knippe amerikanska bilder, som kanske kan ge goda tips om modellerens utseende. I första spalten en verklig skönhet med stekpannehandtag, som går att montera bort. Kullagren för rälskörning är inbyggda i strömlinjekåpor. Därunder ser vi en bil med bygeln av platta stänger i stället för pianotråd. Nederst den första lyckade konstruktionen med svänghjulsmagnet, EV-Magneto, som alltså saknar batterier och brytare. I andra spalten är en del framstående amerikaner avporträtterade, nämligen Wilmer T. White — han med pennan bakom örat — och de tre bröderna Dooling, världsrekordmotorernas skapare. Däremellan en situationsskild från en tävling på rälsbana. Alla bilder lånade ur modellracertidningen "RAIL AND CABLE NEWS".

Radiolyssnare, se hit!

EXTRA HÖGTALARE m. volymkontr. i mockalåda (imit., valfri färg) utförsäljes. Kan även användas till mikrofon. Kan uppställas i kök, hall, balkong e. d. Mycket lämplig present. Bruksanvisning medföljer.

PRIS KOMPLETT KR. 39:— + PORTO.
2 st. fraktfritt. Mot postförskott direkt från

**P. E. ERIKSSON, SVALÖVSVÄGEN 10,
BJÖRKHAGEN, STOCKHOLM.**



panor. Inom den-
mindre hetsiga ut-
i sådana frågor,
det lika mycket
getingar, kotor,
ni heter, kan en
venskt rekord på
skt utom ägaren?

bestämts. Sven-
och kommer att
gelsmännen kom-
pas ha dem med
den 21 oktober
i landsorten som
erät. Vi önskar
oppas de får ett

ng härjat i listan
n markerad med

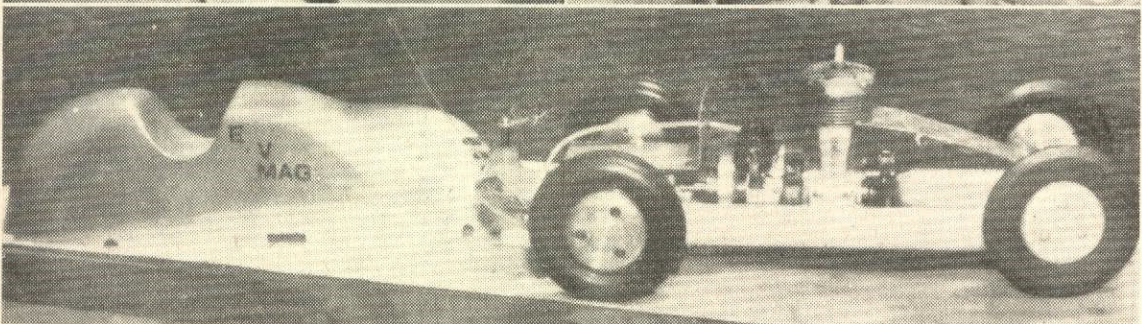
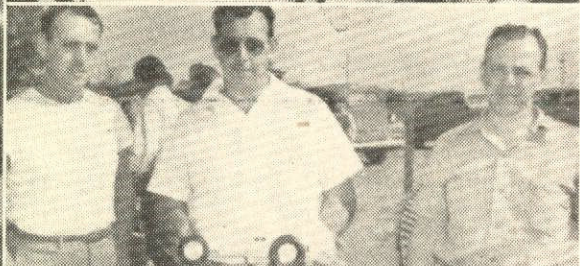
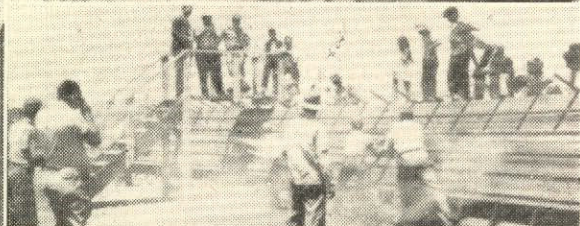
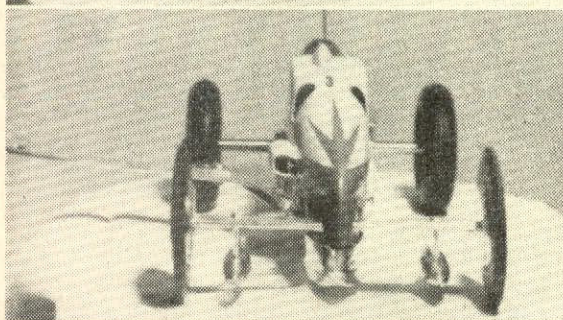
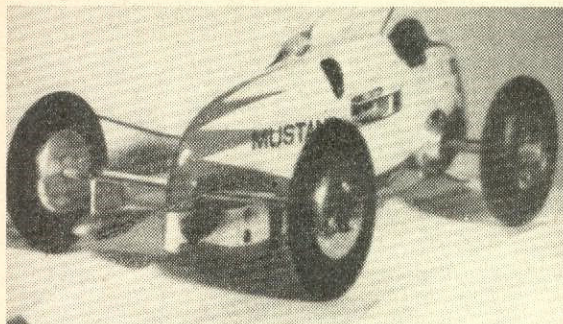
137.19 mph =
n = 216.82 kmh

136.77 mph =
ph = 223.50 kmh
128,02 mph =

amerikanska bil-
ps om modeller-
i verklig skönhet
att montera bort.
byggda i ström-
il med bygeln av
anotråd. Nederst
nen med sväng-
lltså saknar bat-
alten är en del
rätterade, näm-
ned pennan bak-
Dooling, världs-
ellan en situa-
pana. Alla bilder
"RAIL AND

e hit!

volymkontr. i
) utförsäljes.
on. Kan upp-
e. d. Mycket
ng medföljer.
+ PORTO.
tt direkt från
SVÄGEN 10,
HOLM.



Bli återförsäljare av Hobbyfolk!

Gör en extraförtjänst genom att sälja tidningen och ta prenumerationer 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.

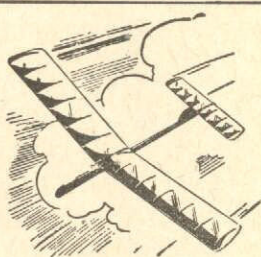
Till Hobbyfolks Supporterklubb, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

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

Namn:

Adress:

.....



Bygg Comulus. Spv. 900 mm. Stor modell till billigt pris. Fenomenal flygförmåga. Kvalitetsbyggsats kr. 4:75.

Katalog nr 8 för 1949

erhålls mot 40 öre i frimärken. Över 100-talet fina modeller. Ritningar, byggmaterial och tillbehör av alla slag.

FÄRSKT ENGELSKT TÄVLINGSGUMMI-BAND I LAGER.

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI

MALMÖ 9

Sänd mot postförskott plus porto:

..... st. byggsats "Cumulus".
..... „ tuber "Semo" balsalim à —:65
..... „ modellkatalog nr 8.

Namn:

Adress:

..... H-F 6

HobbyFOLK

Nr 6 September 1949

Redaktör och ansvarig utgivare:

JAN JANGÖ

Annonschef: BENGT LINDGREN

Postadress:

Järntorgsgatan 42 — Stockholm

Telefoner: Red. Jangö 11 20 86

Tryckeriet 21 44 16

Annonsavd. 55 00 88

Postgirokonto 35 49 46

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

Allt för mörkrummet finner Ni hos

BRENDLER & ÅKERBERG

S:t Eriksg. 47 Tel. 324727 Sveaväg. 47 Tel. 321748
Spårbanksvägen 10 Tel. 45 65 65

Var du med från början?

Detta är det sjätte numret av Hobbyfolk — 5 nummer har utkommit tidigare. Har Du hela den färggranna buketten av innehållsrika hobbytidningar? Komplettera annars genom att insända denna kupong.

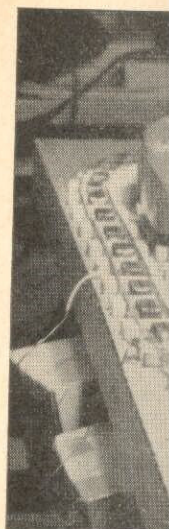
Till tidningen HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

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

Namn:

Adress:

.....



MAGNETI

Den i Hobbytåget Magnetertågens förbättringer bland alla inte ha en liten byggsatsen, motar 29 kronor! september från har gjort pris

SILHUETT

i nr 4 bekräfta folks läsare tye flygmärken. De ten i höst! Den översta bilden — massor av l heller Saabbilen ha den till en J 29 och Mustan fast många ville drivet plan, efte

Prenumer

Till tidning gatan 42, Sto

Underteckn HOBBYFOLK komna numr

gå i prenume

Beloppet bi

Beloppet in

Beloppet to

(Sätt ett kr

Namn:

Adress:

.....

OLK

9
givare:

OGREN

kholm

1 20 86

1 44 16

55 00 88

(er) kr. 6:—,

mmet

os

ERBERG

17 Tel 321748
5 65

an?

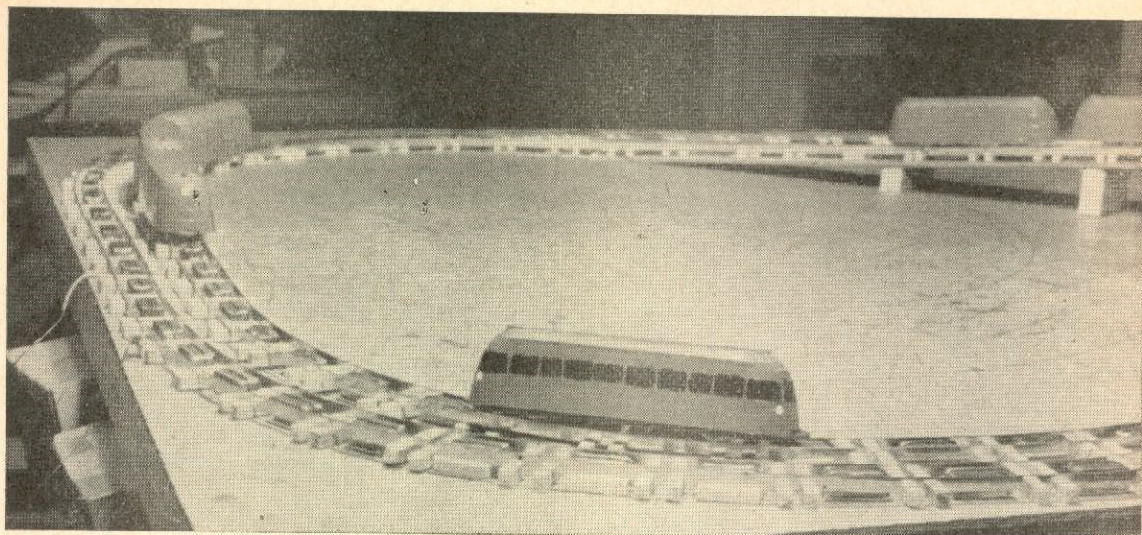
7 Hobbyfolk
digare. Har
en av inne-
plettera an-
kupong.

Järntorgs-

ed följande
ilka 75 öre
5-öres fri-

.....
.....
.....

b b y f o l k



MAGNETEXPRESSEN TAR FART

Den i Hobbyfolk nr 4 presenterade "motorlösa" tåget Magnetexpressen — impuls- och repuls-tågens förbättrade efterföljare, torde bli en schlagger bland alla tågintresserade i höst. Vem vill inte ha en liten modelltåganläggning, när hela byggsatsen, motorvagn och två meter bana, kostar 29 kronor! Priset sänks nämligen från den 1 september från förutvarande 32 kronor. Det som har gjort prissänkningen möjlig är att serien

gjorts större, sedan affärer landet runt börjat föra Magnetexpressen.

När man väl har byggt den första tvåmetersbanan och den strömlinjeformade motorvagnen har gjort sina försturer, kommer funderingarna automatiskt på en utökning av banan. Vagnarna är redan försedda med öglor för koppel, så att man kan koppla ihop flera till ett långt tåg. Också räls finns att köpa för komplettering, så att det går att bygga upp en stor anläggning.

SILHUETTÄVLINGEN

i nr 4 bekräftade våra aningar om att Hobbyfolks läsare tycker mycket om att gissa bil- och flygmärken. Det blir flera tävlingar av den sorten i höst! Den här gången måtte emellertid den översta bilden av DKW varit en besvärlig nöt — massor av lösare tippade Alvis — och inte heller Saabben klarades av alla. Många ville ha den till en Volvo eller Hanomag. Flygplanen J 29 och Mustang erbjöd inte så stora svårigheter, fast många ville ha mustangen till ett reaktionsdrivet plan, eftersom ingen propeller syntes.

J 29:or och Mänvallapel tillföll denna gång John Ericson, Drottninggatan 8 B, Linköping, Bror Karlsson, Källvindsgatan 8, Norrköping, Kurt Åkesson (som helt muntert börjar lösningen med ett kärnfriskt "hej!") Tack ska Du ha!), Törnaskärgsgatan 2 a, Malmö, och Lennart Johansson, Heleneborgsgatan 7, Stockholm.

MAGNETEXPRESSEN

En lättbyggd byggsats till en två meters bana och ett färdigt strömlinjeformat lok — det går att sätta ihop banan på några timmar och driva den med ficklampsbatterier!

DEN KOSTAR BARA 29 KRONOR!

Rekvirera genom närmaste handlande eller direkt från:

INGENJÖRSFIRMA CARL ERLANDSSON
Sveavägen 140, Stockholm.

Härmed revireras en byggsats MAGNETEXPRESSEN att skickas mot postförskott plus porto till:

Namn:

Adress:

..... H-F 6

Prenumerera på HOBBYFOLK

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:

.....



**JOHN ERIKSSON
MED SOMMARENS SEGEREKIPAGE.**

PÅ ANNAN PLATS

i tidningen finns det trimtips för modellracerbåtar — även här kommer ett Trimtips, men med stort T. Det var nämligen en modellbåt från Wentzels "Trim", som blev sommarens segerrikaste motordrivna racerbåt. Hobbyfolks "regatta" hade oturen att regna bort tillsammans med 30 proc. av de övriga arrangemangen på Sjösportens Dag. Av 17 anmälda ekipage ställde inte ens halva dussinet upp, och det som gick var John "Palooka" Erikssons Trim — i varje fall gick den tills kopplingen gick. Några deltagare hade en hel del otur, och den enda modell som

verkligen fungerade till full belåtenhet var **Uno Miltons** skärgårdsångare "Tärnan", som utförligt beskrevs i förra numret.

Redan söndagen efter Sjösportens Dag var klubben Racer-Octan i farten. **Björn Hedén** hade varit och "spionerat" på det första arrangemanget och hade den otrevliga uppgiften att vara speaker inför 4000 åskådare och tala om varför inte båtarna gick. **John Eriksson** upppeade sin triumf som enda man med lyckad start.

Vi lovade i förra numret att komma med utförlig beskrivning på segrarbåten, och det är inte svårt den här gången, eftersom den finns både i ritning och byggsats och det till verkligt överkomliga priser.

PÅ NÄSTA SIDA HAR VI

med vederbörligt tillstånd nöjet att presentera en översiktsritning av Trim. Av utrymmsskäl är ritningen neddragen till skala 1:3 och båtens verkliga mått är: längd: 600 mm, bredd 190 mm, höjd 150 mm.

»TRIM-TIPS»

För att ge båten skalenlig fart och kunna använda den vid precisionstävlingar räcker det gott och väl att utrusta den med en elektrisk motor.

John Eriksson hade en Västerås diesel inmonterad i båten. Kopplingen mellan motorn och propelleraxeln var från början en spiralfjäder, som emellertid inte stoppade — något kraftigare material måste det vara, och det var med ny koppling han kom igen till den andra båtävlingen.

Båten tillverkas i plywood och fanér, som limmas omväxlande med balsalim och kallim. Detaljer som borden är ju svåra att passa in och går naturligtvis inte att klara med snabbtorkande lim. Balsalimet får också användning som tätningsmedel.

Trims BYGGSATS

är under utgivande och kommer att annonseras i nästa nummer av Hobbyfolk!



TRIM

24. Däck	44 - 48 Boder m. tillbehör
25 - 26. Batterilådas väggar	49 - 50 Socklar
27. Batterikontakt	51. Knap
28. Port	52. Fällare
29. Rysgetid	53. Halkpar
30. Ventil	54. Fällist
31. Sarg	55 - 57. Båtar

Modellmotorbåt TRIM

1. Däck
- 2 - 7. Spant
8. Akterspegel
9. Dörr
10. Ventil
11. Sarg

tenhet, var Uno
, som utförligt

rtens Dag var
örn Hedén hade
första arrange-
uppgiften att
re och tala om
Eriksson uppre-
med lyckad start.
komma med ut-
, och det är inte
den finns både i
l verkligt över-

tt presentera en
mmsskal är rit-
och båtens verk-
id 190 mm, höjd

IPS»

och kunna an-
r räcker det gott
elektrisk motor.
diesel inmonter-
motorn och prop-
spiralfjäder, som
t kraftigare ma-
r med ny kopp-
båttävlingen.
fanér, som lim-
och kallim. De-
art passa in och
ed snabbtorkan-
användning som

att annonseras



b b y f o l k

Modellmotorbåt VPM	
1. Däck	24. Dürk
2. Spant	25 - 26. Batterilådas väggar
3. Altarspegel	27. Batterikontakt
4. Dörr	28. Toft
5. Ventil	29. Rysgetbd
6. Ställist	30. Sits
7. Kollfjädring	31. Sars
8. Innerstäv	32 - 33. Zonsterranar
9. Slagvägare	34. Kuller
10. Nättiser	35. Vindruta
11 - 20. Bord	36. Vindruta
21. Rörstäv	37 - 39. Prop.-axel o. lager
	40 - 42. Skåda
	43. Propeller
	44 - 48. Roder m. tillbehör
	49 - 50. Socklar
	51. Knäp
	52. Pollare
	53. Balkar
	54. Fotlist
	55. 37. Lanterna
	56. Ljvood
	57. Stages
	58. Strypstak
	59. Propelleraxel
	60. Motor
	61. Motorhuv

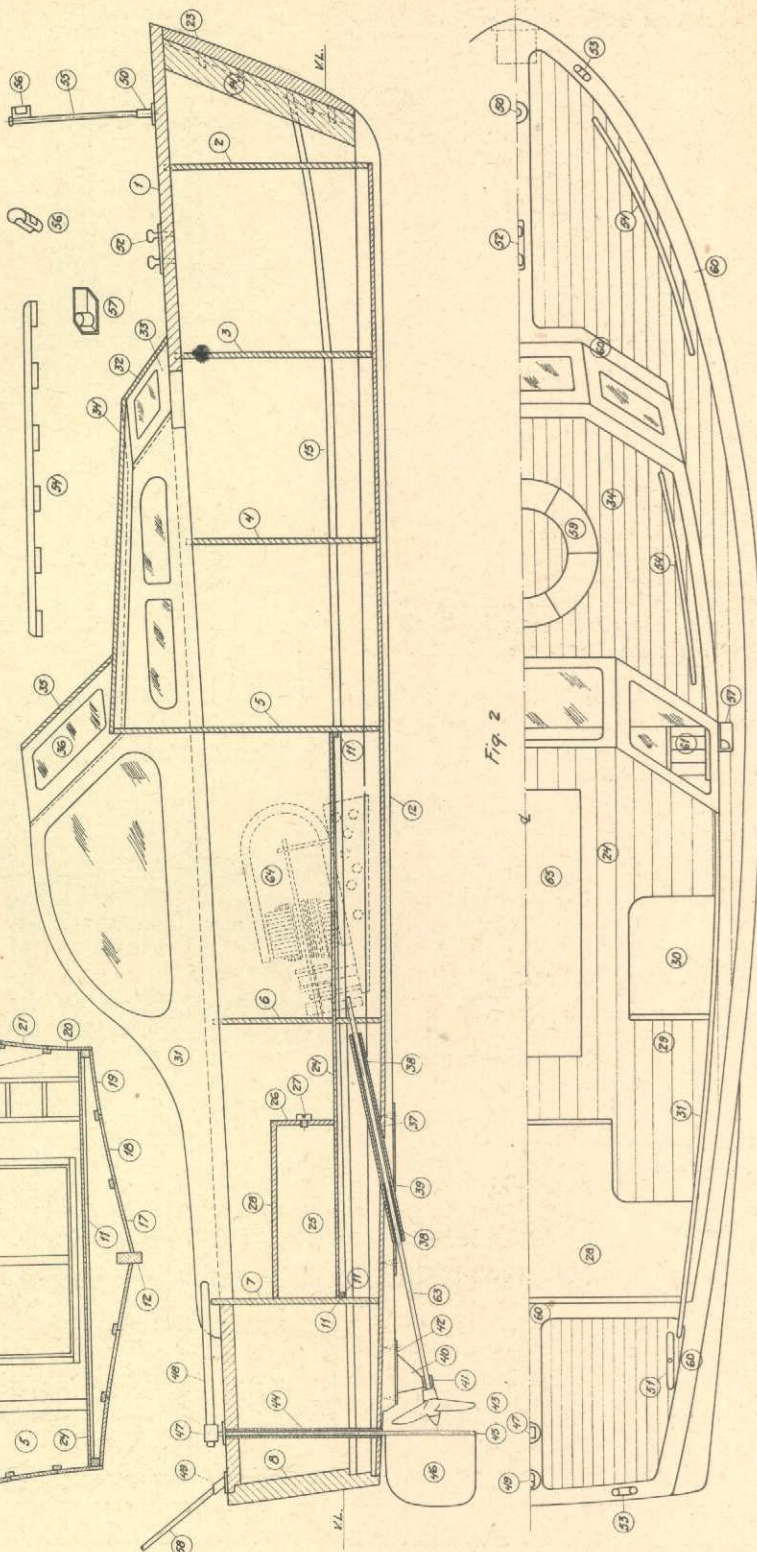


Fig 2

VINGFRAMKANT FURU 7x45x650

HUV I FURU

FURU ~ PROFILERAS FÄSTISATT

UTRYMME FÖR
TÄNDN. REGL.

FÄSTÖRON AV
DURAL 1 MM

1,5 mm PLYWOOD

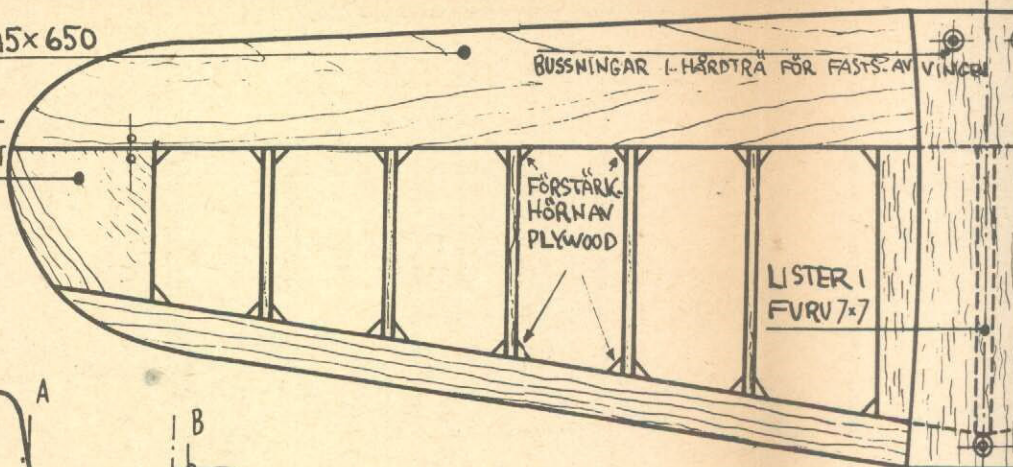
SPINNER SVAR-
VAD I TRÄ

SE ÄVEN
ARTIKEL
I NÄSTA
NUMMER
AV HOBBY-
FOLK.
(UR MODELLISMO)

LM 31
ITALIENSK 150 km-modell
(U-KONTROLL)

G-G

H-H



BYGEL AV 1,5 mm ALUM.

SKARVLINJE FÖR
KROPPSHALVORNA
(KLISTRAS ÖVER M. SIDEN)

MODELLEN KÖRES MED TVÅ PIANOTRÅDAR
0,4 mm. ~ TOTALVIKTEN ÄR 1,2 KG.

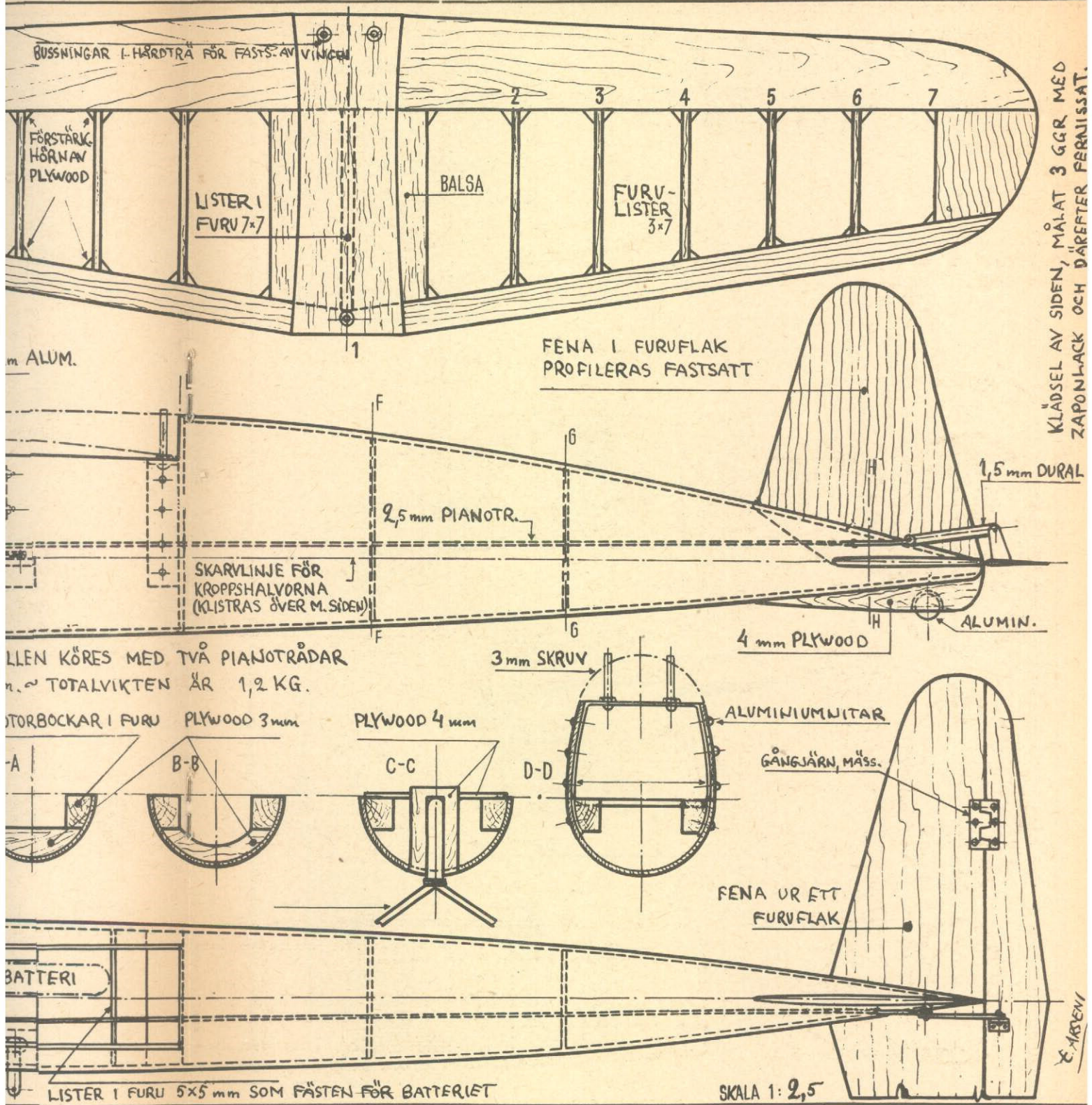
MOTORBÖCKAR I FURU PLYWOOD 3 mm

A-A

B-B

BATTERI

LISTER I FURU 5x5 mm SOM FÄSTEN FÖR

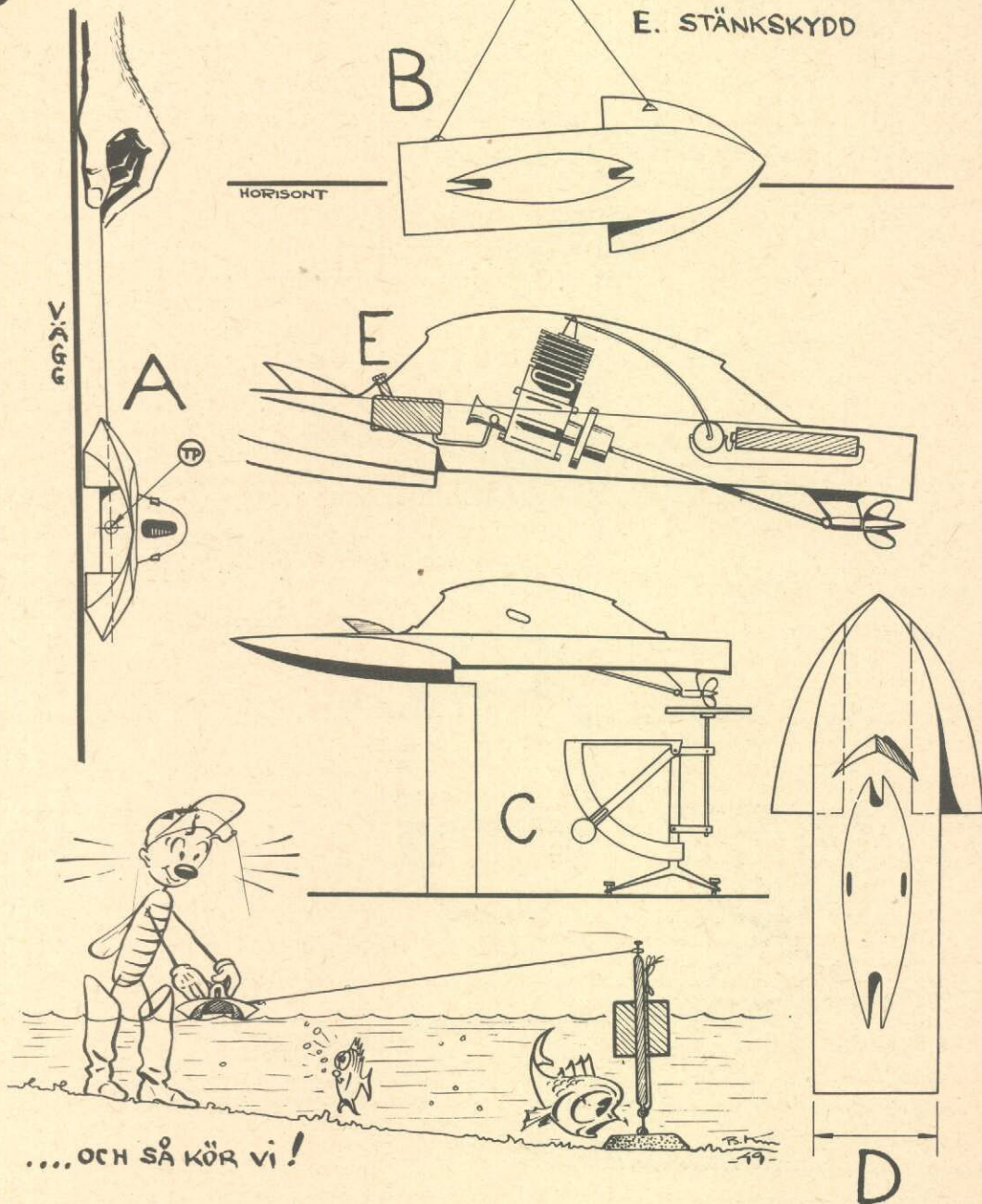


KLÄDSEL AV SIDEN, MÅLAT 3 GGR MED
 ZAPONLACK OCH DÄREFTER FERNISSAT.

E. ARBEN

Gör klart!
för start!

- A. AVVÄG FÄSTHÖJDEN
- B. GE RÄTT RIKTNING
- C. RÄTT TYNGDFÖRDELNING
- D. LAGOM STORA BÄRYTOR
- E. STÄNKSKYDD



HAR N

Hobbyfolks art
lilla "modellbåtar"
hel del hobbyisten
red. Vi skall förs
båtporten i en se
en del tips om tr
ning med modell
följande nummer
ångbåtmaskineri

På föregående
upp några viktiga
de olika faktorer
båten sätts i vat
igång motorn och

BYGELFÄSTEN

Man har, likso heter att fästa bå med en v-formad en främre och en av modell "stekp emellertid mindre

Det gäller nu a
på rätt höjd. Rät
punkten Tp. Var
det lätt att ta re
trisk kring längd
bara upp båten
utrustning) i en j
som ligger någon
punkten kan tänk
sidan om symm
punkt, där lodlinj
skär symmetripla

Att bygelfästen ställena kontrollera i ett snöre genom en vertikal vägg. rallell med vägg

Nu skall bygeln
na tänka sig att r
skulle kunna hän
efter att båtens s
horisontalplanet
emellertid om båt
3—5 proc. av sin
keln göres mindre

TYNGDFÖRDEL

Det har visat sig
liga för tyngdens
nen. En felaktig
båten till en dyka
sta fall dyker den
djupet. Här måste
körningarna.

En bärplansbåt lyfter upp hela vattnet vid fart. Störn placerad mitt behör, tank och akteröver, och de slutgiltigt avvägs och kontrollera

HAR Ni OCKSÅ FÅTT "VATTENFLUGAN"?

Hobbyfolks artiklar om båtar och den första lilla "modellbåtregattan" har entusiasmerat en hel del hobbyister, och frågorna strömmar in till red. Vi skall försöka att gå igenom hela modellbåtporten i en serie artiklar. För dagen kommer en del tips om trimning, avvägning och polkörning med modellracerbåtar, och sedan kommer i följande nummer en del regler, ritning på ett ångbåtmaskineri, etc.

På föregående sida har vår tecknare skisserat upp några viktiga tips. De illustrerar framför allt de olika faktorerna man måste tänka på innan båten sätts i vattnet. Det är inte bara att slå igång motorn och skicka iväg "pankan".

BYGELFÄSTEN OCH AVVÄGNING.

Man har, liksom vid bilar, två olika möjligheter att fästa båten vid centrumlinan, nämligen med en v-formad bygel av pianotråd, fastsatt i en främre och en bakre ögla, eller en fast stång av modell "stekpannehandtag". Det senare är emellertid mindre lämpligt för båtar.

Det gäller nu att anbringa fastsättningsöglorna på rätt höjd. Rätta stället är i höjd med tyngdpunkten Tp. Var i båten tyngdpunkten finnes är det lätt att ta reda på. Båten byggs ju symmetrisk kring längdaxeln, och därför hänger man bara upp båten (fulltankad och med komplett utrustning) i en punkt, exempelvis någon punkt som ligger någorlunda nära det ställe där tyngdpunkten kan tänkas ligga. Om punkten väljes vid sidan om symmetriplanet, är tyngdpunkten den punkt, där lodlinjen genom upphängningspunkten skär symmetriplanet.

Att bygelfästena verkligen kommit på de rätta ställena kontrollerar man genom att hänga båten i ett snöre genom öglorna och hålla båten intill en vertikal vägg. Båten skall nu ha botten parallell med väggen. (Fig. A)

Nu skall bygeln bockas till. Man skulle ju kunna tänka sig att man nu på samma sätt som nyss skulle kunna hänga upp båten i bygeln och mäta efter att båtens symmetriplan blir parallellt med horisontalplanet (exempelvis golvet!) Bäst är emellertid om båten pekar inåt med ståven med 3—5 proc. av sin egen totallängd (fig. B). Vinkeln göres mindre, om båten är relativt långsam.

TYNGDFÖRDELNING.

Det har visat sig, att båtarna är mycket känsliga för tyngdens fördelning på de bärande planen. En felaktig avvägning kan förvandla racerbåten till en dykande undervattensbåt — i sämsta fall dyker den bara en gång och försvinner i djupet. Här måste man experimentera vid provkörningarna.

En bärplansbåt har två skidor framtill, som lyfter upp hela båtens främre bottenparti över vattnet vid fart. Sådana båtar får som regel motorn placerad mitt över bärplanen. Motorns tillbehör, tank och elektrisk utrustning, placeras akteröver, och det är med dessa delar som båten slutgiltigt avvägs. Palla upp båten enligt Fig. C och kontrollera med vilken tyngd akterskeppet

trycker på brevvägen mellan varje provkörning och ändring i tyngdfördelningen! Akterskeppet är ett bärplan liksom de båda skidorna framöver och skall ha tillräcklig yta för att kunna lyfta båten. Det är därför som båtar av denna typ blir ganska breda och tvärt avhuggna i aktern (fig. D)! De blir inte heller alltid så vackra (se exempelvis översiktsritningar i Hobbyfolk nr 4).

KÅPA ÖVER MOTORN!

Nyborjarna underskattar ofta vattenstänkets benägenhet att sugas in i motorn. Motorn kan få en riktig kallsup och stanna tvärt, och följden kan bli en spräckt vevaxel eller en demolerad propeller eller koppling. Skydda motorn noga för vatten med en kåpa! (Fig. E.)

MITTPÅLEN.

Den vanligaste av alla mittpålar — och därtill mycket lämplig vid provkörningar — är en vänligt sinnad person, som sitter i en roddbåt och håller i tåten. 7—8 meters lina i början räcker, och den som håller linan känner mycket väl, hur mycket som behöver släppas ut, för att spänningen i linan inte skall bli för stor. Den av centrifugalkraften orsakade spänningen i linan blir nämligen mindre, ju längre centrumlinan är. Men samtidigt vill ju linan släpa ned i vattnet och ställa till trassel, om den blir för lång. Lagom är bäst!

För tävlingar fordras en påle nedslagen i botten. På ritningen härintill har emellertid vår tecknare visat en enkel transportabel påle. Dess ankarlina är variabel och man kan till en viss gräns ändra pålens höjd över vattenytan, samtidigt som pålen går att använda på obegränsat djup. Beroende på träslag etc. i pålen kan den också förses med flyttankar. Gör för övrigt alla delar över vattenytan så lätta som möjligt.

Pålen placeras så att startplatsen kommer på grunt vatten. Idealet är naturligtvis är hela båtbanan runtom har grunt vatten.

ALLMÄNNA RÅD.

Kör inte, om inte vattnet ligger spegelblankt och stilla. Varje krusning på vattnet är jättehöga vågor för dessa små fartvidunder. Propeller, axel och koppling är ganska känsliga, och i samma ögonblick nosen går in i en våg kan vad som helst hända på ett alldeles oväntat ställe i båten.

En del konstruktionsråd, framför allt beträffande koppling och propelleraxel inflyter i ett kommande nummer av Hobbyfolk.



KATALOG

innehållande stor sortering
experimentartiklar, radio-
delar, elektr. material, verk-
tyg, artistmateriel, leksaker,
ritningar, handböcker m.m.

Ritning till rullad motorbåt.
Pris 10.-

sändes gratis mot insändande av ett 20-öres frimärke,
som återbetalas vid första order

Clas Ohlson & Co A.B., Insjön



Vid mikrofonen längst till vänster Nils Lekmark, svensk korrespondent för SDXFC, längst till höger vår medarbetare Bertil Falk, i mitten

de båda kortvågssentusiasterna sekunderade av den kände kortvågsredakören Arne Skoog under inspelning av ett specialprogram.

Kortvågsslyssarnas sida:

RAPPORTER M. M.

De rapporter, som en DX-are skickar till en kortvågsstation skall vara noggrant gjorda. Årets Runts Radioklubb har bl. a. påpekat för sina medlemmar att en rapport med några få uppgifter såsom "anrop (call), musik (music) etc." är värdelösa. För att verkligen kunna bevisa att man hört en station måste man speciellt utpeka några punkter ur programmet. Man kan exempelvis skriva "kl. 21.37 Buttons and Bows, kl. 21.42 Stormy Weather, kl. 21.45 This is Radio Brazzaville varefter följde nyheter på franska". Man bör inte heller skriva att en station hörts med QRK4, när den har hörts med QRK2. Ett dylikt angivande är fullkomligt värdelöst för en radiostation. Stationerna sänder inte verifikationer för att tillgodose lyssnarnas samlarlust, utan de skickar sina "veris" som tack för en rapport som skall visa hur utsändningarna har hörts på den plats lyssnarna befinner sig.

Radiostationerna vill även ha reda på lyssnarnas åsikter om programmen. OTC2, the Belgian National Broadcasting Service i Leopoldville, Belg. Kongo, bygger till stor del sitt program på lyssnarnas önskemål. Denna station har ett program som heter Amongst Friends (vänner emellan), i vilket alla brevskrivare och rapportörer besvaras. Detta program utsändes alla vardagskvällar kl. 20.40 eller 20.45, beroende på de föregående nyheternas längd. På onsdagar består detta program av en DX-bulletin och speciella program för DX-klubbar. Varannan fredag är Amongst Friends på svenska. Stationen sänder på 9767 kc/s = 30,71 meter. Adressen är: The International Goodwill Station OTC, Leopoldville, Belg. Kongo.

I Franska Ekvatorialafrika ligger den kända stationen "Radio Brazzaville", som om kvällarna sänder musik. Var fjärde onsdag kl. 21,30—21,45 har denna station ett svenskt program. Den sänder bl. a. på 11970 kc/s = 25,06 meter. Anropet

är "Ici Radio Brazzaville, Poste National Française", och adressen får man om man lägger till "Franska Ekvatorial Afrika" efter anropet. Rapporter besvaras med kort.

"Mitteldeutscher Rundfunk" är också en station som brukar sända trevlig underhållningsmusik. Detta är särskilt förhållandet på lördagsnätterna, då stationen sänder musik från kl. 0,10 till 3,00. Adressen är Sender Leipzig, Leipzig N. 2, Springerstrasse 24, Tyskland. Denna station ligger i den ryska zonen av Tyskland och besvarar rapporter med brev.

SPECIALPROGRAM.

DX-klubbarna runt om i världen kontakter sina medlemmar medelst brev och klubbtidningar, men även radion användes. Om en station beslutar sig för att sända ett specialprogram för en svensk DX-klubb så skickar klubbens ordförande ett meddelande till stationen som läses upp under specialprogrammet. Numera är det dock ganska vanligt att ordföranden och några medarbetare talar in en skiva som skickas till stationen som skall sända specialprogrammet.

Hobbyfolks läsare skall inte heller glömma den i förra numret presenterade Sweden DX Fan Club. Denna klubbs ordförande Eric Good har skrivit till red. och tackat för "reklamen", och förutom att han var imponerad av tidningen, som han ansåg vara en av de bästa hobbytidningar han någonsin sett, har han på stående fot beslutat starta en hobbysektion i SDXFC. För en internationell svarskupong (som köpes på närmaste postanstalt) som ni lägger i ett brev tillsammans med nedanstående anmälan kan ni bli medlem i denna illustra klubb. Mr Good har också utlyst en pristävling om ett klubbmärke, och våra ärade teckningsintresserade läsare är välkomna med förslag.

Till Sweden DX Fan Club, Mr Eric Good, 5 Aldred Street, Werksop, Notts., England.

Jag önskar bli medlem av klubben och bifogar en svarskupong.

Namn:

Adress:

..... (Hobbyfolk)

H o b b y f o l k

Nattlig

Ur kollegan »F

Den gamla klockan började hosta. Tolken genom det stora attack gått över o ansträngda hjärta se bland penslarna sträckte på sig så skeva paletten bö Först sakta. Så hi dess sätt att skre rätta på färgskrin de ihop sig. Någ snedvridna och ve De var precis så till det yttre.

"Aja, trängs lag brast en tunn, slit mat något nytt a sig och dess yttrar som med ett "Åh kommit från färg fennissa kvar.

Efter en stund kvämt för sig son Färgtuberna hade jämk. Till och n sett förnäm ut och

S e p t e m b e



sekunderade av
Arne Skoog under
m.

National Fran-
m man lägger till
ter anropet. Rap-

är också en sta-
g underhållnings-
andet på lördags-
musik från kl. 0,10
Leipzig, Leipzig N.
d. Denna station
skland och besva-

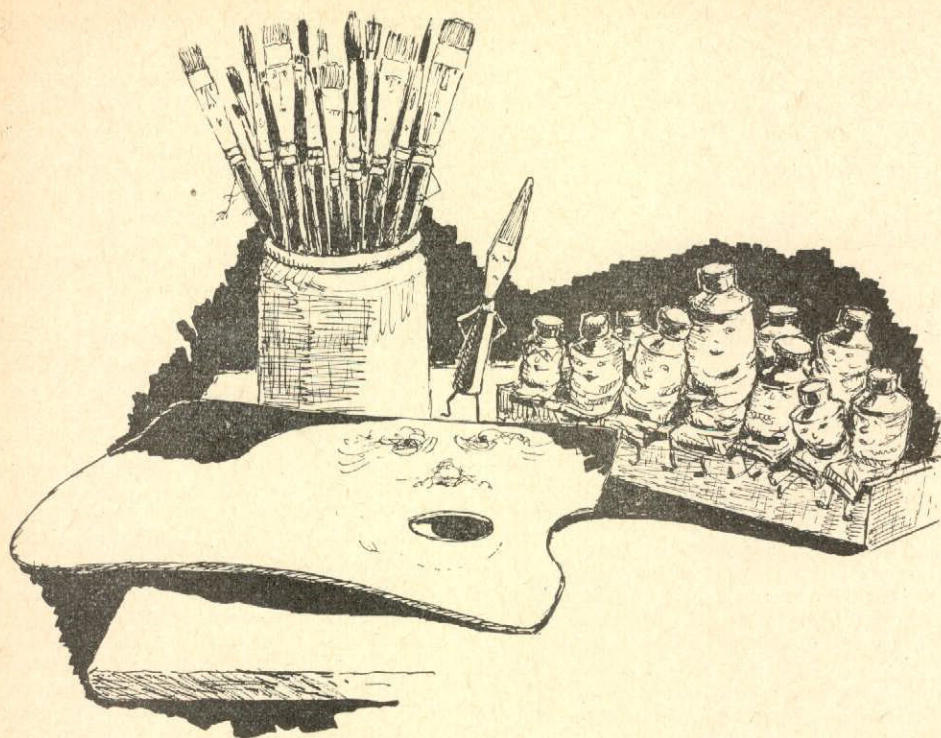
en kontakter sina
h klubbtidningar,
m en station be-
pecialprogram för
ar klubbens ord-
ation som läses
Numera är det
anden och några
som skickas till
pecialprogrammet.
eller glömma den
Sweden DX Fan
le Eric Good har
"reklamen", och
d av tidningen,
bästa hobbytid-
an på stående fot
i SDXFC. För en
köpes på när-
r i ett brev till-
mälan kan ni bli
Mr Good har
ett klubbmärke,
erade läsare är

fr Eric Good, 5
England.

bben och bifogar

.....
.....
.... (Hobbyfolk)

b b y f o l k



Nattlig diskussion i ateljén

Ur kollegan »Hem i Sverige»

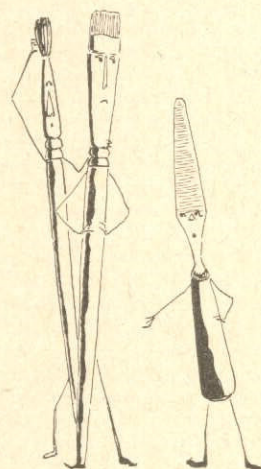
Den gamla klockan i ateljén harklade sig och började hosta. Tolv gånger i följd. Månen sken in genom det stora fönstret. När klockans host-attack gått över och man bara hörde dess gamla ansträngda hjärtas ticktackande, blev det rörelse bland penslarna i krukan på ateljébordet. De sträckte på sig så det knakade i skaften. Den stora, skeva paletten började vicka fram och tillbaka. Först sakta. Så häftigare och häftigare. Det var dess sätt att skratta. Färgtuberna satte sig till rätta på färgskrinskanten, knuffades och makade ihop sig. Några var magra och urkramade, snedvridna och veckiga, andra åter feta och släta. De var precis så olika som människor kan vara till det yttre.

"Åja, trängs lagom, din långa dromedar", utbrast en tunn, sliten hårpensel. Den hade anammat något nytt av sin ägares sätt att uttrycka sig och dess yttrande gällde en borstpensel nr 10, som med ett "Åh, förlåt" visade att den nyss kommit från färghandeln och hade artighetens fernissa kvar.

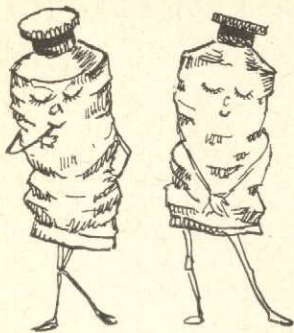
Efter en stund hade penslarna gjort det så bekvämt för sig som utrymmet i krukan medgav. Färgtuberna hade slutat att knuffas, maka och jämka. Till och med palettkniven, som gått och sett förnäm ut och tittat snett på penslarna, hade

satt sig till rätta. Paletten låg fortfarande och vickade.

"Jag måste skratta när jag tänker på vad du, bror palettkniv, försökte få oss att tro i natt som var", kom det slutligen från paletten. Han vicka-



Vem är det som
kommer till hjälp,
när ni penslar
misslyckas, om in-
te jag!



Min blygsamhet förbjuder mig att sätta någon av oss framför de andra, sa kadmiumrött.

de till och höll på att ramla ned från bordet. Detta lugnade honom och han fortsatte:

"Du sa att du var viktigast av oss. Att du höll pli på färgerna. Att du var snabbare och duktigare än penslarna. Att du klarade ensam vad det behövdes en massa penslar till."

"Ja, det sa jag", avbröt palettkniven, "och vem är det som kommer till hjälp när ni penslar misslyckats om inte jag. För resten så sa Olsson (det var konstnären) det härom dagen, att jag kunde ge något av samma spänst åt linjen som stålet i mig. Jag är av stål jag!"

"Ja, men" försökte paletten medla. Han ville ha lugnt och trevligt omkring sig och skrattade åt det mesta. "Alla är vi väl lika viktiga i stort sett. Vi hjälps åt och var och en drar sitt strå till stacken. Inte ska vi väl kivas om det."

Här kunde inte den ettriga hårpenseln hålla sig längre.

"Det kan du säga som kan ersättas av vilken träbit som helst! Nej, det är vi penslar som är viktigast, speciellt vi hårpenslar som sätter pricken över i. Vad är det man talar om när det gäller målning. Jo just penslar. Penselföring, penselskrift, touche."

Det rörde sig i det mörka hörnet vid fönstret. Hårpenseln tystnade och vände sig irriterat om. Även de andra tittade dit. Där stod en vit orörd målarduk. Och den talade:

"Ni stör mig i mina drömmar. Jag kan tyvärr inte undgå att höra era dumheter. Det är under min värdighet att lägga mig i era gräl men jag anser mig böra säga er något. Inser ni inte att ni inte har någon betydelse alls jämfört med mig. Det är jag som har alla förutsättningar. Jag är av bästa material. Preparerad med stor omsorg av experter. Jag kan bli ett stort mästerverk. Ett som överlever er allihop. Jag kan komma att hänga på ett stort museum i hundratals år och ses och beundras av den ena generationen efter den andra. Det är ju självklart, att jag är viktigast. Jag ids inte tala med er. Ni kan gärna vara litet tystare om ni absolut ska fortsätta ert käbbel. Jag vill fortsätta mina drömmar om framtiden."

Den vita duken gäspade redan under sista delen av sitt anförande och somnade bums när det var slut.

De andra var tysta några ögonblick men fortsatte sedan som om ingenting hänt. Det var en

tub kadmiumrött som först lyckades göra sig hörd:

"Vi färger är naturligtvis viktigast. Det är ju vi som syns. Det är vi som är målningen. Min blygsamhet förbjuder mig att sätta någon av oss framför de andra. Det skulle i så fall vara jag själv och några till som är pålitliga och oföränderliga. Men — alla vi färger är viktiga och viktigast när vi håller ihop allesammans. Det spelar ingen roll om det är ni penslar eller du palettkniv som stryker upp oss på duken, bara vi kommer dit. Där kan ingen av er tävla med oss i betydelse."

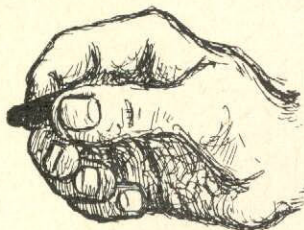
Det blev vilda protester från alla håll utom från den vita duken som sov trots oväsendet. Alla pratade i munnen på varandra och det var stort omöjligt att höra vilka argument de använde för att framhäva sin egen vikt.

När bråket var som värst, harklade sig klockan ånyo, hostade till — bara en gång nu — och alla tystnade. Bara klockans hjärta hördes: Tick, tack, tick, tack.

Duken kom väl aldrig på museum. Den blev gång på gång täckt med färgernas mångfald, som strax åter skrapades bort med palettkniven. Till slut blev den så illa medfaren av den behandlingen att den inte dög till något mer målade och slängdes i en vrå. Penslarna blev slitna och kastades bort. Färgtuberna blev allt mer lika varandra. Lika urkramade, lika veckiga och magra.

På museet hänger emellertid ett annat verk av Olsson. Till det yttre är det bara en teckning i kol. Men den är något mera. Den tillkom i en lycklig stund, och Olsson lyckades lägga ned sin egen själ i den. Det kanske berodde på att den kolbit på tre centimeter han använde den gången inte ansåg sig ha ett dugg betydelse i sammanhanget.

GB.



EN FÖRENING FÖR HOBBYKONSTNÄRER

är under bildande och kommer att ha sitt första sammanträde i september i Stockholm. Nyheten är nog välkommen för de massor av hobbymålare som finns. Den nya klubben kommer att få mycket att göra och får redan från början mycket stor uppmärksamhet riktad på sig.

Hobbyfolk kan förmedla kontakten för intresserade.

lyckades göra sig

stigast. Det är ju vi
ningen. Min blyg-
tta någon av oss
i så fall vara jag
litliga och oförän-
tr viktiga och vik-
mmans. Det spelar
eller du palettkniv
, bara vi kommer
a med oss i bety-

in alla håll utom
7 trots oväsendet.
andra och det var
gument de använ-
ikt.

marklade sig kloc-
en gång nu — och
ärta hördes: Tick,

useum. Den blev
nas mångfald, som
palettkniven. Till
i av den behand-
igot mer målade
na blev slitna och
lev allt mer lika
lika veckiga och

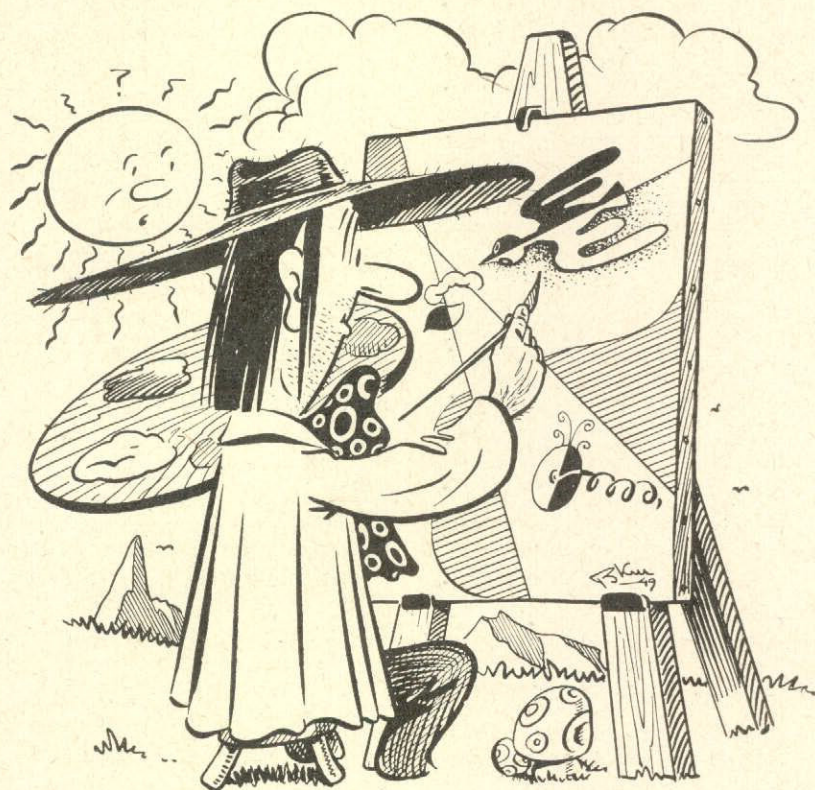
ett annat verk av
ara en teckning i
Den tillkom i en
des lägga ned sin
erodde på att den
vände den gången
ydelse i samman-

GB.

KONSTNÄRER

att ha sitt första
stockholm. Nyhe-
massor av hob-
klubben kommer
edan från början
iktad på sig.
ontakten för in-

obbyfolk



TECKNING och MÅLNING

en trevlig hobby

Börja teckna och måla. Det har Ni glädje av. En bild
av Er egen hand är alltid värdefullare än ett foto. Vi
stå gärna till tjänst med råd och upplysningar för inköp
av lämpligt material.

Beckers

butiker i alla stadsdelar

ENGELSK RADIOKONTROLL OCH DIESEL PÅ SKARPNÄCK

Med risk att försena tidningen en hel vecka gick red. ut till de engelska gentlemännen och skärskådade deras skapelser, och sannerligen, vi blev imponerade, och det var inte lätt att avgöra vad som imponerade mest... om det var radiokontrollen, som var och en med valuta (engelsk) i fickan kan köpa för 14 1/2 pund, futtiga 200 kronor... eller om det var de ettriga små dieslarna, som med bara 2,5—3,5 cc cylindervolym orkade lyfta flygplan på nära två och ett halvt kilo i sagolika uppvisningar!

ED-DIESELN

kommer säkert att låta höra av sig på svenska tävlingsbanor. Engelsmännen var hoppfulla ifråga om möjligheterna till importlicenser. F. n. tillverkas fyra olika typer mellan 1 och 3,5 cc, men experiment pågår också för att skapa en på 5 cc och en på 10 cc. Modellerna är följande:

ED "Bee" Mark I, 1 cc diesel, pris 2 pund 5 shilling.

ED Mark II, 2 cc diesel, pris 3 pund 10 shilling.

ED 2 cc Competition Special diesel, pris 3 pund 17 shilling.

ED Mark III, 2,49 cc diesel, pris 4 pund 10 shilling.

ED Special håller brittiska kontrollinerekordet med 89,95 mph, vilka siffror är mer än svenska rekordet räknat i kmh eller nästan precis 144 kmh. Svenska rekordhållaren Rune Andersson i Cumulus var förresten med vid Hobbyfolks besök och var synnerligen begeistrad över den flotta u-kontrollflygning, som engelsmännen presterade.

ED 2,49 cc användes mycket på engelska modellracerbilar, då engelsmännen varit kloka nog att inrätta en klass för 2,5 cc dieseldrivna bilar. Nuvarande brittiska rekordet, satt med ED-diesel, är 55,87 mph eller 89,8 kmh — mycket vackert med tanke på den lilla cylindervolymen. Denna diesel har i motsats till de andra typerna roterande slidventil. I sitt översta läge öppnar cylindern en 2 mm springa och drar in extra luft i vevhuset. Den ytterligt populära 2,49 cc-dieseln levereras med utbytbar cylindertopp för glödpuggständning. Cylinderdiametern är 14 mm och slaget 15,9 mm, varvtalet (vid belastning) 8600 rpm, varvid en effekt av 0,176 hk utvecklas. Bränsle: En del eter, 1 del fotogen, 1 del ricinolja, 2 proc. amylnitrat.

RADIOKONTROLLEN

utföres av en 1,2 Watts sändare på en våglängd av 11,06 meter, för två rör, batteridrift med 120 V anod- och 2 volt katodspänning. Antennen, som sitter fast vid sändaren, är 2,5 meter lång och går att fälla ihop. Sändarens räckvidd för säker kontroll är 900 meter.

Den lilla trerörs mottagaren för flygplanet är intressantare, uppbyggd på en kuvertstor platta av isolerande material. Den väger 225 gram

var till kommer vikten av batterierna, ett 1,5 V torrbatteri och ett anodbatteri på 67 1/2 V, tillsammans 350 gram. Mottagaren styr ett relä, som i sin tur påverkar en urverksdriven servokontroll, som med linor ger roderutslag åt sidorodret. Det senare aggregetatet väger 70 gram plus ett batteri om 115 gram. Hela den elektriska och mekaniska anläggningen ombord på planet väger således 225+350+70+115 = 760 gram. Mottagarantennens längd är varierande alltefter den känslighet som önskas mellan 30 cm och en meter.

DEN SOM "FLYGER"

med "Queen Radio" eller vad modellen nu heter, har i sin hand en sändarnyckel, som helt enkelt är en tryckknappströmbrytare på sändaren. Så länge knappen hålls nedtryckt, får planets sidoroder utslag, varannan gång åt vänster, varannan gång åt höger. Om planet två gånger på rad skall svängas åt samma håll, måste man ge en snabb impuls med motsatt roderutslag innan.

Det var mycket intressant att se engelsmännens noggranna förberedelser före flygningen — vi åskådare blev nästan otåliga. Som bekant måste modellen flyga tills motorn stannar av sig själv — den enda kontrollen är sidorodret — och när modellen en gång är i luften är det för sent att fundera över felet, om rodret inte lyder! Då är det bara att vinka åt modellen och ropa:

"Good bye, fifty pounds!"

Femti pund eller 750 kalla bagare är vad hela modellen beräknas kosta i arbete och material, nämligen.

MALÖRT I GLÄDJEBÄGAREN.

Uppvisningen av de sex engelsmännen var något enastående och vi är hemskt glada över att ha fått se radiokontroll och urstarka dieslar i aktion. Men hur skall vi få in dessa enastående saker i landet, så hårt åtsnörd som speciellt hobbybranschen är? Man påpekar den undervisande och uppfostrande betydelsen och hoppas. Kanske också den fantastiskt välvilliga publiciteten i dagspress och radio har hjälpt till att bana väg till handelskommissionens goda hjärta? Svaret lär vi väl snart få se. Vi skall inte heller glömma, som ing. Derantz också påpekade i radioekot den 12 augusti, att vi inom landet kan tillverka en hel del av det som visades. Dieslarna är bevisligen en dålig affär för svenska tillverkare, och där vore det nog en välgärning att släppa in ett tusental, men i radioväg skulle man väl kunna tänka sig en begränsning till själva mottagaren. En tvärörs sändare med 1000 meters räckvidd är inte märkvärdig i tillverkning. Låt oss hoppas!

SJANGO.

Se även Sjangos tecknade reportage på de två näst sista sidorna!

HEJ OCH HÄ
så photographie
förra numret. 7
mera, bl. 11, 1/2
gård. "Fönstret
taket på en bru
gon bland läsek
fering? I så fal
ningar,

KOPI

När man efter
handlare för a
man i de flesta
fera, men mycl
själv? Det är n
är inte svårt o
säger andra. Me
enkelt och billig

Vad behöver r
lunda mörkt ru
klara sig utan
användbart, lik
att alla lösning
och bord. Rumm
pa. Även en ora
vändas. Dessuto
ram, framkallar
man kanske inte
fat och porlinsl
grader. Köp i b
hårt. Ytan kan
tänka på höggla
pieringsram c:a l
lare och fixerba
peret kostar kr.
Framkallaren

pulverform. Mar
några timmar in
de hinner svalna.
vara 18° C. Fixer
stiga 22°.

Kopieringsram
Vill man ha vita
man svarta rems

NU SÄTTER VI

Mörkrumsbelys
ges med den blar
glas. För att prov
ett papper i rem
skiktsidan, d. v.
sande sidan mot
på. Försöksvis e
avstånd av 50 cm
avstånd och and
så). Men kom ihå
avståndet konst
att bedöma expo
kallas därefter i
i fixerbadet. Läg
peret och tänd d
gör en kopia på
10 minuter i ansp
30 minuter i rin

rierna, ett 1,5 V på 67 1/2 V, tillstyr ett relä, som driven servokonrutsdrag åt sidoväger 70 gram. Hela den elektriska ombord på -70+115 = 760 l är varierande skapas mellan 30

modellen nu he-tyckel, som helt ytare på sändadtryckt, får plaggång åt vänster, anet två gånger håll, måste man satt roderutslag

t se engelsmän-öre flygningen — ga. Som bekant torn stannar av är sidosidret — i luften är det om rodet inte åt modellen och

gare är vad hela te och material,

gelsmännen var mskt glada över urstarka diesin dessa enaståtsnörd som spepäpekar den unydelsen och hopstiskt välvilliga radio har hjälpt mmissionens gort få se. Vi skall erantz också på-usti, att vi inom v det av det som en dålig affär r vore det nog t tusental, men na tänka sig en ren. En tvärörsld är inte märk-ppas!

SJANGO.
rtage på de två

HEJ OCH HÅ, HOBBYFOLK! Här har vi alltså photographiet phrån ofvan, som utlovades i förra numret. Taget från en drake med lädka-mera, bl. 11, 1/25 sek. Bilden föreställer en bondgård. "Fönstret" i gräsmattan är det tillfälliga taket på en brunn under grävning. Var det någon bland läsekretsen som provade drakfotografering? I så fall skicka in fotot! Hjärtliga hälsningar,
HOBBYFOLKE.

KOPIERA SJÄLV!

När man efter semestern kommer till sin fotohandlare för att hämta bildskörden så tycker man i de flesta fall att det är dyrt att fotografera, men mycket roligt. Varför inte kopiera själv? Det är mycket svårt, tycker somliga; det är inte svårt och erfordrar dyrbar utrustning säger andra. Men båda har fel. Det hela är rätt enkelt och billigt och framför allt mycket roligt.

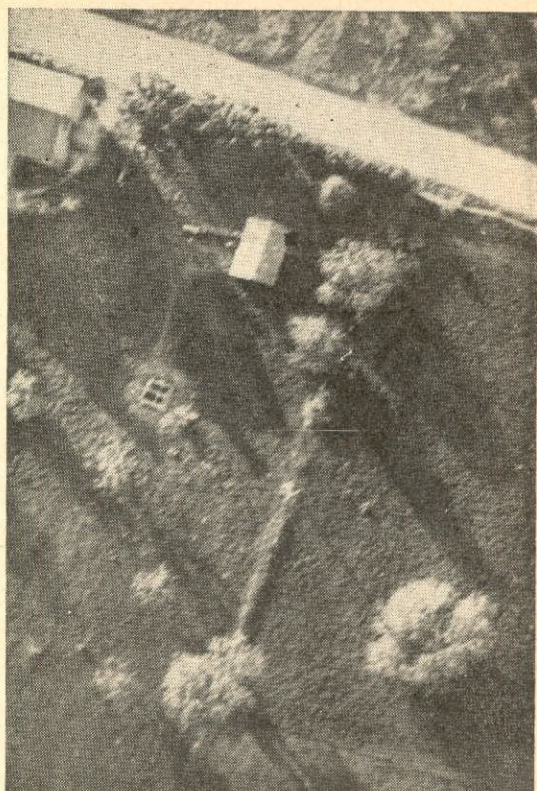
Vad behöver man? Först och främst ett någorlunda mörkt rum. På kvällen kan man t. o. m. klara sig utan mörkläggningskåp. Köket är mycket användbart, likaså badrummet, men kom ihåg att alla lösningar efterlämnar fläckar på golv och bord. Rummet skall upplysas av en gul lampa. Även en orange- eller ljusröd lampa kan användas. Dessutom behöver man en kopieringsram, framkallare och fixerbad. Skålar behöver man kanske inte köpa. Det går bra att använda fat och porslins-skålar. Papper har olika hårdhetsgrader. Köp i början endast mjukt, normalt och hårt. Ytan kan vara halvmatt, då slipper man tänka på höglansen. Kostnaderna är små: kopieringsram c:a kr. 3:50, lampa kr. 2:50, framkallare och fixerbad tillsammans c:a kr. 2:—, papperet kostar kr. —:36 för 20 bl. 6 x 9.

Framkallaren och fixerbadet är i allmänhet i pulverform. Man löser dem i ljummet vatten några timmar innan man använder dem, så att de hinner svalna. Framkallarens temperatur skall vara 18° C. Fixerbadets temperatur bör icke överstiga 22°.

Kopieringsramens glas rengöres omsorgsfullt. Vill man ha vita kanter på kopiorna, så klistrar man svarta remsor på glasets insida.

NU SÄTTER VI I GÅNG!

Mörkrumsbelysningen tändes. Ett negativ lägges med den blanka sidan mot kopieringsramens glas. För att prova exponeringstiden klipper man ett papper i remsor. En sådan remsa lägges med skiktetsida, d. v. s. den blanka eller något glänsande sidan mot filmen och ramens lock lägges på. Försöksvis exponerar vi 10 sekunder på ett avstånd av 50 cm från en 60 watts lampa. (Andra avstånd och andra lampor duger naturligtvis också). Men kom ihåg: variera endast tiden och håll avståndet konstant. Annars är det mycket svårt att bedöma exponeringstiden. Provremsan framkallas därefter i en minut, sköljes av och lägges i fixerbadet. Lägg undan det icke exponerade papperet och tänd det vita ljuset. Är remsan bra, så gör en kopia på ett helt papper. Fixeringen tar 10 minuter i anspråk. Därefter sköljes kopiorna i 30 minuter i rinnande eller ofta ombytt vatten.



Kopiorna torkas enklast på ett ark filterpapper. När de är torra, kan man pressa dem från baksidan med ett varmt strykjärn.

FÖLJANDE FEL KUNNA UPPTÄCKA:

- 1) Kopian är för ljus.
- 2) " " " mörk.
- 3) " " " hård d. v. s. kontrasten mellan svart och vitt är för stor och mellanliggande gråtoner saknas.
- 4) " " " mjuk d. v. s. kontrasterna saknas.

BOTEMEDEL:

- 1) Längre exponering. 2) Kortare exponering.
- 3) Mjukare papper. 4) Hårdare papper.

Skaffa en lärobok. Ex. Sjöström: Amatörfotografen, eller Hermodskursen "Framkallning och kopiering". Där finner man utförligare beskrivning.

Som man ser så är det hela inte så märkvärdigt. Men kom ihåg. Det är bättre att göra få, men fullgoda kopior än en hel hög, som endast med tvekan kan godkännas.

FOTO-RED.

P. S. Skriv till mig om det krånglar eller Du behöver upplysningar! Jag kommer att svara omgående (Returporto, tack, tack!)

D. S.

Härmed presenteras i ord och bild ritningar till en modell av en enkel och praktisk husbåt, som kan komma väl till pass för alla som av byggstopp hindras från att bygga sig en egen sportstuga. I detta nummer kommer till att börja med några översiktsritningar, men de som redan nu är pigga på att få se hela ritningssatsen kan rekvirera kompletta ritningar direkt från Hobbyfolks redaktion.

Ritningarna är i skala 1:10, liksom försöksmodellen, som jag efter upprepade prov och noggranna mätningar tillverkat. Den som är intresserad av modellbygge kan ju försöka sig på båten som modellarbete.

KONSTRUKTIONEN.

Båten kanske verkar invecklad vid första påseende, och det kan ju vara en fördel — i verkligheten är den på få undantag ganska enkelt konstruerad. Den skall i första hand ge utrymme och komfort för sina ägare, och till skillnad från de flesta svenska båtar innehåller den en helt överbyggd salong och ruff, som sammanbyggs nästan i ett. I salongen finns två upphöjda förarsäten på babords sida, där bakom två mindre soffor med ett litet bord emellan, vilket när så erfordras kan ändras till två stycken rym-

liga liggplatser. Styrbordssidan har passage till ruffen och är samtidigt pentry med plats för spis, diskho, skåpplats för porslin, ytterligare ett skåp med diskbänk och skafferiutrymme etc.

Ruffen har två rymliga kojplatser, en garderob, en byrå och längst för ut plats för bokhylla eller radio.

Längst akterut på "balkongen" kan man sitta och lapa frisk luft. Motorn? Jo, den är en V 8-motor, och den finns inbyggd under förarsätet i salongen. På modellen finns i stället en liten elektrisk motor, som driver båten på små aftonturer vid Hägerstensvarvet. Där kommer det att ligga en 10 ggr större båt nästa sommar med 1000 ggr större displacement!

DATA:

Alla mått nedan är modellens mått i skala 1:10.

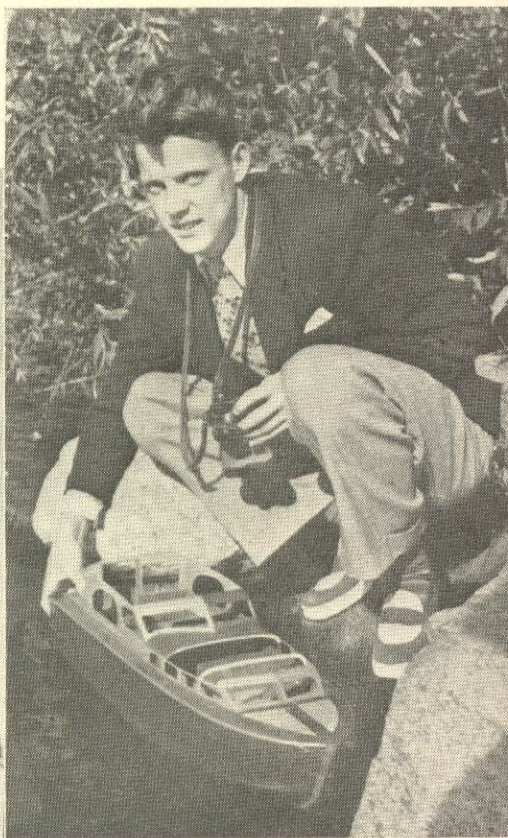
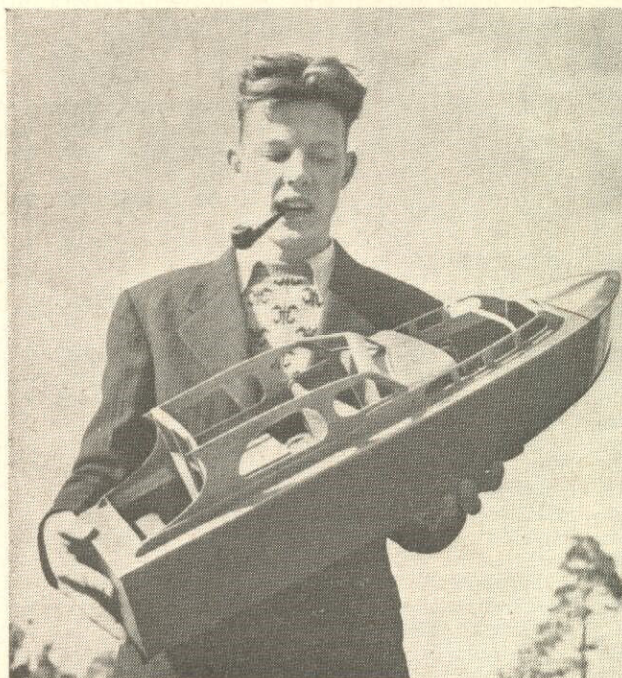
Längd ö. a. 745 mm, **längd i vattenlinjen** 685 mm, **största bredd** 240 mm, **djupgående** beroende av motorns storlek 18—22 mm, **största höjd** över vattenlinjen 240 mm (med variation för olika motortyper), **salongens längd** 250 mm, **ruffens längd** 250 mm.

Vi återkommer!

OWE.

ETT FLYTANDE SOMMARHEM

Modellbyggare Owe Victorsson visar fram den nya folkbåten — Hobbyfolkbåten kanske den får heta? Rymlighet och komfort är konstruktörens motto.



har passage till
ed plats för spis,
ytterligare ett
utrymme etc.
atser, en garde-
plats för bok-

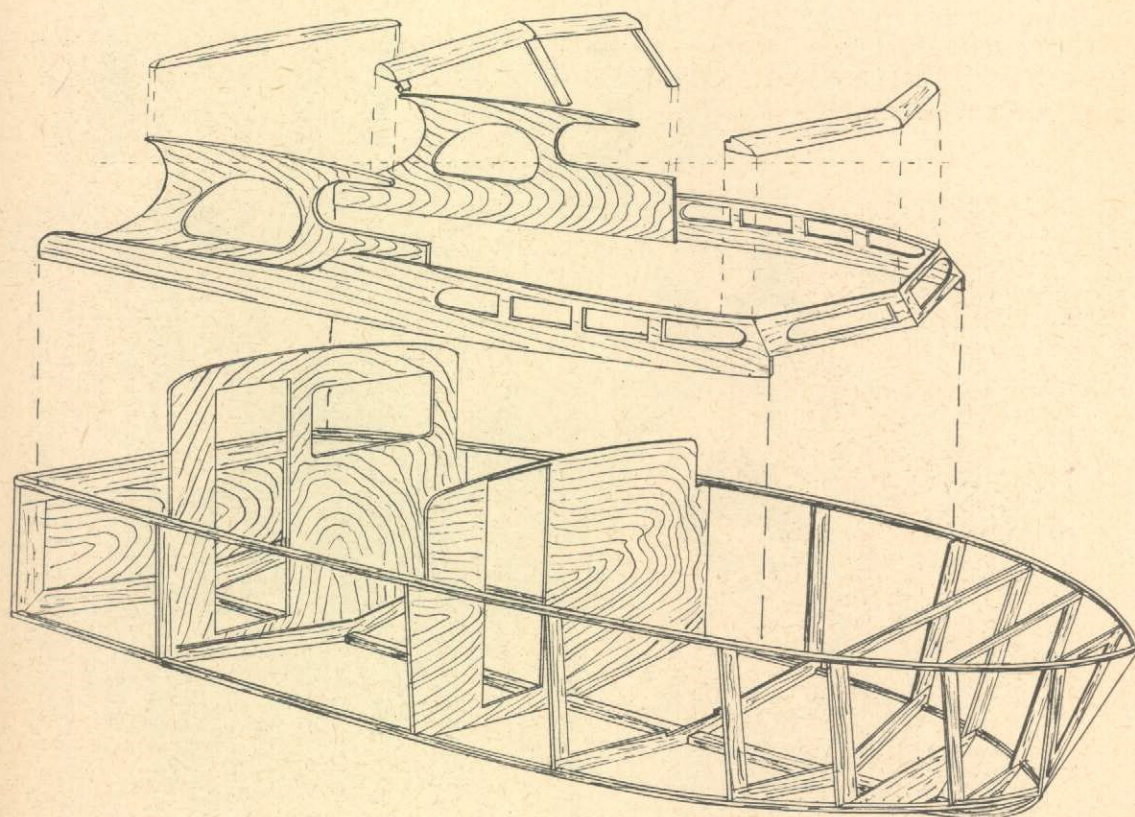
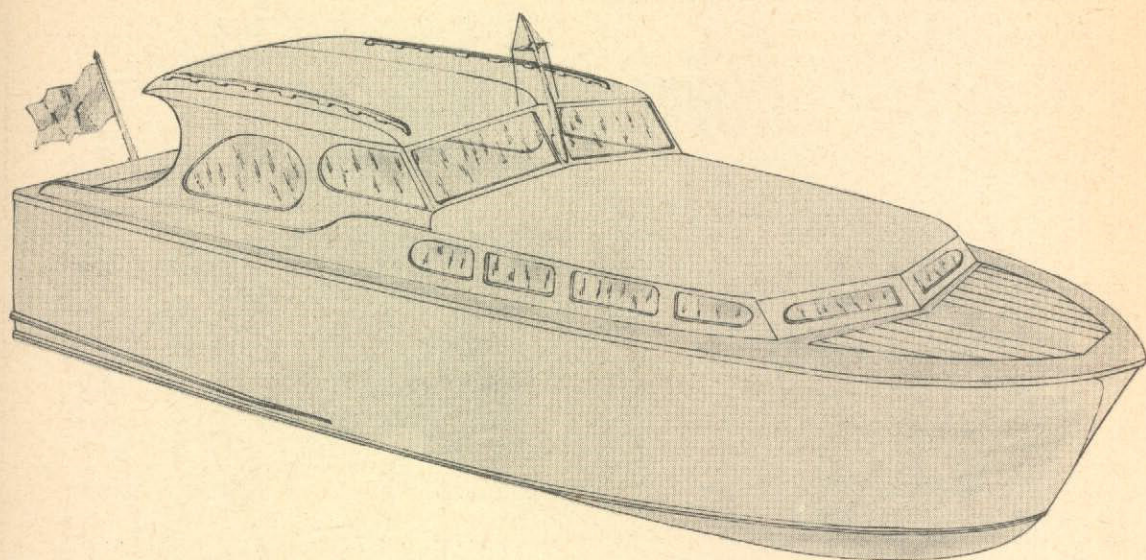
" kan man sitta
Jo, den är en V
gd under förar-
inns i stället en
r båten på små
t. Där kommer
it nästa sommar
t!

is mått i skala

vattenlinjen 685
gående beroende
första höjd över
iation för olika
50 mm, ruffens

OWE.

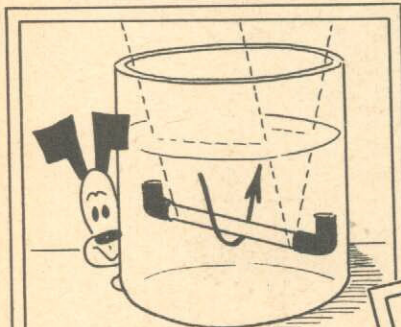
EM



b b y f o l k

IDE-hörnan

Det bästa tipset för Idéhörnan belönas varje månad med 25 kronor. Skriv "Idéhörnan" på kuvertet och adressera bidraget till Hobbyfolk, Järntorgsgatan 42, Stockholm. Även glada saker i stil med bidraget längst ned t.h. tas emot. Månadens vinnare blev Sten Svensson, Sthlm.



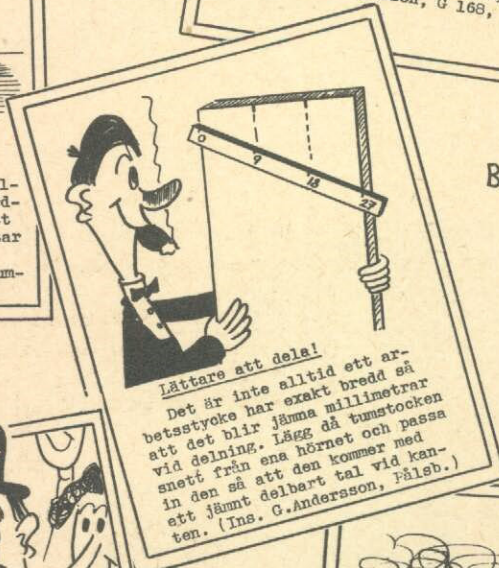
Frankallare

När man framkallar film hemma, drar man filmen fram och tillbaka genom badet. Den lilla anordningen i bilden gjord av en glatt rundstav (glas etc.) och två bitar gummislang underlättar arbetet! (Idén insänd av Sten Svensson, Humlegårdsg. 23, Stockholm)



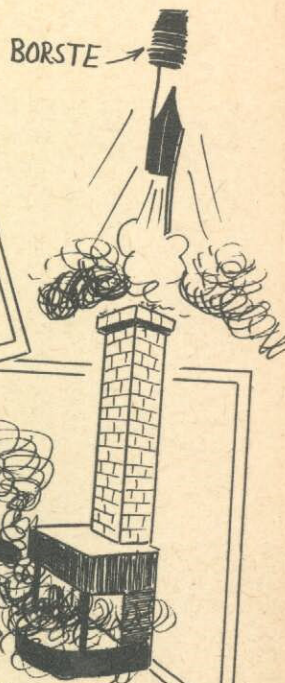
Vackert propellerbrus

Förfärdiga en svingmodell. Sätt sedan en gummisnodd i vingens yttersta ände. Snurra hastigt modellen och ni för höra ett vackert propellerbrus. (Ins. Sylve Larsson, G 168, Bollnäs)



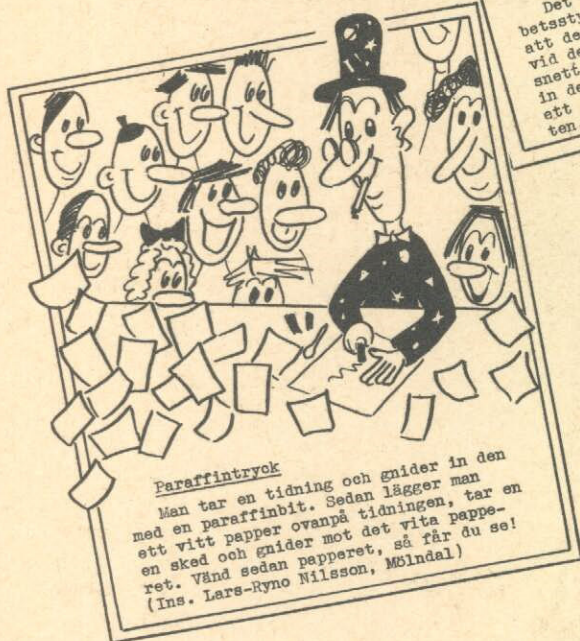
Lättare att dela!

Det är inte alltid ett arbetsstycke har exakt bredd så att det blir jämna millimetrar vid delning. Lägg då tumstocken snett från ena hörnet och passa in den så att den kommer med ett jämnt delbart tal vid kanten. (Ins. G. Andersson, Pålshöjden.)



Skorstensraka

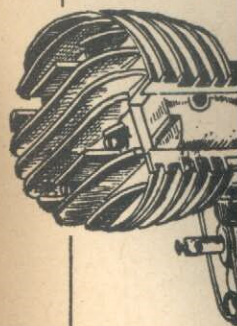
Tag en vanlig borste och fäst en raket vid skaftet. Därefter stoppar ni in den i skorstenens rör och tändar på! (Reds anm: Sotarna kan lägga upp och dra något gammalt över sig nu, tack, Lars! Men vad sa frun i huset, när du sotade sist?) (Ins. Lars Israelsson, Enebyberg)



Paraffintryck

Man tar en tidning och gnider in den med en paraffinbit. Sedan lägger man ett vitt papper ovanpå tidningen, tar en sked och gnider mot det vita papperet. Vänd sedan papperet, så får du se! (Ins. Lars-Ryno Nilsson, Mölndal)

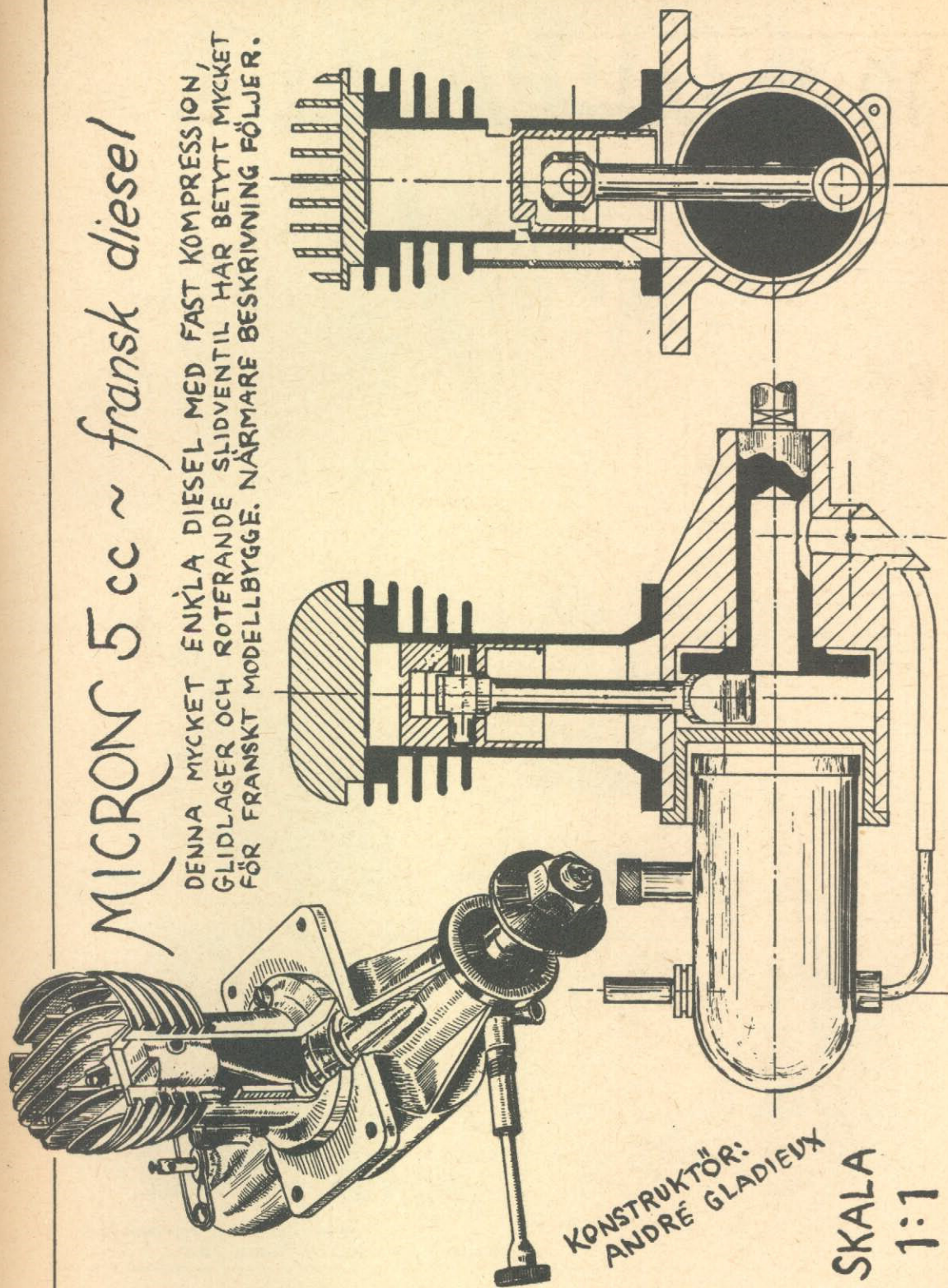
MICRON 5 cc ~ fransk diesel



DENNA MYCKET ENKLA DIESEL MED FACT KOMPRESSOR

MICRON 5 cc ~ fransk diesel

DENNA MYCKET ENKLA DIESEL MED FAST KOMPRESSION,
GLIDLÄGER OCH RÖTERANDE SLIDVENTIL HAR BETYTT MYCKET
FÖR FRANSKT MODELLBYGGE. NÄRMARE BESKRIVNING FÖLJER.



KONSTRUKTÖR:
ANDRÉ GLADIEUX

SKALA
1:1

RYMD-JOHAN

