

Klubb FOLK

MODELLFLYGET HAR
FÅTT VM!

ALLT OM WAKEFIELD

MODELLMOTORER

PALETTEN

JAPANSK DX: ARE

UPPSATSTÄVLINGEN

IDENTIFIERA FLYGPL.

PRIS 75 ÖRE

I DANMARK
O. NORGE 1 KR.

NR

5 1950



JULI - AUGUSTI



Schack

Min hobby är att spela schack. Schackspelet är ett urgammalt spel, hur gammalt det är vet ingen, men en sägen förtäljer, att en gång i världen en mycke rik indisk furste, som inte visste, hur han skulle använda sin fritid, gav en av sina undersåtar i uppdrag att försöka uppfinna ett nytt spel, som fursten kunde finna nöje i.

Det var då schackspelet skulle ha tillkommit. När det nya spelet visades för fursten, blev han stormförtjust och frågade spelets uppfinnare, vad denna begärde i lön. Mannen svarade, helt stillsamt säges det, att han vore nöjd, om han som belöning finge ett sädeskorn för den första rutan i spelet och därefter dubbelt upp för varje av de återstående sextiotre rutorna.

Fursten tyckte, att denna begäran var rimlig och gav befallning, att utbetalningen skulle ske, men det befanns då, att så mycket spannmål ej fanns i hela riket.

Schackspelet har blivit kallat kungaspelet, varmed menas, att detta spel står högst av alla spel.

Mitt intresse för schackspelet är av ganska färskt datum. För några månader sedan visste jag ingenting om schackspelets hemligheter. Mitt intresse väcktes, då jag såg mina kamrater spela. Jag ville naturligtvis inte vara sämre än de, varför jag snart lärde mig de första grunderna i spelet. Sedan jag sålunda lärt mig spelets regler och visste, hur de olika pjäserna skulle förflyttas, började jag helt försiktigt taga en dust med mina schackspelande kamrater. Till en början kände jag mig osäker, och jag fick naturligtvis stryk, men sedan jag spelat några gånger, kände jag mig säkrare och hemförde kanske då och då en seger.

Schackspelet består som bekant av ett schackbräde och ett antal pjäser av olika slag. Schackbrädet är kvadratisk och är indelat i sextiofyra rutor, trettio två vita rutor och lika många svarta. Schackpjäserna äro två kungar, två drottningar, den en mycket rik indisk furste, som inte visste, sexton bönder, hälften vita och hälften svarta. Spelet går ut på att göra motspelaren schack och matt, som uttrycket lyder. Man har rätt att försöka erövra alla pjäser utom kungen, som efter

vissa regler kan göras schack och matt. Den som lyckas göra detta, har vunnit spelet.

Att spela schack har i gångna tider lockat många av världshistoriens främsta personligheter. I synnerhet har detta spel utövats av här-förare, som naturligtvis tjusats av spelets likhet med militär strategi och taktik. Det berättas sålunda att Napoleon inför viktiga militära avgöranden ofta spelade schack med sina generaler.

Schackspelet har blivit min verkliga hobby. Ännu håller jag endast på med grunderna i spelet, men jag ämnar fortsätta att läsa schacklitteratur och lösa schackproblem för att träna mig och öka min färdighet i att spela schack.

Lennart Eriksson, Stockholm.

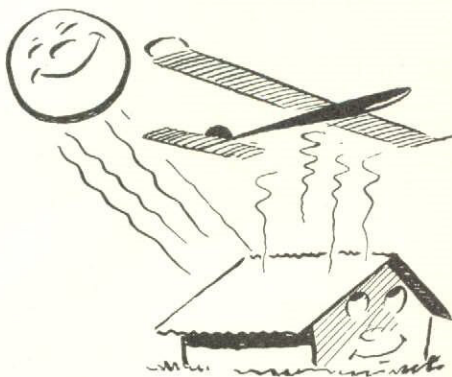
Första uppvindsflygningen

Det var en söndag med härligt solsken som jag och en annan pojke tog med oss Svalan och Cornix till flygfältet. När jag vinschade upp planet var någon tvungen att hålla i det innan det fick luft under vingarna. Det gjorde den där pojken. Svalan fick flyga först. Vajern släppte bra och planet fortsatte själv sin flygfärd. Emellertid kom det en uppwind och lyfte planet. Det cirklade mycket tjuisigt upp allt högre och högre. Till slut upphörde uppvindarna och planet gled en stund, men sedan föll det liksom rakt igenom luften. Jag trodde vingarna skulle bräckas men det gick bra. I stället för att falla rakt ner dök den på nosen mot ett plåtskjul. Nu får man väl aldrig mer se Svalan hel, tänkte jag. Men jag hade knappt tänkt tanken till slut förrän planet gled ur dykningen och på en höjd av en sex, sju meter glider den över skjulet.

Plötsligt började Svalan cirkla uppåt allt högre och högre tills den syntes som en liten svart prick.

Det hade samlats folk för att se på det lilla planets goda flygegenskaper. Medan planet flög sprang jag och pojken bort till plåtskjulet för att se vad som kom planet att lyfta så fort. Vi kom underfund med att solen hade värmt upp plåten så planet steg av den varma luften.

När vi kom fram höll Svalan på att landa. Sju minuter hade Svalan varit uppe. Det kan man säga var goda flygegenskaper.



(Axplock ur uppsatstävlingen. Se även sidan 27!)

I samband med tulerar!) slogs nåliga flygarhobbierfranske ballongfötill väders med dutusentals åskådarestilla och ljudlöstliksom Hobbyfolk hobby någon kar

Det för hobbyis för modellflyget, svenska i synnerljör Déranz är sultaten!

Det börjar bli garna, och de sto

Det

Det tippades etänkte förläggavar det första bKauhava, längreungefär. Till slutJämijärvi.

Vad? Skall Wätävling i år? Såkännandet av nanberömda hanget.tävlingen så att irtävla. De övriga fdet finns goda fö

De

består av följand

O. Blomberg, I
A. Blomgren, S
H. Eliasson, Gö
A. Håkansson,
S. Stark, Stock
H. Wannberg, C

ack och matt. Den
nnit spelet.
gångna tider lockat
främsta personlig-
spel utövats av här-
ts av spelets likhet
ik. Det berättas så-
tliga militära avgö-
med sina generaler.
sin verkliga hobby.
ed grunderna i spe-
a att läsa schack-
blem för att träna
att spela schack.
sson, Stockholm.

ningen

ärligt solsken som
med oss Svalan och
ag vinschade upp
hålla i det innan
a. Det gjorde den
örst. Vajern släpp-
jälvs sin flygfärd.
d och lyfte planet.
upp allt högre och
ndarna och planet
l det liksom rakt
garna skulle bräc-
för att falla rakt
plåtskjul. Nu får
n hel, tänkte jag.
ken till slut förrän
på en höjd av en
skjulet.
a uppåt allt högre
om en liten svart

tt se på det lilla
Medan planet flög
plåtskjulet för att
la så fort. Vi kom
värmt upp plåten
uften.
lan på att landa.
it uppe. Det kan
oper.



idan 27!

by folk

Hobbyflyget i medvind:

FAI-konferens och VM-tävlingar för modellflyg

I samband med KSAK:s 50-årsjubileum (gratulerar!) slogs några stora slag för ett par trevliga flygarhobbies. Priset togs absolut av den franske ballongföraren Dollfus, som här ses stiga till väders med den svenska fotografen. Det var tusentals åskådare, som när de såg ballongen stilla och ljudlöst glida omkring i lufthavet tänke liksom Hobbyfolks red.: Detta är den tjugigaste hobby någon kan ha!

Det för hobbyisterna viktigaste var regelfrågor för modellflyget, där de nordiska åsikterna och svenska i synnerhet hade stor framgång. Ingenjör Dérantz är att gratulera till de fina resultaten!

Det börjar bli strålande tider för modellflygarna, och de stora nyheterna genomgås nedan.

Det blev Jämsjärvi!

Det tippades en hel del, om vart finnarna tänkte förlägga Wakefieldtävlingen, Björneborg var det första budet, därefter talade man om Kauhava, längre norröver i höjd med Umeå ungefär. Till slut stannade man emellertid vid Jämsjärvi.

Vad? Skall Wakefieldtävlingen bli en hangtävling i år? Så undrade nog mången vid igenkännandet av namnet på platsen med det världsberömda hanget. Det är givetvis lätt att ordna tävlingen så att inte modellerna börjar segelflygtävla. De övriga fördelarna med Jämsjärvi är att det finns goda förläggingsmöjligheter.

Det svenska laget

består av följande sex man:

- O. Blomberg, Kumla
- A. Blomgren, Stockholm
- H. Eliasson, Göteborg
- A. Håkansson, Malmö
- S. Stark, Stockholm
- H. Wannberg, Örnsköldsvik.



Som synes, en hel del överraskningar. Deurell och »Bananen» hade våldsamt otur vid uttagningen, andra hade tuppflygningar, och så blev laget en blandning av gamla rävar och nya för-
mågor. Fördelen med laget är att det fullt rättvist uttagits genom en vanlig tävling utan hänsyn till de tävlandes tidigare prestationer — ingen kan således tillvita modellflygkommittén någon form av favorisering av vissa modellflygare. Fjolårets lag tillsattes helt och hållet med deltagarnas tidigare prstationer som grund, och därmed får vi i sommar ett utmärkt tillfälle att se, vilken uttagningsmetod som ger bästa utslaget.

Det blir ett digert program

för modellflygarna, om de vill vara med på allt som händer, se här:

Avresa till Åbo med båt (Regin) onsdagen den 19 juli kl. 16.00. Ankomst till Åbo följande morgon. Tåg till Tammerfors, buss till Jämsjärvi.

Tävlingen går som bekant söndagen den 23 juli 1950. Därefter reser alla deltagare över Tammerfors och Tavastehus till Helsingfors, flitigt be-

gagnande tillfällena till sightseeing, varefter de tisdagen den 25 juli kl. 11.00 embarkerar lilla Bore I och stiger i land vid Skeppsbron i Stockholm på onsdagsmorgonen, som vi hoppas med Wakefieldstrofén i bagaget.

Men då är det inte slut med farandet. En hel mängd av deltagarna och massor av finnar och andra utlänningar skall till Trollhättan, där den första och största internationella stortävlingen med segelmodeller går av stapeln den 29 och 30 juli. Mer om den tävlingen på annan plats!

Det är sista gången

som Wakefieldtävlingen går som »inofficiellt» världsmästerskap. Vid FAI-kongressen beslöt man nämligen göra Wakefieldklassen internationell, genom att föreslå det engelska förbundet, S.M.A.E., att vid Wakefieldtävlingen tillämpa FAI:s bestämmelser, i huvudsak följande:

Total bäryta 17—19 dm². Största kroppssektion minimum 65 cm². Vikt minimum 230 gram. (Som bäryta räknas även stabilisator och i kroppen gömd del av vingen.)

Därmed skulle nästa Wakefieldtävling bli världsmästerskap!

Arrangörsländ nästa gång

behöver inte nödvändigtvis vara segrarens hemland. Även i denna bestämmelse gjorde FAI-kongressen en framställning. Det blir 1951 fyra VM i modellflyg, nämligen för G-modeller, S-modeller, F-modeller och linstyrda modeller. Dessa grenar kan naturligtvis skiljas isär och ges åt olika länder.

Nordisk seger

kan man säga att det blev på FAI-kongressen. Redan förra året började man så smått ge efter för de nordiska ländernas idéer om reglerna. I år tog man steget fullt ut och anslöt sig utan större diskussion till den nordiska S-intregeln, som dessutom går till historien som »The Nordic Class A 2» (engelska) och »Rule Nordique» (franska).

Så här lyder alltså i korthet nordiska FAI-regeln: Total bäryta 32—34 dm². Största kroppssektion minimum 34 cm². Vikt minimum 410 gram.

Internationell F-klass.

F-modellerna för friflygning fick en enkel och elegant utformning, där varken vingyta eller kroppssektion får några mätregler. Motorvolymen maximeras till 2,5 cc, modellens vikt skall vara minimum 200 gram per cc cylindervolym. Motortid maximum 20 sekunder.

Enkelt och lättfattligt!

För linstyrning

blir det tre klasser, nämligen modeller med motorer med max. 2,5 cc, 5,00 cc och 10,00 cc cylindervolym. Man tävlar mest i hastighet, varvid elektrisk tidtagning är obligatorisk. Aeroklubben håller just på att tillverka ett par elektriska grejor med 1/100-delsklockor. Mer om linstyrningsreglerna en annan gång!

De nya FAI-reglerna

träder i kraft den 1 januari 1951, och därmed har det internationella modellflygutbytet kommit i gång på allvar. Nu kommer ansökningarna om att få ordna VM att dugga in till FAI:s modellflygstyrelse. Samtidigt kan emellertid de tre männen i styrelsen sova med samvetet rent i förvissningen om att det aldrig gjorts så mycket för det internationella modellflyget som på den senaste konferensen. Styrelsen består av följande tre:

President: A. F. Houlberg, England

Vice president: G. H. Dérantz, Sverige

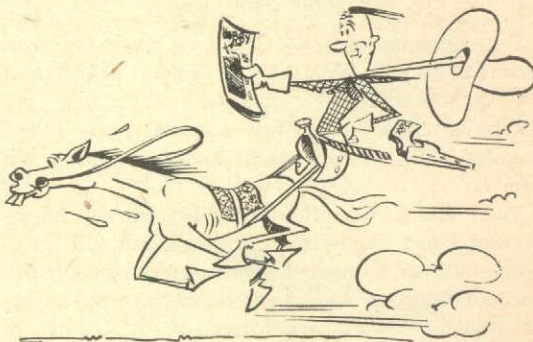
Sekreterare: J. van Hattum, Holland

Svensk klubbledarkonferens

signaleras till i höst, då man väntas ta ställning till FAI-reglerna.

Men dessförinnan hinner mycket intressant hända i modellflygarnas värld, och det kommer att refereras i Hobbyfolk.

Sjango.



Den 1 september

kommer nästa nummer av
HOBBYFOLK. — **Nytt
format — fler sidor!**

H o b b y f o l k

”Sverige:

Lord

Osvald

Arn

har i

VM-

för s

Direktör Osvald som de göteborgsgynnare, har skänkt kronor att använda i pokal i segelmodell internationell, liksom första gången i kalen redan den

Med den storsnulf-Olsson gjorde ovärderlig tjänst på frammarsch i — än så länge i diska länderna. regeln till »Nordiska blågula skånska nordiska segelmodellrymme i den Wakefield detta

Sverige har ingande länder — nej — och i Tro tande landsmän

Juli—Augusti

ng
modeller med mo-
te och 10,00 cc cy-
t i hastighet, var-
obligatorisk. Aero-
verka ett par elek-
lsklockor. Mer om
gång!

terna

1951, och därmed
flygutbytet kommit
ansökningarna om
till FAI:s modell-
emellertid de tre
i samvetet rent i
gjorts så mycket
flyget som på den
består av följande

England
titz, Sverige
Holland

mferens
väntas ta ställ-

mycket intressant
och det kommer

Sjango.



oer

nummer av

— Nytt

fler sidor!

b b y f o l k

"Sveriges Lord Wakefield"

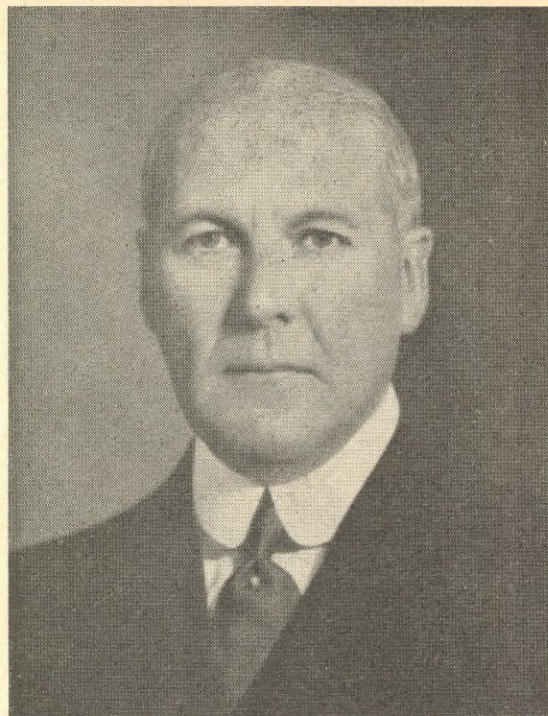
Osvald
Arnulf-Olsson

har instiftat
VM – pokal
för segelmodeller

Direktör Osvald Arnulf-Olsson, tidigare känd som de göteborgska modellflygarnas specielle gynnare, har skänkt en summa på omkring 2 000 kronor att användas till en ständigt vandrande pokal i segelmodellklassen. Tävlingen blir helt internationell, liksom Wakefieldtävlingen, och första gången kommer man att tampas om pokalen redan den 29–30 juli i Trollhättan.

Med den storslagna gåvan har direktör Arnulf-Olsson gjort hela världens modellflyg en ovärderlig tjänst. Segelmodellerna är dessutom på frammarsch i hela världen, men i toppen står — än så länge — Sverige och de övriga nordiska länderna. FAI döpte den internationella regeln till »Nordic rule», och det hade också sina blågula skäl! Sanningen att säga, så har nordiska segelmodellklassen fått vida större utrymme i den internationella fackpressen än Wakefield detta år!

Sverige har inbjudit hela världens modellflygande länder — även Ryssland, som dock tackat nej — och i Trollhättan kommer de mest skiftande landsmän att tala modellflyg och tävla



om OAO-pokalen. Deltagande har anmälts från alla de nordiska länderna, från Schweiz, Frankrike, England, Italien, Jugoslavien, Spanien...

Kring OAO-tävlingen i Trollhättan

Tävlingen går den 30 juli. Bas för tävlingen blir Göteborg, där de tävlande förläggs i Skatås. Fri resa Göteborg–Trollhättan och åter. Övriga kostnader till lågt specialpris.

Tävlingen kommer att gälla individuellt inofficiellt världsmästerskap (officiellt blir det efter 1/1 1951 först), samt den sedvanliga lagtävlingen mellan nordiska länderna, nu hållen för sjätte gången. Vid tävlingen tillämpas ännu den nordiska regeln, alltså vingyta 32–34 dm², största kroppssektion minimum 1/100 därav.

Svenskarna får naturligtvis ställa upp som klara favoriter, och det svenska namnet framför alla andra blir Ragnar Odenman — att han har stora chanser har han upprepade gånger bevisat i år.

Odenman kommer också att skriva om tävlingen i Hobbyfolk!

Juli—Augusti 1950



Välrustad för bortflygning är Ragnar Odenman, som på Skarpnäckstävlingen definitivt visade att han är Sveriges skickligaste segelmodellkonstruktör. På Alleberg blir han instruktör i sommar, och i Trollhättan den 30 juli har han chans att bli världsmästare... Det är därför med största glädje som vi hälsar Ragnar Odenman också välkommen som medarbetare i Hobbyfolk. Hans segelmodell fanns i konstruktörens egenhändiga ritning i Hobbyfolk nr 3 i år.

Wakefielduttagningen på Skarpnäck

Samtidigt med att det svenska Wakefieldlaget uttogs på Skarpnäck en blåsig och kall majdag, passade man på att låta segelmodellerna lufta sig och tävla för laget till den internationella och nordiska tävlingen i Trollhättan. Hur det nu var, kom segelmodellerna nästan att konkurrera ut G-kärrorna, mest tack vare Ragnar Odenmans rekordserie: tre flygningar på sammanlagt en dryg halvtimme, två på drygt 9 minuter och en på gott och väl 12 minuter. Eftersom 6 minuter var maximitid kom Ragnar Odenmans notering, som är rekord för tävling, att lyda på 1080 sekunder, maximipoäng alltså. I andra starten låg kärran på 15 meters höjd över fältet efter en minuts flygning, då den mitt över cementbanan kom in i Skarpnäcks berömda termikblåsa, steg till ett par hundra meters höjd och försvann för tidtagarna efter 12 minuter. Egendomligt nog var Odenman på landningsplatsen och fick reda på kärran i god tid före den tredje perioden.

Wakefieldgossarna kvaddade snoddar, kroppar och snurror och tragiken var stor. Den starka blåsten tvingade tävlingsledningen att maximera flygtiden till 3 minuter för att hindra bortflygning av det värdefulla tävlingsmateria-

let. Nu blev det en Chestertonmodell, nämligen Eliassons från Göteborg, som hade största turen med sig, och i övrigt möblerade fru Fortuna präktigt i prislistan, där Bananen Andersson och Anders Deurell hade en särdeles svart dag. Arne Blomgren hade oturen (eller turen) att ligga i lunginflammation den dagen, men fick ändå komma med i laget som sjätte man, de övriga fem togs som sagt ut genom ren utslagning den dagen på Skarpnäck.

Men det finns chans för de andra att flyga »Proxy» åt långväga modellflygare, som skickar modellen utan att komma själva.

Vi ses i Jämsjö och Trollhättan!

Resultat, segelmodeller: 1) Ragnar Odenman, Stockholm, 1.080 sek., 2) Kurt Sandberg, Halmstad, 652 sek., 3) Lennart Persson, Höör, 534 sek., 4) Sture Sandberg, Umeå, 395 sek., 5) K. Eriksson, Roslagsbro, 347 sek.

Motormodeller: 1) Helge Eliasson, Göteborg, 462 sek., 2) Olle Blomberg, Kumla, 459 sek., 3) Sune Stark, Stockholm, 439 sek., 4) Helge Wannberg, Örnsköldsvik, 380 sek., 5) A. Håkansson, Malmö, 372 sek.

Bildsidan:

Hobbyfolks red. var på Skarpnäck och besåg wakefielduttagningen, där fru Fortuna ganska nyckfullt delade ut biljetter till Finland. Överst till vänster två som inte fick vara med tack vare »osis»: Anders Deurell och Rune »Bananen» Andersson. Deurell håller Bananens kärra, som nyss fått en propellerkvadd men som nödtorftigt reparerats. Därunder det sista spännande ögonblicket, då propellerblocket passas in efter den hårda uppdragningen — skall propellern hålla? Start! (Bilderna under) — och några tiondelssekunder senare rök snurran och därmed Bananens biljett. Men det fanns annat att se på. Vid den nya PV 444-an står fabriksör Stark och Deurell och försöker att skönja Odenmans försvinnande segelmodell, likadant gör tidtagargruppen t. h. därom. Mannen närmast heter Ljungberg, som hade en av uttagningens bästa modeller men som kvaddade och fick sälla sig till tidtagarskrået.

Vi fortsätter varvet runt och hittar Anders Deurell ivrigt blåsande liv i »fusen», stubinen som skall verka som timer och tvinga ned planet efter tre minuter. Därövan samtalas ingenjör G. H. Derantz med Kurt Sandberg om den långvingade modellen med »negativ» pilform.

Överst till höger, slutligen, paraderar dagens segerherre H. Eliasson, Göteborg.



onmodell, nämligen
hade största turen
erade fru Fortuna
nen Andersson och
des svart dag. Arne
turen) att ligga i
nen fick ändå kom-
nan, de övriga fem
utslagning den da-

le andra att flyga
byggare, som skickar
lva.
llhättan!

Ragnar Odenman,
Sandberg, Halm-
son, Höör, 534 sek.,
sek., 5) K. Eriks-

liasson, Göteborg,
umla, 459 sek., 3)
c., 4) Helge Wann-
5) A. Håkansson,

rpäck och besåg

Fortuna ganska
ll Finland. Överst
c vara med tack
Rune »Bananen»
anens kärra, som
n som nödtorftigt
spännande ögon-
ssas in efter den
propellern hålla?
ra tiondelssekun-
lärmed Bananens
t se på. Vid den
tark och Deurell
ans försvinnande
gargruppen t. h.

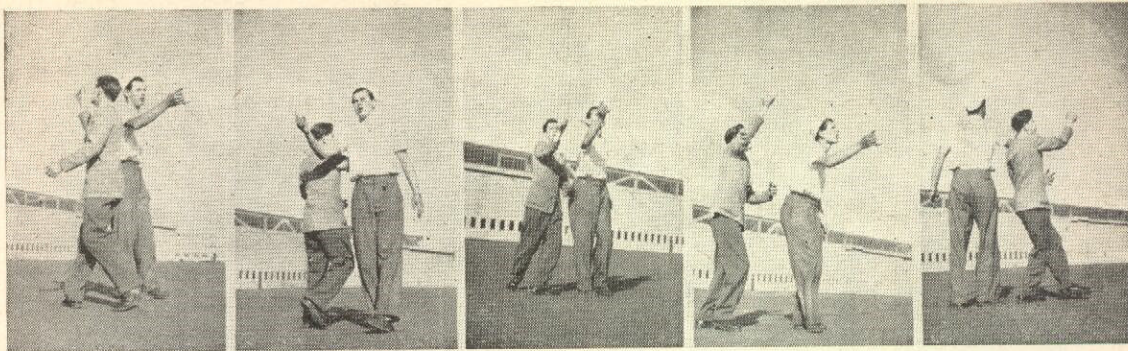
Ljungberg, som
a modeller men
sig till tidtagar-

h hittar Anders
fusen», stubinen
tvinga ned pla-
amtalar ingenjör
undberg om den
gativ» pilform.

varaderar dagens
g.

b b y f o l k





»Den nya modedansen», teamflygning med linstyrda modeller, presenterades på Brommadagarna av Per-Axel Eliasson och Olle Eriksson. De kör alltså var sitt plan samtidigt inom samma cirkel!

REGLER FÖR "TEAMRACING"

U-kontrollflygandet, även kallat linkontroll, börjar utveckla sig så pass, att man kan börja tävla. Se bara de två svenskarna på bilden ovan, hur de klarar sig och flyger var sitt plan inom samma cirkel!

Teamracing odlas också flitigt i Dalarna, närmare bestämt i Leksand, och det är där man börjat med tävlingar efter de amerikanska reglerna. Då det är dessa, som kommer att ligga till grund för kommande tävlingsregler i Sverige, publicerar vi dem härmed. Ursprungligen var det den stora firman som gör McCoy-motorer — Duromatic Products — som introducerade reglerna.

Teamracing är en hastighetstävling utan tidtagarur. Mellan 2 och 4 deltagare står samtidigt i en och samma cirkel med en mittpåle, som markerar centrum. Deras plan sköts av »meckar», som kör igång motorerna inom två minuter från en angiven tid, varefter fältet släpps iväg. Första tävlingen gäller 7 varv (c:a 400 meter), den andra 21 varv (1200 meter). Dessa försökstävlingar kallas »heat», och de bästa från dessa går vidare till en semifinal, som är en hastighetstävling på 70 varv. Då tankens storlek är begränsad, måste de tävlande då och då gå ned och tanka! Vilka spänningsmoment!

I den slutliga finalen, hela 140 varv, ställer endast de fyra bästa upp. Det är det verkliga konditionsprovet för såväl förare som meckar, plan och motor.

Teamracing verkar som en verkligt god sport, och Hobbyfolks redaktör skulle bra gärna vilja vara med vid nästa års världsmästerskap! Som åskådare, inte som centrumdansör 140 varv!

Modellspecifikationer.

1. En teamracer skall likna ett flygplan av racertyp, såsom Thompson, Greve eller Goodyear-racern.

2. Modellen behöver inte vara en skalamodell, ehuru skalamodeller är att föredraga i den mån de motsvarar alla bestämmelser för teamracer. Inget ägg med bom, borttagen sittbrunn eller liggande pilot godkännes, ej heller flygande vingar som inte är modeller av verkliga flygplan.

3. Modellen skall ha fullständig kropp, konventionellt stjärtparti eller stabilifena, och en spinner för startapparat.

4. Modellen skall ha sittbrunn eller kabin innehållande en pilotatrapp, av vilken endast huvudet behöver göras och finnas i rätt skala på förarplatsen. Piloten skall vara i skala 1/10. Minimivståndet från pilotens huvud till flygkroppens botten skall vara 3 3/4 tum (drygt 9,5 cm), och flygkroppens minsta bredd i höjd med pilotens skuldror skall vara 2 tum (5,1 cm).

5. Modellens motor skall ha en slagvolym av mellan 3,25 och 5,00 cc, motsvarande amerikanska måtten i kubiktum 0,201 och 0,300. Den skall vara helt inbyggd i maskinen med undantag för porslinet på tändstiftet eller dess motsvarighet, vilket får synas. Hål eller annan anordning för chokning tillåtes. Motorutbyte under ett lopp eller tävling är tillåtet, under förutsättning att samma tillverkning och storlek på den nya motorn användes under hela tävlingen.

6. Modellens bränsletank skall innehålla högst 29,5 cm³, motsvarande 1,80 kubiktum eller en viktmängd av 1 ounce bränsle.

7. Modellen skall ha anordning för avstängning av motorn eller hastighetsreglage. användbara både under flygning och på marken, så att planet kan landa på befallning eller vid behov.

8. Modellen skall ha en yta på 8,0645 dm² = 12

9. Landstället skall vara anordnat för en landning.

10. Alla modeller skall vara utformade med en anordning, där s

11. Modellen skall ha ett stort identifikationsnummer. Ytan skall vara anordnad så att den lätt kan identifieras genom att sätta k

12. Modellen skall ha en längd på 12 meters linor.

13. Modellen skall ha en diameter på 0,25 mm. För modellen skall ökas lindiametern med en viktökning.

14. Modellens konstruktion skall inkludera ett prov på 20 G.

15. Inga metaller

1. 1/2-mile heat
flyga denna tävling
tävlingssledarens

2. 1 1/2-mile heat
3. 5 mile lopp
lerna skall landa

4. 10 mile lopp
bästa i första och
landa för tankning

Modellerna

Alla modeller skall ha realism-synpunkt på poäng.

Hastighetstävlingar
1/2 mile heat ...
1 1/2 mile heat ...
5 mile tröstitävling ...
10 mile final ...
Utseende och re

1. Arbetsdepå
åskådarna som
mellan åskådare

2. Färdigdepå
ning för färdig
ning etc. för nä

3. Flygområde
finnas en påle
len som centrum
meter) radie, 15
m) och 75 fot (=)
området ligger
och service ver
keln.



CING"

oner.

a ett flygplan av
ve eller Goodyear-

ra en skalamodell,
draga i den mån de
ör teamracer. Inget
unn eller liggande
gande vingar som
lygplan.

indig kropp, kon-
tabilifena, och en

runn eller kabin
av vilken endast
nas i rätt skala på
vara i skala 1/10.
huvud till flyg-
4 tum (drygt 9,5
bredd i höjd med
tum (5,1 cm).

en slagvolym av
arande amerikan-
h 0,300. Den skall
med undantag för
less motsvarighet,
an anordning för
e under ett lopp
förutsättning att
på den nya mo-
ngen.

ll innehålla högst
ubiktum eller en

ing för avstäng-
sreglage. använd-
på marken, så att
eller vid behov.

b b y f o l k

8. Modellen skall ha en effektiv vingarea av 8,0645 dm² = 125 kvadrattum.

9. Landstället skall vara fast eller infällbart. På infällbart ställ måste hjulen fällas ut vid landning.

10. Alla modeller skall ha sporre (icke hjul), utformad med ögla för användande av startanordning, där sådan användes.

11. Modell skall vara färggrant målade och skall ha ett stort nummer på vardera sidan för identifiering. Ytterligare realism kan göras genom att sätta klubbnummer etc. på högra vingen och på rodret.

12. Modellen skall flygas motsols.

13. Modellen skall flygas med 60 fot = 18,29 meters linor.

14. Minimidiametern för linorna skall vara 0,25 mm. För modeller överstigande 900 g (30 oz) ökas lindiametern med 0,025 mm per 100 grams viktökning.

15. Modellens kontrollmekanism från handen inklusive modellen skall motstå ett dragningsprov på 20 G.

16. Inga metallpropellrar får användas.

Tävlingar.

1. 1/2-mile heat (7 varv). — Alla modeller skall flyga denna tävling i grupper på 2, 3 eller 4 efter tävlingsledarens bestämmelser.

2. 1 1/2-mile heat (21 varv). — D:o.

3. 5 mile lopp (70 varv). — Trösttävling, modellerna skall landa för tankning vid behov.

4. 10 mile lopp (140 varv). — Final med de bästa i första och andra heatet. Modellerna skall landa för tankning vid behov.

Modellernas utseende och realism.

Alla modeller skall bedömas ur skönhets- och realism-synpunkt och vinnaren skall tilldelas poäng.

Poängsystem.

Hastighetstävlingen:	1:a	2:a	3:e	4:e
1/2 mile heat	15	10	5	2
1 1/2 mile heat	20	15	10	5
5 mile trösttävling	30	20	15	10
10 mile final	50	40	30	20
Utseende och realism ..	20	—	—	—

Tävlingsfältet.

1. Arbetsdepåer skall vara belägna så nära åskådarna som möjligt men med ett stängsel mellan åskådare och modeller.

2. Färdigdepåer. Utrymme skall göras i ordning för färdiggörande av modellen med tankning etc. för nästa körning.

3. Flygområdet. I tävlingscirkelns mitt skall finnas en päl eller pylon. Runt denna med pälens centrum ritas cirklar med 5 fot (= 1,52 meter) radie, 15 fot (= 4,57 m), 65 fot (= 19,83 m) och 75 fot (= 22,86 meter) radie. Det farliga området ligger inom 65 fotscirkeln, tankning och service verkställs strax utanför 75-fots-cirkeln.

Lagets användning av flygområdet.

1. Piloterna måste stå innanför 5-fots-cirkeln och vandra kring centrummarkeringen (päl, pylonen etc.) under körningen.

2. Piloterna måste flytta sig till området mellan 5-fots och 15-fots-cirklarna för att landa modellen om de är diskvalificerade eller önskar tanka eller har fullbordat tävlingens antal varv. Därvid kommer modellen att landa inom området mellan 65- och 75-fots-cirklarna.

3. Piloter som blivit diskvalificerade, vilkas modeller har kvaddats, eller som väntar på tankning eller har fullföljt tävlingsvarven, skall ligga strax utanför 15-fots-cirkeln för att inte hindra de medtävande piloterna eller deras modeller. Piloter får inte taga tillbaka eller flytta modellen, inte heller själva lämna tävlingscirkeln under en körning med mindre tävlingsledaren givit sitt tillstånd.

4. Pilot skall förflytta sig tillbaka till området mellan 5-fots och 15-fots-cirklarna för start efter tankning eller ofrivillig landning, och han skall efter starten gå in i innersta cirkeln så snart som möjligt.

5. Piloter och deras medhjälpare skall bestämma var de skall landa, tanka och starta på cirkelns periferi.

6. Medhjälpare i laget måste hålla sig och sina tillbehör utanför 75-fots-cirkeln med undantag för start och vid det tillfälle då det är nödvändigt att hämta modellen för service.

7. Medhjälpare skall förflytta modellen strax utanför 75-fots-cirkeln för tankning och service men återvända innanför denna för start därefter.

8. Medhjälpare får inte gå innanför 65-fots-cirkeln under en körning för att hämta modellen eller av annat skäl utan tillstånd av tävlingsledaren.

Deltagande och kvalifikation.

1. Det individuella laget skall bestå av pilot och högst två medhjälpare.

2. Endast piloten får flyga modellen under en tävling.

3. Varje lag får endast anmäla en modell.

4. Alla piloter och modeller måste uppfylla följande kvalifikation för tävlingens första lopp:

(a) Modellen och dess kontrollutrustning skall undersökas och uppfylla alla fordringar uppställda under »Modellspecifikationerna».

(b) Modellen måste genomgå en speciell säkerhetsinspektion.

(c) Piloten måste flyga modellen 7 varv mjukt och på jämn höjd efter en mjuk och realistisk start.

(d) Piloten måste visa att modellens utrustning för hastighetskontroll fungerar samt göra en riktig landning efter kontrollflygningen.

CUMULUS HAR ORDNAT EGEN TÄVLING!

Cumulus nyligen instiftade majtävlings gick av stapeln söndagen den 21 maj på Skarpnäcks flygplats. Tävlingsen, som omfattade klasserna S1, S2, G och F, är avsedd att bli årligen återkommande. Event. kommer den under kommande år att utökas till en nationell tävling i stället för att som nu endast omfatta A- och B-klubbar.

8.49, då modellen försvann på god höjd. Trea i klassen blev överraskande Olle Sandahl på tre mycket jämna och fina flygningar.

I gummimotorklassen stod Bananen i särklass. Hans Wakefield flög emellertid bort i andra starten efter en flygning på 6.42, varför han fick nöja sig med två starter. Tvåan Sten Jacquet tävlade med en G 1:a.



T. v. segraren i klass F, Karl-Gunnar Rosén, Cumulus, med sin kärre, som tidigare bl. a. gjort en 30-minutersflygning på Skarpnäck. T. h. de



fyra pristagarna, fr. v. Karl-Gunnar Rosen, Cumulus, Curt Odelstad och Rune Andersson, Vingarna, samt Olle Sandahl, Nynäshamn.

När första perioden tog sin början, såg det allt annat än lovande ut med vädret. Det blåste bra och var mulet. Men det blev bättre och bättre, ju längre tävlingen framskred. Vinden mojade och solen stack fram, och med den kom den berömda Skarpnäckstermiken, som en del också fick pröva på. Från början såg man, vartåt det lutade i klass S1. Olle Sandahl från Nynäshamn gjorde perfekta högstarter och fick alltid god utgångshöjd. Hans klubbkamrat Rune Thurgren hotade ett tag genom en 5-minutersflygning i första perioden, men kunde inte hitta sin modell och var därmed ur räkningen.

I S2 inledde gamla säkra »Bananen» Rune Andersson med fina 5.26. När han sedan i andra perioden klämde till med 7.09, ansågs han som given favorit. Men så blev det endast 1.27 i tredje starten, och därmed var spänningen tillbaka. Curt Odelstad hade nu chansen att gå förbi genom att flyga minst 5 min. i sin tredje start. Det gjorde han nu ledigt tack vare en fin blåsa mitt över fältet. Tiden knäpptes till

F-klassen hade samlat minsta antalet deltagare. Här triumferade Karl-Gunnar Rosén efter en hård strid med Rune Andersson. Båda tävlar för arrangörsklubben. Bästa tiden i klassen svarade Rosén för genom en flygning på 4.15.

Resultat:

- | | | |
|-----|-------------------------------|----------------|
| S 1 | 1. Olle Sandahl, Nynäshamn | 580 sek. |
| | 2. Bertil Sundqvist, Huddinge | 402 » |
| | 3. Arne Blom, Sprygel, Årsta | 375 » |
| S 2 | 1. Curt Odelstad, Vingarna | 817 » |
| | 2. Rune Andersson, Vingarna | 773 » |
| | 3. Olle Sandahl, Nynäshamn | 622 » |
| G 1 | Rune Andersson, Vingarna | 465 » |
| | 2. Sten Jacquet, Lidingö | 202 » |
| | 3. Bengt Lindh, Norrtälje | 166 » |
| F 1 | Karl-Gunnar Rosén, Cumulus | .. 507 » |
| | 2. Rune Andersson, Cumulus | 450 » |
| | 3. Roland Schedvin, Cumulus | 120 » |

R. O.



Redaktion EN PUF FÖR MODELL JÄRNVÄG

I reds brevlåd nedanstående brevsätt sammanfattningsvis just nu. Insändaren, som har vet i slutet av

Jag bygger en modelljärnväg numrerar jag på göra en anmärkning om modelljärnvägsnumren. Radio och sidor. I nummer 1 des minst två och väg varje gång, sett till något av

Det har i Sverige hobbytidningar, början har de ha vägar, men med t för att till sist för blir fallet med H mycket trevlig ti från pärm till på

Men för att åter möjlighet att knyta klubbarna i landet även skulle kunna bor på platser där klubb.

En annan sak i ningar. Där finns

ÄVLING!

på god höjd. Trea
Olle Sandahl på
lygningar.
Bananen i sär-
emellertid bort i
ing på 6.42, varför
arter. Tvåan Sten
a.



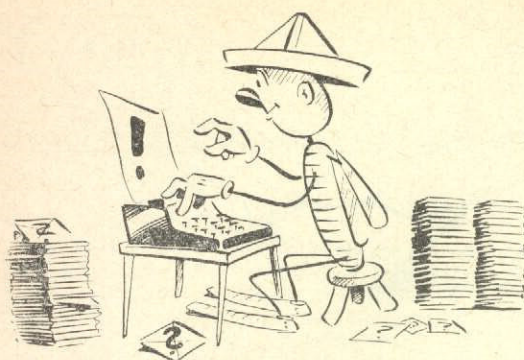
Gunnar Rosen, Cu-
Rune Andersson,
hl, Nynäshamn.

sta antalet del-
rl-Gunnar Rosén
Andersson. Båda
ästa tiden i klas-
som en flygning

n	580 sek.
age	402 »
sta	375 »
.....	817 »
na	773 »
.....	622 »
na	465 »
.....	202 »
.....	166 »
ulus ..	507 »
is	450 »
is	120 »

R. O.

bbyfolk



Redaktionssidan:

EN PUFF FÖR MODELL- JÄRNVÄGEN

I reds brevlåda inkom för någon tid sedan nedanstående brev, som på ett ganska lyckligt sätt sammanfattar modelljärnvägsbyggarnas problem just nu. Red. instämmer tillfullo med insändaren, som härmed får ordet (svar på brevet i slutet av denna artikel):

Jag bygger en modelljärnväg, och därför prenumererar jag på Eder tidning. Jag skulle vilja göra en anmärkning. Varför är där ingenting om modelljärnvägar nu. Ingenting i de två sista numren. Radio och modellracing får en fyra fem sidor. I nummer 1 (tror jag att det var) utlovades minst två och kanske tre sidor modelljärnväg varje gång, men än så länge har jag inte sett till något av det.

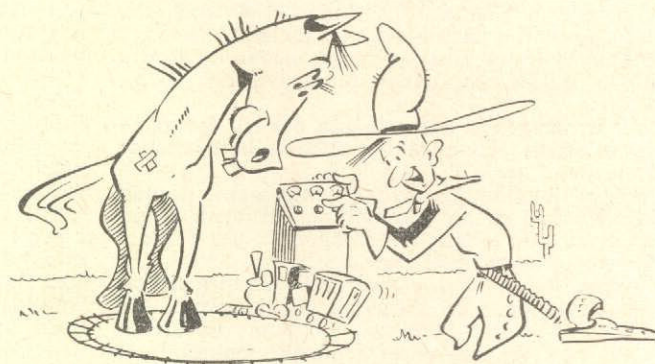
Det har i Sverige funnits ett flertal olika hobbytidningar, som har kommit och gått. I början har de haft fina saker till modelljärnvägar, men med tiden har de tunnats ut alltmer för att till sist försvinna. Jag hoppas att så inte blir fallet med Hobbyfolk, som verkar vara en mycket trevlig tidning i övrigt. Jag läser den från pärm till pärm.

Men för att återgå till ämnet: Finns det ingen möjlighet att knyta kontakt med modelljärnvägs-klubbarna i landet för utbyte av tips m. m., som även skulle kunna komma sådana till godo som bor på platser där det inte finns någon dylik klubb.

En annan sak som efterlyses är aktuella ritningar. Där finns ju så många saker som en

modellrallare skulle vilja ha med, men i brist på ritningar kan man inte alltid få de rätta proportionerna, då saken inte finns i orten, så att studier kan bedrivas. Vad som mest saknas är t. ex. decauville-vagnar, kolgivningsbryggor, vattentorn, olika signaler och deras betydelse, och sist men icke minst lok, både elektriska och diesel- och ånglok. (Det är fråga om ritningar.) Är det så att det skulle behövas, skulle jag eventuellt kunna bidra med något. Uppställningar med mera om modelljärnväg, finns att studera i den danska »rallartidningen» Modelljernbanen. Jag vore tacksam för ett svar av vad slag det vara må.

Göran Thomasson.



SVAR: Samarbete med Modeljernbanen!

Hobbyfolk öppnar från och med detta nummer direkt samarbete med »Modeljernbanen», den danska modelljärnvägstidningen, som också handlar så pass mycket om svenska modelljärnvägar, att massor av svenskar läser den. Lösnummerpriset är kr. 1:50, prenumeration helår (12 nr) kr. 12:50. Prenumeration eller lösnummerköp ordnas enklast genom att sända in beloppet i frimärken till Hobbyfolk, Järntorgsgatan 6, Stockholm. Stockholmare kan köpa lösnummer hos Wentzels.

Genom samarbetet med Modeljernbanen kommer också Hobbyfolk att öka innehållet om modelljärnväg, ja vi tror oss kunna uppfylla nästan det mesta av vad insändaren ovan önskade. Låt oss emellertid diskutera igenom frågan!

De hädangångna hobbytidningarna

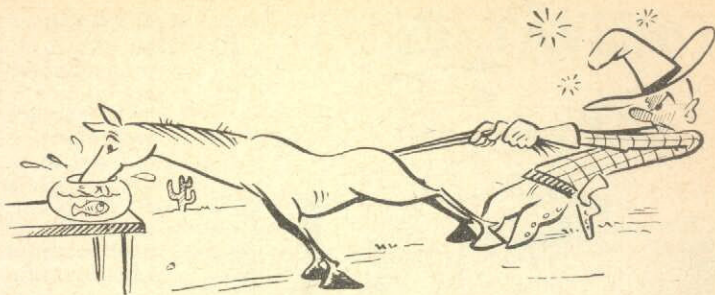
framför allt »Modellteknik», som alla modelljärnvägare minns med saknad, visade sig med alltför tydliga ekonomiska konsekvenser för startarna, att det inte finns tillräckligt många mj-intresserade svenskar för att hålla tidningen med tillräckliga många läsare. Följaktligen lägger man an på andra, mer lukrativa hobbygrenar, vilket naturligtvis går ut över modelljärnvägen. Mj är roligt att skriva om, bildmaterialet är ofta fascinerande, och Hobbyfolk skall

Forts. på sid. 20.

Juli—Augusti 1950

Akvarier

(Belönad med
hedersomnämmande
i uppsatsstävlingen)



När uppfanns det första akvariet och var nå-
någonstans? Den frågan torde inte bli lätt att
besvara. Ordet akvarium användes inte att be-
teckna en behållare med vatten innehållande
levande djur förrän 1852. Redan 2500 år f. Kr.
höll sumererna levande fisk till föda, romarna
höll moräner och muluser tama, medan kineserna
odlade guldfisken under Sung-dynastin (960—
1278).

Av ovanstående kan vi sluta oss till att män-
niskor sedan århundraden tillbaka hållit fiskar
tama.

Självva hobbyn är mycket intressant, tavlan
skiftar ständigt, än gömmer sig fiskarna bland
växterna, än dansar de omkring i yster lek i
akvariets öppna rännarbanor.

Många gånger har vänner och bekanta frågat
mig om det är svårt att sköta ett akvarium. Jag
brukar då svara: Man kan klara ett akvarium
på två sätt, det ena sättet är mycket enkelt, man
behöver inte sköta det alls. Men då blir i regel
alla parter lidande på arrangemanget. Det andra
sättet är att verkligen sköta det, och det blir
säkert bäst både för människor och djur.

Matfrågan tycks också förbrylla många, och
frågor av det här slaget har säkerligen mött
många: — Vad ger du egentligen dina fiskar
att äta? Jag svarar i regel så här ungefär: —
Olika sorters Wavel, havregryn, fiskkross, räk-

rom, skrapad fisk samt en mängd andra mjuk-
foder är mycket lämpligt att mata fiskarna med.
Man får dock inte glömma det levande fodret,
som det även finns en mängd olika sorter av,
t. x. trädmask och mygglarver som förekommer
talrikt i små gölar och dammar. Torrfoderpre-
paraten är i regel inte så bra.

Sist men inte minst: fiskarna. En mängd
olika sorter finnes i handeln. Alla fiskar är
emellertid inte lämpliga att sammanföra med
varandra, ty somliga äro rovfiskar och dessa för-
griper sig gärna på akvariets fredligare inne-
vånare.

Till rovfiskarnas fördel skall sägas att dessa
i regel äro ganska vackra. Emellertid skall jag
ej upphålla mig längre vid dessa mindre trev-
liga fiskar utan istället beskriva akvariets mera
fredliga innevånare.

En av de mera pampiga akvariefiskarna är
den stora Scalaren som de flesta akvarievänner
säkerligen känner till. Den lilla trevliga Gup-
pyn bildar ett färggrant inslag i akvariebilden.
Som en eldslåga far stemmet av Rietror genom
akvariet, nyfiket bekikande allting. Sebrafisken
är den mest idealiska lilla akvariefisk man kan
tänka sig, den rör sig med blixtnabba rörel-
ser, och när man matar dem är de alltid först
framme.

L. P.

Kärran (Belönad med ett Jetexaggregat)

En av mellandagarna 1947, jag var då 10 år,
sade min bror, att jag skulle ha fått ett gummi-
motorplan till julklapp av honom, men han hade
inte byggt det färdigt. Han sade, att jag skulle
få det, när det blev färdigt. Men eftersom han
gick i läroverket i Skellefteå och bodde där, kunde
han inte få tid att bygga så mycket.

Jag blev otåligare för varje dag som gick, och
till sist beslöt jag att bygga planet själv. Detta
blev början till planets undergång.

Det tog någon vecka innan »kärran» var färdig.
»Kärran» var en sådan där stor sak av balsa,
så den gick lätt sönder, när den kom under min
specialbehandling.

Så kom en dag, då jag skulle prova kärran.
Det blev naturligtvis en krasch. Jag lagade den,
men nu kom olyckorna slag i slag. Ena gången
var det en krock, andra gången gick gummi-
motorn av, så att kroppen blev till mos. När den

arma kärran en enda gång steg upp mot him-
melen, så skulle den naturligtvis fastna mellan
ett par elektriska trådar. Sedan hon kommit ner
och fått sin behandling, såg hon ut som ett lapp-
tacke.

Till sist kom den fullständiga katastrofen.
Kroppen låg ensam på en soffa gömd under några
kuddar, och eftersom jag naturligtvis skulle
sätta mig just på den soffan, satte jag mig ove-
tande på kroppen. När jag i samma stund flög
upp ur soffan, fann jag under kudden ingen
kropp alls, utan bara några balsapinnar och
papperslappar, som låg strödda på soffan. Vid
samma tidpunkt satte min syster en hyvel på
fenan. Då tog jag och skrotade ned det som var
kvar.

Som minne har jag kvar den stora röda pro-
pellern...

(Lars Hultman, 13 år, Bureå.)

Oskar

(Belönad med

Av överskriften
om en gammal hä-
märk var, en
Bakom namnet
lok. Skala såväl
och spårvidden
ifrån den fått na-
samlingsborna, m

Historien börjar
Jag satt och stu-
min blick fastnad
och därav fick ja

Därpå följde e-
vilket resulterade
större delen bygg
Oskar. Motorn i
tillverkad femblå
en genomgående
meter av 50 mm
rälslinor, 2,5—4
dess yttre kant la
förut omtalade sp
ett skyddsnet m
grund av de höga
med någon kurv

Beträffande der
de det faktiskt
startats, fick Osk
på egen hand, o
Den första kurva
så att säga »på
den tredje kurva
gar till hjälp. Ku
la' in ungefär 4

Efter denna lill
på spåret. Han
uppförde sig även
stannade motorn.
libern, som absol
baciller.

Sedan tankning
verkliga körning
toppvarv och Osk
segrade motorn,
diga fyra ignore
kurvorna och seg
i geografin, vilke
av ett litet bord

Slutet på hist
fingrar och diver
fram resterna av
terades till min
grävdes under m



Oskar

(Belönad med ett Jetexaggregat)

Av överskriften att döma, skulle det röra sig om en gammal häst eller dylikt, men Oskar var, märk var, en mycket trevligare företeelse. Bakom namnet dölde sig ett bensinmotor drivet lok. Skala såväl som strömlinjeform saknades och spårvidden höll sig omkring 50 mm. Varifrån den fått namnet vet varken jag eller församlingsborna, men Oskar hette den i alla fall.

Historien började en mörk natt på höstsidan. Jag satt och studerade en hobbytidskrift, och min blick fastnade vid en ritning till »M-loket», och därav fick jag idén.

Därpå följde ett ganska planlöst byggande, vilket resulterade i en sexaxlad skapelse, till större delen byggd i aluminiumplåt. Detta var Oskar. Motorn försågs med en för ändamålet tillverkad fembladig propeller och byggdes in i en genomgående trumma, med en främre diameter av 50 mm och en bakre av 40 mm. Ett rälsbord, 2,5—4 meter fanns förut, och kring dess yttre kant lades ett extra rälsvarv med den förut omtalade spårvidden. Dessutom uppspändes ett skyddsnät runt om bordet, om Oskar på grund av de höga farterna skulle komma osams med någon kurva.

Beträffande den första provkörningen så kunde det faktiskt ha gått sämre. Sedan motorn startats, fick Oskar för första gången ge sig ut på egen hand, och detta gjordes med besked. Den första kurvan klarade han fint, den andra så att säga »på sex hjul», men för att klara den tredje kurvan måste han ta' tak och väggar till hjälp. Kurvorna måste doseras, och jag la' in ungefär 45° i samtliga.

Efter denna lilla justering släpptes åter Oskar på spåret. Han nosade runt ett par varv och uppförde sig även i övrigt rätt kapligt, men se'n stannade motorn. Den var nämligen av den kalibern, som absolut vägrar gå på luft och div. baciller.

Sedan tankningen var verkställd började den verkliga körningen. Motorn gick genast upp i toppvarv och Oskar med den. I fråga om varv segrade motorn, ty sedan Oskar gått sina modiga fyra ignorerade han helt plötsligt en av kurvorna och seglade via skyddsnätet direkt ut i geografin, vilken denna gång representerades av ett litet bord med ty åtföljande spegel.

Slutet på historien, ja, se'n jag plockat ut fingrar och diverse trassel ur örönen, grävde jag fram resterna av Oskar, varav motorn testamenterades till min yngre broder och resten nedgrävdes under markytan.

Singel.

Kom med i UPPSATSTÄVLINGEN!

Hobbyfolk publicerar varje månad de trevligaste uppsatserna, som inkommit i vår ständigt fortlöpande tävling om den bästa uppsatsen om hobby. Den bästa belönas med hobbygrejor för 25 kronor från valfri svensk hobbyfirma.

Skriv till Hobbyfolk om din hobby, och tag gärna med något roligt och instruktivt, så att uppsatsen inte bara blir en uppräknings, utan en intressant artikel bland alla de andra! Tala om för Dina kamrater om tävlingen, så att alla kommer med, och tala med eventuella lärare etc. om att sätta upp ämnet »Min hobby» i skolan i höst!

Denna månad delar vi priset — liksom förra gången — och nu blir det två stora skämtare, en sjuttonåring, som gömmer sig under signaturen »Singel», och en trettonåring Lars Hultman, som får förstapriset. Annars är det egentligen ganska svårt att utse den absolut bästa uppsatsen, så de andra kan också berömma sig av att vara ganska bra hobbyförfattare!

Skicka in något intressant och roligt. Adressen är som vanligt Hobbyfolk, Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Jetex

Apropå Jetex-premiären har jag ett aggregat Jetex 100, som jag byggt en hel del modeller till. Den första var en racerbåt och en bil av engelska byggsatser. Bilen provkörde jag runt en polstav med 95 cm lina. Första gången jag körde var polstaven inte rätt monterad, varför den lossnade när bilen hade fått upp fart, och bilen med lina och stav som svans for med full fart in i en vägg.

De gånger jag körde bilen hade den en fart av ungefär 25—30 km/tim. Båten gick också bra, fast jag körde den i höga vågor. Båten hoppade och for över vågkammarna, och jag var faktiskt glad när bränslet tog slut. Jag byggde också en Vampire för aggregatet, och det var mycket lyckat. Jag körde den i stil med swinglinemodeller.

Med Vampiren gjordes många mycket lyckade turer, men till slut gick det som det brukar gå — planet slog runt i backen och blev en rykande skrothög. Nu har jag en Jetex Demon och den flyger finfint.

L. Karlsson, Spånga.

nängd andra mjuk-
mata fiskarna med,
det levande fodret,
gd olika sorter av,
er som förekommer
mar. Torrfoederpre-
ra.

skarna. En mängd
eln. Alla fiskar är
sammanföra med
skar och dessa för-
ts fredligare inne-

all sägas att dessa
mellertid skall jag
lessa mindre trev-
lva akvariets mera

akvariefiskarna är
esta akvarievänner
illa trevliga Gup-
ug i akvariebilden.
av Rietetror genom
llting. Sebratfisk
variefisk man kan
blixtnabba rörel-
är de alltid först

L. P.

eg upp mot him-
vis fastna mellan
n hon kommit ner
n ut som ett lapp-

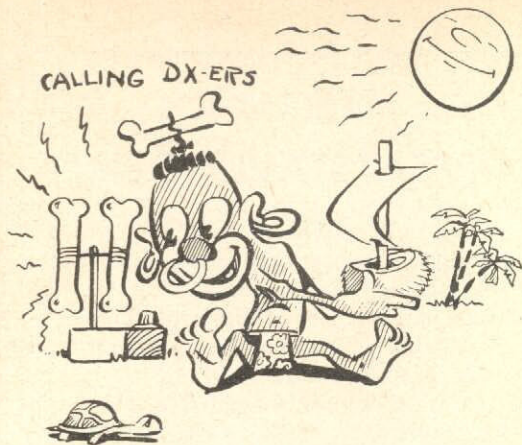
adiga katastrofen.
gömd under några
aturligtvis skulle
atte jag mig ove-
samma stund flög
ler kudden ingen
balsapinnar och
la på soffan. Vid
ster en hyvel på
ned det som var

n stora röda pro-

n, 13 år, Bureå.)

b b y f o l k

Juli — Augusti 1950



Specialprogrammet

som HF anordnade i samarbete med OTC2 i Leopoldville, Belg. Kongo, blev mycket lyckat. Hundratals rapporter har flutit in, därav 1 från Danmark, 4 från Finland, 10 från Norge, 3 från England och, hör och häpna en från Japan. Alla övriga har kommit från svenska lyssnare. Ett fåtal av dessa rapporter har inte kunnat verifieras emedan rapportören på intet sätt bevisat att han hört programmet. Det är tråkigt att få rapporter i vilket ett par hastigt nedskrivna meningar visar att brevskrivaren menat: »Jag har hört Edert specialprogram. Var vänlig sänd mig snarast Edert specialkort». Skicka INTE sådana rapporter.

Den glada gubben ovan är ritad av Karlström och pryder HF:s specialverifikation.

Månadens brevlåda.

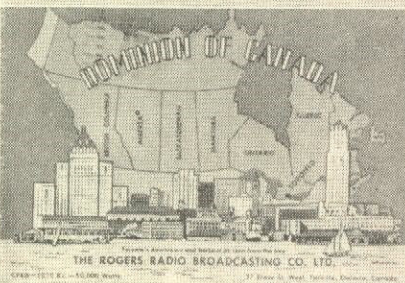
Även denna månad får signaturen Masen inleda brevlådan. Han skriver: Jag har på begäran erhållit några upplysningar om ZQP, Northern Rhodesia Broadcasting Station i Lusaka, Nord Rhodesia. Enligt dessa uppgifter sänder ZQP på två frekvenser: 7220 och 3914 kc/s = 41,55 och 76,60 meter. På förstnämnda frekvens är sändaren en Macceno med 2,5 kW effekt. På den senare frekvensen användes en sändare av amerikansk typ med en effekt av 400 watt. Antennen är byggd så att den ger största möjliga vinkelutstrålning. ZQP är on the air dagligen från 15.00 till 18.30. Däremot nämndes ingenting om någon sändare på 30 metersbandet. Adressen är: Information Department, P. O. Box 209, Lusaka, Northern Rhodesia.

Några tips: PRA8, Radio Club de Pernambuco, Recife, Brasilien, på 6016 kc/s = 49,87 meter har gått in med QSA4 mellan 22.30 och 23.10. Radio München i Tyskland på 6160 kc/s = 48,70 meter har dagligen ett trevligt musikprogram mellan kl. 22.30 och 23.00 som kallas Am Abend.

Masen har även fått två trevliga verifikationer från Filippinerna som är avbildade på detta uppslag, nämligen DZH7, Far East Broadcasting Company på 9730 kc/s = 30,83 meter och DZH3, Radio Philippines på 9500 kc/s = 31,58 meter.

Mr. DX har skickat ett schema från Radio Congo Belge i Belg. Kongo, som jag här delvis återger:

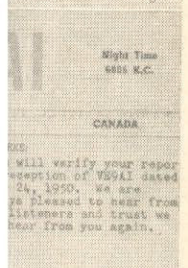
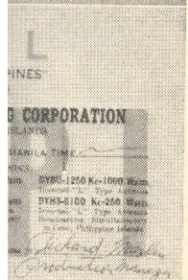
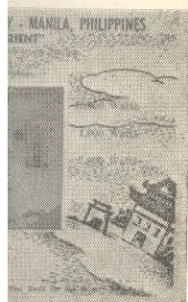
Vi KORTVÅGS- LYSSNARE



GEORG NORD
sittande på bilden
har nu installerat
sitt flotta pris
Aret Runts lys
nartävling 1949
sin hobbyhör
och plockar här
nya stationer
trafikmottagaren
Stående ett ann
»proffs», Ar
Skoog, Sverige
förste kortvågss
daktör.

Sändningar för
Över stationen
meter, mellan 1
samt 17.00 och 2
Över stationen
meter mellan 11.1
Lokala sändnin
Över stationen
ter. Dagliga sänd
kongodialekter m
Dessutom skriv
att Larissas tre

VÅGS- NARE



GEORG NORDH, sittande på bilden, har nu installerat sitt flotta pris i Året Runis lyssnartävling 1949 i sin hobbyhörna och plockar här in nya stationer på trafikmottagaren. Stående ett annat »proffs», Arne Skoog, Sveriges förste kortvågsredaktör.



Sändningar för Europa:
Över stationen OTM1 på 6295 kc/s = 47,65 meter, mellan 06.00 och 08.00, 11.00 och 13.00 samt 17.00 och 21.00.

Över stationen OTM4 på 11720 kc/s = 25,66 meter mellan 11.15 och 13.00.

Lokala sändningar:

Över stationen OTH på 9210 kc/s = 32,57 meter. Dagliga sändningar på franska och olika kongodialekter mellan 18.36 och 19.30.

Dessutom skriver Mr. DX: Sign. Masen säger att Larissas tredje utsändning slutar kl. 21.45

men på ett kort som jag fått från stationen stod det 21.00 GMT d. v. s. 22.00 svensk tid.

Sedan stod det i sista HF att jag Mr. DX, hör Mozambique på 19,69 meter. Nej Du, i Röster i Radio står det 19,75 meter. Du fick ett papper från mig för någon tid sedan. Det hade jag fått från Australian DX:ers Calling. Signalen är CR7BG. (Svar: I det första brevet som Du omnämnde Mozambique skrev Du endast att den sände på 19 metersbandet. Jag studerade allt jag hade till hands om Mozambique och fann att det endast tycktes finnas en sändare i 19-meters-

bandet tillhörande Radio Club do Mozambique. Det var en sändare på 19,69 meter. Det andra brevet i vilket våglängden var preciserad kom för sent för publicering.)

Det där med Belgian Telegraph and 24 Administration in Brüssel, som Inge Langlo frågade efter i sista HF tror jag är en paussignal för en belgisk firma som kör för CW.

Detta är en förklaring, men är den riktig? Är det inte troligare att belgiska telegrafverket testat? Jag hänskjuter än en gång frågan till läsekretsen.

Report on reception of station VLQ3.

Georg Nordh i Aspudden har blivit verifierad av VLQ3 som tillhör the Australian Broadcasting Commission som jag här återger oförändrat:

Dear Sir.

Many thanks for your report on the reception of the National High Frequency Station VLQ3 on 8/12/49, which has been referred to this Department, by the Australian Bc. Commission. The delay that has occurred in replying is regretted but I now have much pleasure in forwarding your verification herewith.

For your information, VLQ3 is a unit of the National Bc. Service. The provision of all technical facilities for the National Bc. Service is the function of the Postmaster-General's Department, and the Australian Bc. Commission is responsible for all programme matters. VLQ3 is one of the Australian Inland High Frequency Stations and operates on the one frequency only, viz. 9660 kc/s with a power of 10 kW in the antenna. The hours of transmission in GMT are as follows:

Monday to Friday	20.00—13.30
Saturday	20.00—14.00
Sunday	21.00—13.30

Yours faithfully
N. C. Stewart.

Denna månad publicerar vi även två av Georg Nordhs finaste verifikationer. Det är två Canada-stationer nämligen CFRX, Roger's Radio Bc. Co., Ltd på 6070 kc/s = 49,42 meter, som verifierar med det stiliga kortet föreställande Toronto, och VE9AI, Edmonton Bc. Ca., Lth, som verifierar med det enkla men trevliga kortet som synes ovanför Torontokortet.

Diverse.

Radio Tupi de Sao Paulo som bl. a. sänder över stationen ZYB8 på 11765 kc/s = 25,50 meter har börjat verifiera rapporter med ett dubbelvikt brev.

Radio Dakar i Franska Väst Afrika på bl. a. 19,55 meter har släppt ut två nya verifikationskort. Bägge i färg.

En DX-are i Stockholms DX-Club har erhållit ett verifikationsbrev från TIPG, La Voz de la Victor i Costa Rica som var 56 cm långt och nästan till hälften bestod av ett huvud föreställande en karta över Centralamerika och ett foto av stationens byggnad. TIPG sänder på 9615 kc/s = 31,20 meter.

För nybörjare.

Följande sydamerikanare lär det inte vara någon svårighet för nybörjaren att höra, särskilt som alla med säkerhet är hörbara efter kl. 23.00: Radio Tamoio i Brasilien på 9610 kc/s = 31,22 meter. Den ovan omnämnda Radio Tupi de Sao Paulo på 11765 kc/s = 25,50 meter och La Vox de Dominicana på 9727 kc/s = 30,84 meter. Radio Belgrano i Argentina på 9455 kc/s = 31,75 meter och Radio Nacional i Brasilien på 9720 kc/s = 30,86 meter.

Året Runt-möte.

Som meddelades i förra numret vann Georg Nordh Året Runt's Radioklubb's tävling om de flesta verifikationer under 1949. I pris erhöll han en fin trafikmottagare byggd av Vancouver Radio Laboratories i Canada. Den 16 maj demonstrerades denna mottagare på ett av Året Runt's Radioklubb i Stockholm anordnat möte. På detta möte demonstrerades av fotograf Arne Eriksson en bandinspelningsapparat på vilken man senare på kvällen inspelade ett radioprogram som den 28 juni utsändes från OTC2 i Leopoldville. Ett 50-tal DX-are från Året Runt's Radioklubb, Stockholms DX-Club och Kortvågsklubben QSL hade infunnit sig på mötet som var mycket lyckat. Fler sådana möten önskar

The DX-Fan.

P. S. — OBS!

Tävling för DX-are.

I förra numret av HF var publicerat en bild av det nya verifikationskort som Radio Sweden släppt ut. Kortet har bland DX-are blivit mycket kritiserat. Bl. a. har anmärkts att kortet nästan är ett direkt plagiat av det kort som Radio Ankara har. Dessutom är Sverige inte inprickat på den Europakarta som pryder kortet och de linjer som skall föreställa breddgrader går alldeles fel. På norskt håll är man ledsna för att Radiotjänst »knyckt» idén vid utformningen av det nya kortet. På verifikationskortet står det nämligen att Norge är midnattssolens land, vilket även Sverige anges vara på det svenska verifikationskortet.

Men hur vill DX-arna ha kortet? Gör ett förslag till verifikationskort för Radio Sweden som Du vill ha det. Det skall vara ett färggrant kort och håll inte borta fantasin vid dess utformning. En jury bestående av Jan Jangö, HF:s redaktör, Arne Skoog, kortvågsredaktör, Björn Karlström tecknare samt undertecknad kommer att välja ut det bästa kortet som därefter kommer att preseneras för Hobbyfolks läsare. De bästa korten kommer även att presenteras för Radiotjänsts kortvågsavdelning.

Första pris 25 kronor.

Andra pris 10 kronor.

Dessutom utdelas som tröstpris en del böcker. Förslagen skall vara Hobbyfolk tillhanda senast den 31 oktober 1950. Märk kuverten: DX-tävlingen.

Bertil Falk.



WH

Bernt Nil
kärra. som
vagnsklassen
racerbil, so
på och byg
arbetat rit
till »pannar
mest lättart
ljus.

Bilderna c
aliska kons
stekpanneha
avtagen kår
Utmärkande
pannan är t
i stället kår
dragen bak.
struerad, at
efter smak
gänglig. I s
formningen
Nilssons rek
farande håll
oftast gör k

det inte vara nå-
att höra, särskilt
ara efter kl. 23.00:
9610 kc/s = 31,22
radio Tupi de Sao
meter och La Vox
s = 30,84 meter.
9455 kc/s = 31,75
Brasilien på 9720

met vann Georg
s tävling om de
949. I pris erhö
ggd av Vancouver
Den 16 maj de-
e på ett av Året
anordnat möte.
av fotograf Arne
pparat på vilken
ade ett radiopro-
des från OTC2 i
från Året Runts
ub och Kortvägs-
på mötet som var
öten önskar

The DX-Fan.

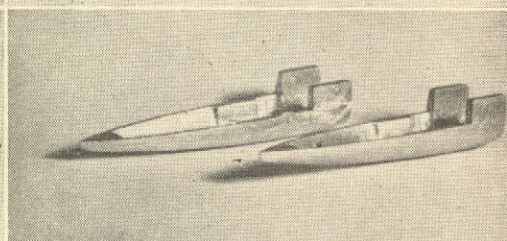
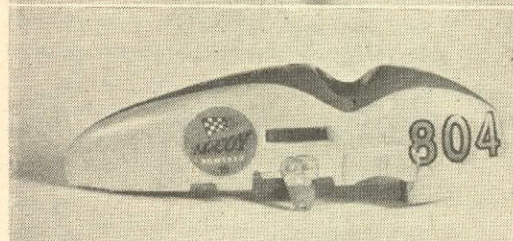
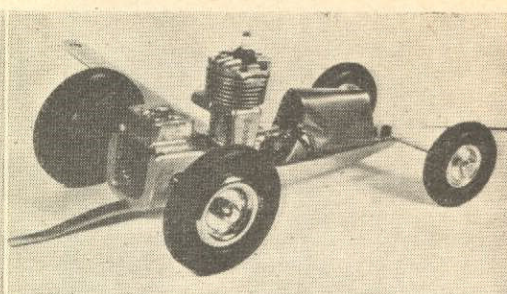
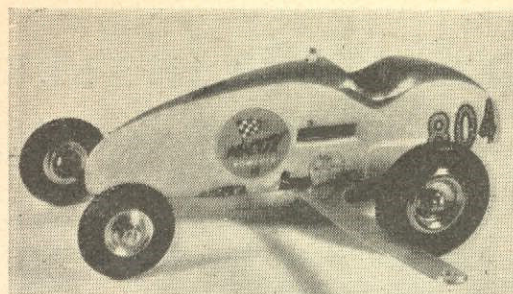
licerat en bild av
n Radio Sweden
are blivit mycket
att kortet nästan
t som Radio An-
inte inprickat på
ortet och de lin-
rader går alldeles
na för att Radio-
rmningen av det
et står det näm-
ens land, vilket
t svenska verifi-

ttet? Gör ett för-
adio Sweden som
tt färggrant kort
dess utformning.
ö, HF:s redaktör,
Björn Karlström
ommer att välja
fter kommer att
e. De bästa kor-
eras för Radio-

is en del böcker.
olk tillhanda se-
c kuverten: DX-

Bertil Falk.

b b y f o l k



WHY NOT —

rekordbil i ritning och gjutgods

Bernt Nilssons »WHY NOT», den mite-
kärna, som håller svenska rekordet i små-
vagnsklassen, är en liten lättbyggd modell-
racerbil, som vem som helst kan ge sig
på och bygga. Bernt Nilsson har nu ut-
arbetat ritning och ordnat med gjutgods
till »pannan», som är den enklaste och
mest lättarbetade panna som sett dagens
ljus.

Bilderna ovan visar den enkla och geni-
aliska konstruktionen. Först bilen med
stekpannehandtaget, därefter chassit med
avtagen kåpa och sist ett par »pannor». Utmärkande för konstruktionen är, att
pannan är tvärt avhuggen baktill och att
i stället kåpan (snidad i balsa) är ned-
dragen bak. Bilen är i sin helhet så kon-
struerad, att den kan förstöras upp allt-
efter smak och den motor som finns till-
gänglig. I själva verket är den yttre ut-
formningen en ren nedförminskning av
Nilssons rekordbil »Little Joe», som fort-
farande håller det svenska rekordet och
oftast gör körningar över detsamma.

Själva poängen med Why Not är den
enkla lösningen av problemet med boxen
för vinkelväxeln. Det ena av »öronen» på
pannan sågas av jäms med bakaxelns cen-
trum, skruvas tillbaka igen i gängade hål,
bearbetas symmetriskt med det fasta örat
och monteras isär igen vid hopsättningen
och inmonteringen av kullager.

Över boxen har »B. O.» Nilsson placerat
en extra tyngd av bly för att få det rätta
väggreppet. Motorn är en Mc Coy 19",
hjulen från Eskader, bakaxeln likaså, tan-
ken en hemgjord förminskning enligt
»Challengerprincipen» i Hobbyfolk nr 4
-49, och pannan kan vem som helst köpa
från Hobbyfolk för 8 kronor.

Ritning och arbetsbeskrivning kostar
kr. 4:50 och kan likaledes rekvireras från
Hobbyfolk, Järntorgsgatan 6, Stockholm.
Vinkeldrev och motor måste skaffas på
annat håll, annars är det lätt att sätta
igång och jaga efter rekordet, som egent-
ligen inte är svårt att erövra för en händig
byggare!

"Rundtur" i ERIKSDALSHALLEN

Den traditionella vartävlingen i Eriksdalshallen i Teknik för Allas, Rundturens och Raceroctans regi kommer att gå till historien som den snabbaste modellracertävling som skådats på ett golv i Europa. Det har undrats mycket i fackkretsar, varför bilarna går långsammare i Eriksdalshallen än i de andra hallarna landet runt. Man har tippat att det har med luften att göra — och det stämmer. Denna gång hade hallföreståndaren, intresserade och alltid hjälpsamme herr Masreliez gått in för att skaffa prima luft genom ivrig vädring. Publikens drog sitt strå till stacken med att för ovanlighetens skull uppgå till hälften mot det normala vid vartävlingarna.

I den prima luften gjorde getingen Holmqvist med »gamle» Ahlas' hjälp med sin Challenger Special två körningar över svenska rekordet i i specialklassen; 192,68 noterade »Ankan» Holmqvist, trots att han inte fick tid på snabbaste varven — annars hade det blivit 201 kmh!

Bernt Nilsson hade för dagen lånat honom soppan till sin egen stora nackdel, eftersom han — trots att även han låg en bra bit över rekordet i sina båda starter — inte kunde bräcka f. d. världsrekordbilen från USA. Han fick i stället första pris i strömlinjeklassen, futtiga 4 kmh från sitt svenska rekord på nära 194 knutar. Därmed hade Getingarna med 3 anmälda bilar lyckats få samtliga i prislistans topp.

I katalogklassen överraskade en efteranmäld Humla från Västerås, Axel Gustafsson, som kör i lag med sin bror, med att plocka hem klassen efter en fin start på 181,13 kmh. I miteklassen var det däremot rent mörker.

Tävlingen hade karaktären av uppvisning, och inga rekord skall godkännas från densamma — skada att inte ordna en officiell tävling, när ändå representanter från sex klubbar var med på tävlingsbanan!

Genom att antalet anmälda från början begränsats till mellan en och fyra per klubb, gick tävlingen undan i en rasande fart och publikens behållning blev för en gångs skull ovanligt stor, inte minst från pausens eleganta u-kontrolluppvisning.

Men var har Raceroctans tävlingshumör tagit vägen?

RESULTAT.

(Eriksdalshallen den 3 maj 1950)

Katalogklass:	Kmh
Axel Gustafsson, H	181,13
Åke Eriksson, R	170,26
Sture Sunnö, Ga	157,31

Specialklass:	Kmh
Holmqvist-Ahlfors, Ge	192,68
Bernt Nilsson, Ge	191,91
Roland Karlsson, Ga	173,94
Curt Jägne, R	172,29
Erik Smedberg, R	165,59
Torsien Lind S	149,21

Strömlinjeklass:	Kmh
Bernt Nilsson, Ge	189,42
L.-O. Unemar, Gö	154,96
Arne Zetterström, R	137,46

Ga = Gaddarna, Karlstad; Ge = Getingarna Stockholm; Gö = Göteborgs Modellracerklubb; H = Humlorna, Västerås; R = Raceroctan, Stockholm; S = Silvered, Ludvika.

Svenskt rekord i
Västerås

I samband med Barnens Dagsfestligheterna i Västerås ordnade stadens modellracerförare tävling på utomhusbana, och man inbjöd också förare från andra klubbar. Från Stockholm deltog fyra man ur Raceroctan samt Björn Hedén som tidtagare och speaker, medan däremot Getingarna vilade på lagrarna och endast skickade sin mittpåle.

Det blev en småtrevlig tillställning, där publiken kunde komma och gå efter behag, och där de tävlande i lugn och ro kunde göra snabba starter på en bana, som betecknades som ovanligt bra för att vara en tillfälligt hopspikad sak. Följden blev också ett nytt svenskt rekord, satt av »Humlan» Roland Wahlström med 72,5 kmh i 2,5 cc dieselklassen. Motorn är en »Komet» diesel och bilen en STD — helsvenskt alltså!

Modellracer
gratis!

Gåva av Joe
racerfolk.

Då Bernt Nils världens skicklig med sig hem m stift, axlar och Sveriges modellracer.

Joe Ilg är han bunden till sin förare kan visa så flotta vagnar och ett sådant sägs om Joe Ilg glada historier n lika generös nän bland sina kamr bevis på, när B ketet med reser skarna.

Och nu skall p

För att göra s möjliga antal hob som önskar vara gåva, skickar in folks redaktion, Bifoga gärna någ

Nytt vän

I England är de kord får sättas ut svenskar har inf alla i likhet med till New York oc

När således J. tiska rekordet i ingen ändring i säkert kvar med heller sitt rekord slog detta i Sveri

Juli — Aug

maj 1950)

Kmh
.... 181,13
.... 170,26
.... 157,31

Kmh
.... 192,68
.... 191,91
.... 173,94
.... 172,29
.... 165,59
.... 149,21

.... 189,42
.... 154,96
.... 137,46

te = Getingarna
Modellracerklubb;
aceroctan, Stock-

sfestligheter i
racerförare täv-
inbjöd också fö-
Stockholm del-
mt Björn Hedén
an däremot Ge-
endast skickade

ning, där publi-
behag, och där
de göra snabba
ades som ovan-
t hopprikad sak.
skt rekord, satt
med 72,5 kmh
är en »Komet»
venskt alltså!

b y f o l k

Modellracerdelar gratis!

Gåva av Joe Ilg J:r till Sveriges modellracerfolk.

Då Bernt Nilsson besökte Joe Ilg J:r, en av världens skickligaste modellracerförare, fick han med sig hem massor av hjul, underreden, tändstift, axlar och andra detaljer som gåva till Sveriges modellracerförare.

Joe Ilg är handikappad av att han är lam och bunden till sin rullstol, men få modellracerförare kan visa så enastående resultat som han, så flotta vagnar och vältrimmade motorer — och ett sådant förträffligt tävlingshumör. Det sägs om Joe Ilg att han blandar metanol och glada historier med samma frenesi. Att Joe är lika generös när det gäller att dela med sig bland sina kamrater fick vi ett enastående flott bevis på, när Bernt Nilsson vecklade upp paketet med reservdelar, som Joe skänkt sven-skarna.

Och nu skall presenten fördelas!

För att göra största möjliga nytta åt största möjliga antal hobbyister, har vi beslutat, att alla, som önskar vara med och dela Joe Ilgs flotta gåva, skickar in en ansökan därom till Hobbyfolks redaktion, Järntorgsgatan 6, Stockholm. Bifoga gärna något intyg eller annat bevis på



att Du har möjlighet att bygga en bil, och angiv noga om Du är medlem i någon modellklubb. Senast den 15 augusti skall ansökningarna vara inne.

Bland delarna märks: Underreden till Dooling F och Invader av elektron, pressgjutna. Framaxlar till Dooling F. Reservdelar till Hornet och Mc Coy motorer, gummiringar till alla fabriksmodeller, ett par fälgar med däck, tändstift etc. Se bilden ovan, där Bernt Nilsson visar delarna!

Nytt världsrekord för dieslar av Buck!

I England är det så vist inrättat, att inga rekord får sättas utanför landets gränser. Även vi svenskar har infört denna regel, eftersom inte alla i likhet med herrar flygmekaniker kan resa till New York och göra 200 knutar.

När således J. A. Oliver var över det brittiska rekordet i Stockholm i höstas, blev det ingen ändring i rekordlistan, utan Buck satt säkert kvar med sina 62 mph. Buck fick inte heller sitt rekord höjt i 10 cc-klassen, fast han slog detta i Sverige.

Först i dagarna har den glade modellracerföraren »Gerry» Buck gjort en redig putsning i tabellen, då han med 72 mph (115,5 kmh!) kraftigt drog ifrån Oliver, som kört 63 mph i England. Därmed har också svensken Harry Fjellström fått lämna ifrån sig sitt stolta världsrekord för dieslar.

Bättre ligger vi svenskar nu till i 1 cc-dieselsklassen, där västeråsaren Bo Gardh med sina 66 kmh ligger i jämbredd med eller rent av överträffar engelsmännen.

Modelljärnväg

(Forts. från sid 11)

som sagt försöka öka — men välkomna då med bidrag, ärade mj-byggare! Vi har inte möjlighet att honorera bidragen, men vi inför dem mycket gärna, om de är bra!

Kontakt med klubbarna

är en annan vacker tanke, som genomfördes på Modelltekniks tid och resulterade i att Svenska Modelljärnvägsförbundet bildades. Förbundets stora insats var att det åstadkom enhetliga måttbestämmelser, varefter det insomnade. Detta är en ganska typisk företeelse bland svenska modellbyggare, vi kan exempelvis peka på Modellbyggarnas Riksförbund och Svenska Modellracerklubben.

Hobbyfolk åtar sig gärna att gå i bräsch för ökad kontakt mellan klubbarna. Vill någon åtaga sig att bli mj-redaktör (oavlönad), så välkommen!

Ny mj-motor.

Wentzels har i dagarna fått fram en ny motor för modelljärnvägnas lok, och eftersom motorn har mängder av förbättringar jämfört med tidigare konstruktioner, kommer den säkert att få många köpare. Wentzels har ju en modelljärnvägsbyggare med pretentioner inom själva firman, och de produkter som kommit fram under senare år har varit av högsta klass och så som vi vill ha dem.

Motorn är 5-polig och avsedd för 12 volts likspänning. Därmed har man frångått den tidigare svenska standardspänningen 20 volt och öppnat möjligheterna även för de mj-byggare som saknar växelström eller som inte önskar använda transformator. Strömförbrukningen lovar att användning av ackumulator eller torrbatteri inte bli alltför oekonomisk — det rör sig om 0,3—0,4 ampère.

Wentzels kommer att använda motorn till sina lokbyggsatser, och början görs med det omarbetade F-loket, som snart kommer ut i en ny serie. Hobbyfolk återkommer därtill så snart det blir aktuellt.

Spårplanstävlingen

i nummer 3 av Hobbyfolk lämnade tre svar — det kanske ger en uppfattning om intresset för modelljärnväg! — alla ganska välgjorda med långa beskrivningar och ett mycket rikt rälsnät. Vi ber att få återkomma till spårplanstävlingen i nästa nummer.

De som önska, kan studera tävlingen på nytt i nummer 3 och komma in med synpunkter, så att vi får en allsidig diskussion kring problemet »klubb-bana». SMJ:s eget slutgiltiga förslag kommer också att presenteras.



Friflygande rea

Nyss hemkomna från en uppvisning i Östersund skriver Tage Nissvik och Olle Lekare som svar på »Lövens» artikel i förra numret, att de gjort friflygningar med en racermodell i vintras. Bilden ovan visar Olle Lekare med det läckra planet.

Här är några data: Spännvidd 1200 mm, vikt 700 gram, vingyta 22 dm². Den har det lilla svenska Scandag aggregatet inbyggt i kroppen. Den är ganska snabb, och därför flyger de skickliga rea-entusiasterna endast på vintern, då de kan vara på sjön, där de (som bekant) slipper träd o. d. Kärran stiger i ungefär 35° vinkel och flyger sedan på ungefär 50 meters höjd. Varför den inte stiger högre, begriper jag inte, säger Nissvik, men det är en vacker syn att se den ligga och kurva med tjutande aggregat.

Även nattliga flygningar med eldflamman lysande som ett streck har utförts med god behållning.

I sanning en flott hobby! Men farlig, och det behövs skickliga dalkarlar som Nissvik och Lekare för att klara 250-kmsfarterna vid u-kontroll och friflygning.

Omslagsbilden

kommer för ovanlighetens skull från Sovjetunionen, närmare bestämt från Tatarrepubliken, där hundratals modellflygare lärt sig bygga och flyga vid Kazans flygklubbs modellflyglaboratorium. Mannen med bensinknarren i förgrunden är instruktionen, Ivan Makushin.

Vi går på i u
riet i en serie s
med sitt första
det paletten, som
Paletten är e
klangerna skapas
hänt och alltså
håller man palet
som bekant in t
speciella hålet fö
paletten med fin
håller man ocks
palettkniv med v

Den nya palette

Vi antar, att lä
Det finns mängd
likaså utföranden
leken ordentligt
användas i målar
affären.

Undvik pegam
oljefärg och blir
skas med och är
björk ser trevligt
inte ut på den u
någon renskrapni
valnöt, som både
och ger ökad sn
mycket praktiskt,
ofta en porslinsa



opvisning i Öster-
Olle Lekare som
ra numret, att de
ermodell i vintras.
e med det läckra

dd 1200 mm, vikt
har det lilla sven-
gt i kroppen. Den
lyger de skickliga
intern, då de kan
kant) slipper träd
5° vinkel och fly-
höjd. Varför den
inte, säger Niss-
att se den ligga
egat.

d eldflamman ly-
irts med god be-

en farlig, och det
Nissvik och Le-
ma vid u-kontroll

från Sovjetunio-
tarrepubliken, där
g bygga och flyga
flyglaboratorium.
örgrunden är in-

b b y f o l k



Vi går på i ullstrumporna med amatörmåle-
riet i en serie som Hobbyfolk påbörjade i och
med sitt första nummer 1949. Denna gång är
det paletten, som är på tapeten.

Paletten är ett instrument, på vilket färg-
klangerna skapas. Förutsatt att man är höger-
hänt och alltså håller penslarna i höger hand,
håller man paletten i vänster hand. Man sticker
som bekant in tummen underifrån genom det
speciella hålet för tummen och griper sedan om
paletten med fingrarna i ett stadigt grepp. Ofta
håller man också någon reservpensel eller en
palettkniv med vänstra handens fingrar.

Den nya paletten.

Vi antar, att läsaren tänker köpa en ny palett.
Det finns mängder av storlekar att välja på,
likaså utföranden. Försök att köpa en till stor-
leken ordentligt tilltagen palett. Om den skall
användas i målarskrinet, så tag med skrinet till
affären.

Undvik pegamoidpaletter, då de suger i sig
oljefärg och blir otrevliga och tunga att hand-
skas med och är svåra att göra rena. Lackerad
björk ser trevligt ut i början, men färgen flyter
inte ut på den utan är svårblandad, och efter
någon renskrapning följer lacken med. Bäst är
valnöt, som både är lätt och motståndskraftigt
och ger ökad smidighet åt färgen. Porslin är
mycket praktiskt, men skört. För nybörjaren är
ofta en porslinstallrik den bästa första paletten.

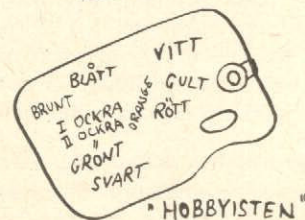
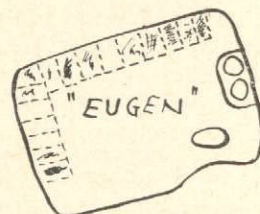
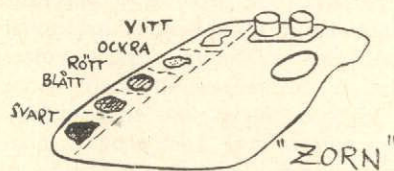
Färgernas placering.

Valet av färger har vi talat om tidigare. Nu
skall vi klämma ut färger ur tuberna på palet-
ten och ge dem en praktiskt placering, som
underlättar arbetet. Vi har härintill skisserat upp
de tre vanligaste metoderna och givit dem nam-
nen efter några typiska konstutövare.

Överst är Zorns palett, som vi tidigare har
talat om i dessa spalter. Här har vi endast tagit
med fem färger — var det mycket grönt i mo-
tivet använde troligen Zorn en lämplig grön
färg, obränd umbra, grönjord eller smaragd-
grönt, alltefter fordringarna, men lika ofta blan-
dade han svart och gult med olika tillsatser av
blått. Som gul färg användes oftast ljusockra.
Starkare gula nyanser får man av kadmiumgult
bl. a.

Zorn »borstade» alltid upp en undermålning
med denna enkla palett. Under färdiggörandet

PALETTEN



hade han en mera »färgrik» palett, men utmärkande är annars, att Zorn var mycket sparsam med färger. Då han skulle göra någon speciell effekt lade han upp den erforderliga färgen separat.

God plats åt vitt!

Vitt är den vanligaste färgen, och det går åt ungefär lika mycket vitt som av de övriga färgerna tillsammans. Se därför till, att det blir ett stort utrymme för den vita färgen på paletten.

En färgrikare palett

är den som prins Eugen använde. Han målade gärna med rena färger, inte alltför blandade, och hade fördenskull rutat in två kanter på paletten där de många färgerna radades upp. Den vita färgen får på en sådan palett ett *mycket stort utrymme*. »System Eugen», om uttrycket får användas, passar bra för nybörjare och hobbyister, som ännu håller på och känner sig för och inte har gjort »den stora utrensningen» ännu. Alltefter vars och ens smak och läggning märker man ju ofta, vilka färger som är olämpliga och »smutsar ned» tavlan. Den som har råd och energi kanske stannar vid Eugens mångfärgade palett för alltid, eftersom det ger chanser till starka färg effekter och fin nyanseering.

»Hobbyistens palett»

ser dock antagligen ut som den understa — ja, till konstnärskap hör ju ofta en anseelig brist på ordningssinne, och även stora konstnärer håller sig med den en smula virriga underst. En viss fördel är det emellertid med denna utströdda, blandade palett: man kommer lättare åt att experimentera med blandningar, och man lägger blandningsbara färger i närheten av varandra. Vitt får ett jättestort utrymme, en femtedel av paletten, oljekoppen kommer i omedelbar närhet. Blått skall nästan alltid blandas med vitt, ofta också ockror och röda nyanser. Svårblandade färger, som brunt och svart, läggs på respektfullt avstånd från de lättare klara färgerna, etc.

Vid de båda ordnade paletterna förutsättes, att blandningen sker på den stora fria ytan på paletten. Många målare föredrar att låta blandningen ske på själva duken — därvid kan man nöja sig med en mycket liten palett.

Palettens skötsel och vård.

Efter dagens målning rengöres penslarna i såpa och varmt vatten, och därefter skrapas pa-

letten ren från färg, som kastas bort. Torka därefter paletten ren med en terpentinindränkt trasa, om det behövs också med en ren trasa. Trasorna kastas bort eller förvaras i plåtkärl, eftersom de kan vålla självantändning och eldsvåda.

Så går det till, om man verkligen är praktisk. Men oftast är man »sparsam» och vill använda färgen följande dag. Den hinner knappast surna på ett dygn, men det är inte alls säkert att man målar även dagen därpå, och då händer den stora olyckan: färgen torkar fast på paletten. När paletten sedan äntligen skall användas, ligger det en massa otrevliga stenhårda färgklumpar på den, omöjliga att få bort. En bordskniv får offras, och i värsta fall får man också tillgripa ett färgtvättningsmedel, t. ex. »Gusko». När man penslat över med detta och det fått stå någon stund, går det att skrapa bort den gamla färgen med en kniv. Därefter måste tvättmedlet tvättas bort, exempelvis med en terpentintrasa, och helst bör man efter denna »uttorkning» av paletten anolja den med kokt linolja, i nödfall rå linolja.

Nu skall ni se, ärade hobbymålare, att det är riktigt trevligt att måla med den välskötta paletten!

Sjango.

Rapport från Gödelövs Aeroklubb.

Ungefär samtidigt med att G.A.K firade sitt tvårsjubileum, passade dess ordförande, Nils Nilsson, på att slå ett nytt klubbrekord i hastighetsflygning. Rekordet slogs med ett swingkontrollerat plan av ny konstruktion. Förebilden är Convair 7002 och modellen är i skala 1:50. Första rekordnoteringen blev 234 kmh men pressades senare upp till 256 kmh.

Beträffande listan med polflygningsresultat i nr 4 ber vi att få tillägga följande:

Hastighet. Nils Nilsson, Racer-Mustang, 34 kmh (upptaget som rekord i TFA nr 16 -49), Johnny Magnusson, Auster, 23 kmh (svårt att mäta tiondels kmh, eller hur?).

Lastflygning. Nils Nilsson, Mustang, 55 gram (omnämnt i rapport från GAK i Hobbyfolk nr 9 -49).

Till sist ber vi att få skicka modellflyghälsningar tillbaka till modellflygklubben Höken. samt ber dem att snarast sätta sig i förbindelse med oss för att planlägga en eventuell tävling samt annat smått och gott.

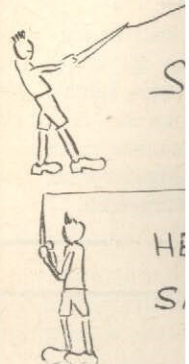
Och så en fråga: Kan Red. möjligen upplysa oss om hur många aktiva klubbar det f. n. finns som sysslar med pol- och swingflyg?

SWL

En av de nyastadellflygets träd ä

Swingline kan f en lina, swingk swingline. Låt os terna!

Swingkontroller Han har släppt J29 och Invader. kropp för höga heter är just vad



högsta hastigheten mig veterligt, är av Harry Juselius dellflygare i G.A.I flygarna uppmärks ställning vid hasti

Vill man nödvän måste man ha li fyra.

Invader är i Mustang specialk

Jul i — Aug

kastas bort. Torka
terpentinindränkt
med en ren trasa.
förvaras i plåtkärl,
tändning och eld-

erkligen är prak-
sparsam» och vill
Den hinner knap-
det är inte alls
gen därpå, och då
är ingen torkar fast
än äntligen skall
sa otrevliga sten-
öjliga att få bort.

i värsta fall får
rgtvättningsmedel,
at över med detta
går det att skrapa
en kniv. Därefter
, exempelvis med
man efter denna
ja den med kokt

nälare, att det är
den välskötta pa-

Sjango.

klubb.

G.A.K firade sitt
ordförande, Nils
obrekord i hastig-
ed ett swingkon-
on. Förebilden är
skala 1:50. Första
h men pressades

yningsresultat i
ande:

Mustang, 34 kmh
16 -49), Johnny
(svårt att mäta

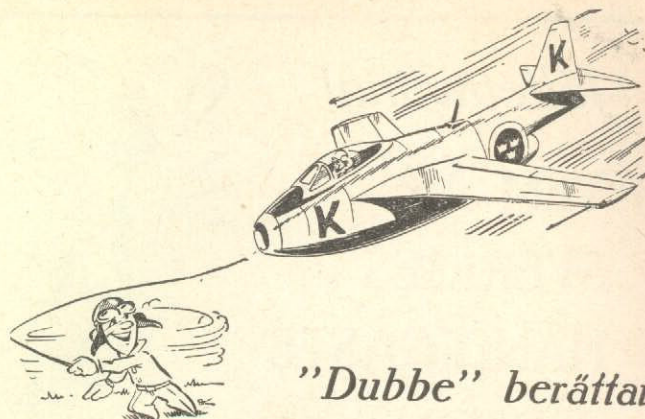
ustang, 55 gram
i Hobbyfolk nr

modellflyghäls-
klubben Höken.
ta sig i förbin-
en eventuell täv-

nöjligen upplysa
klubbar det f. n.
i swingflyg?

bbyfolk

SWING IT!



»Dubbe» berättar

En av de nyaste grenarna på det svenska mo-
dellflygets träd är swingline.

Swingline kan flygas på två sätt, antingen med
en lina, swingkontroll, eller med två linor,
swingline. Låt oss skärskåda de båda varian-
terna!

Swingkontrollens skapare är Sigurd Isacson.
Han har släppt ut två modeller i marknaden,
J29 och Invader. J29:an har en enkel profil-
kropp för höga hastigheter. Och höga hastig-
heter är just vad man uppnår med J29:an. Den

Det är en modell med mycket tillfredsställande
flygegenskaper. Den kan visserligen inte uppnå
mer än 120—130 kmh, men är alldeles utmärkt
för avancerad flygning. Landningsställena är vis-
serligen inte riktigt lyckade, de böjs alltför lätt.

Så kommer vi till swingline. Detta är en gren
av swingflyget som är mycket svår, men där-
till också mycket roligare och mera intressant.

Här skall man inte bara ge fart med drivspöet
utan också manövrera kärran med u-kontroll-
handtaget.

Här räcker det inte med linlängder på 4—5
meter, utan linorna bör vara omkring 10 meter
långa och drivspöet två meter.

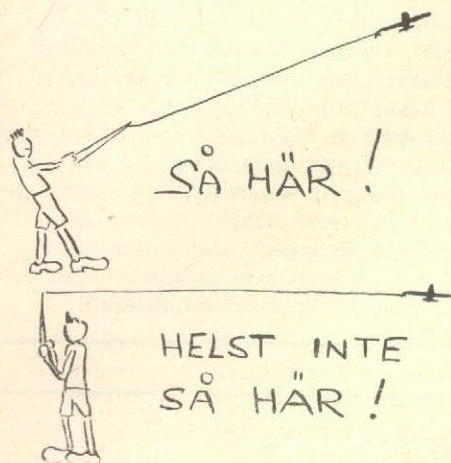
Var det lätt att flyga swingkontroll så är
det svårt att flyga swingline. Flygningen måste
ske i så gott som vindstilla. Blåser det för
mycket, driver modellen in mot centrum och
blir herrelös, då roderlinorna inte längre är
sträckta.

Såvitt mig är bekant finns det inte mer än en
enda swinglinemodell i handeln, nämligen Dou-
glas Skystreak. Den är spanbygd och klädd
med kartong och därför mycket lätt, vilket gör,
att den är svår att få upp i hastighet. Sky-
streak är inte så robust som J29 och Invader,
men det kan man näppeligen begära att en så
förhållandevis klen konstruktion skall vara.

I nr 1 -49 av Hobbyfolk fanns en ritning
till J28 Vampire såsom swinglinemodell. Den
är konstruerad av Björn Karlström och liknar
Isacson's J29 såtillvida att den har profilkropp.

Riktigt utbyte får man inte av swingflyget
och inte annat modellflyg heller för den delen
förrän man själv börjar konstruera modeller.
Jag återkommer därför i ett senare nummer
med beskrivningar på ett par av mina konstruk-
tioner.

»Dubbe».



högsta hastigheten hittills med denna »maskin»,
mig veterligt, är 188 kmh, som bl. a. uppnått
av Harry Juselius, Modellvingen, och tre mo-
dellflygare i G.A.K. Jag vill dock göra swing-
flygarna uppmärksammade på kontrollspakens
ställning vid hastighetsflygning.

Vill man nödvändigtvis hålla spaken rakt upp,
måste man ha linan fem meter i stället för
fyra.

Invader är i själva verket polflygplanet
Mustang specialkonstruerat för swingkontroll.

Jättetävling!

DEM ÄR SVERIGES HÄNDIGASTE PERSON?



En kork, en full ask tändstickor och en träbit 5 x 100 x 200 mm av furu eller plywood är det material, som får användas vid Hobbyfolks nya stora händighetstävling 1950, med många stora priser. Pöpulärt kallar vi tävlingen »SM i händighet», och det gäller för de tävlande att hemma med en vass kniv eller ett rakblad som enda verktyg samt obegränsade mängder lim och en bit sandpapper (som endast får användas att slipa med) åstadkomma *något*, en husmodell, en bil, ett eifeltorn eller vad det nu kan bli — *men kom ihåg, inga andra grejor får användas än en kork, en full ask tändstickor och en träbit i föreskrivna mått. Korken får inte vara större än att den går i en vanlig enliterbutelj.*

TIPS: Tändsticksasken skall vara i vanligt format. Såväl ask som tändstickor får användas. Modellerna får inte målas eller ytbehandlas på något sätt.

TÄVLINGSTID: Tillverkade föremål insänds väl förpackade, helst i en trälåda, till Hobbyfolks red., Järntorgsgatan 6, Stockholm, senast den 1 nov. 1950.

PRISER. 1:a pris: Glasvas med inskription, plakett och valfritt material från svensk hobbyfirma för 25:—.

2:a till 4:e pris Plakett och valfritt material från svensk hobbyfirma för 25:—.

5:e till 10:e pris. Plaketter och valfritt material från svensk hobbyfirma för 10:—.

Liksom vid tävlingen i uppsatsskrivning får den som så vill utbyta 25-kronorspriset mot en byggsats till en modellracerbil.

Inbjudan till

HOBBYUTSTÄLLNING I KÖPENHAMN

Första veckan i september äger en hobbyutställning rum i Köpenhamn med internationellt deltagande. Utställningen kommer att omfatta all slags hobby, således även måleri och samlarhobby.

De som önskar deltaga i utställningen torde *omgående* sätta sig i förbindelse med Hobbyfolks redaktion med utförliga uppgifter om de föremål som önskar utställas.

En rad svenska hobbyister kommer att få direkt inbjudan till deltagande.

ÄR

Sista ch

Erbjudande
prenumeranter
mer av Hob
betalning i f
maren ut till

Se till att i
innehållsrika

Visa kamra
dem skriva a
frimärken!

Alla prenur
mera — ökn
nära 20 proc.



ÄR HELA "BUKETTEN" KOMPLETT?

Sista chansen!

Erbjudandet från förra numret åt alla prenumeranter att få köpa gamla nummer av Hobbyfolk för 20 öre styck mot betalning i frimärken gäller endast sommaren ut till den 31 augusti.

Se till att Du har hela »buketten» — 14 innehållsrika hobbytidningar — komplett!

Visa kamraterna denna annons och låt dem skriva av och skicka in kupong och frimärken!

Alla prenumererar på Hobbyfolk numera — ökningen under maj månad var nära 20 proc.!

Till HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Anteckna mig som prenumerant på Hobbyfolk. Jag önskar prenumerera från och med månad 19..... Avgiften, kr. 6:— bifogas i frimärken — insättes på postgirokonto 35 49 46 — torde uttagas mot postförskott. (Stryk det som ej önskas).

Av gamla nummer rekvireras de som nedan understrukits till ett pris av 20 öre pr styck, bifogat i frimärken:

1949 års årgång: 1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8 — 9 .

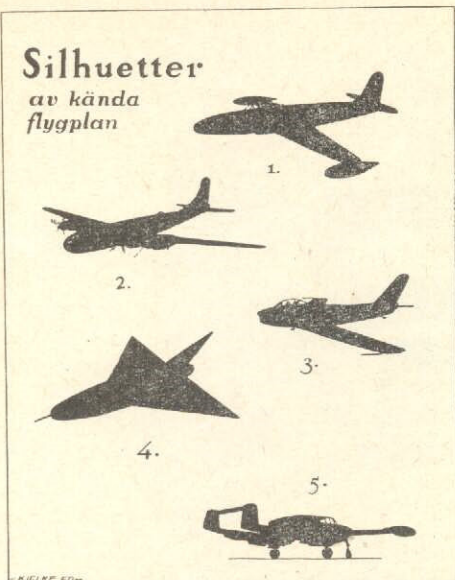
1950 års årgång: 1 — 2 — 3 — 4.

Namn:

Adress:

.....

Silhuetter av kända flygplan



Silhuettävlingen kommer tillbaka

På allmän begäran startar vi på nytt en silhuettävling. Det är en av Hobbyfolks läsare, som döljer sig under signaturen »Kielke» och nu vill känna sina kolleger på pulsen. Gissa alltså, vilka fem flygplanstyper som avritats ovan, och sänd in lösningen senast den 10 augusti till Hobbyfolks redaktion, Järntorgsgatan 6, Stockholm. I priser utdelas tre stycken valfria byggsatser (OBS! inte jetexaggregat) från Sigurd Isacson.

»Wildcat»

5 cc diesel

För den som vill ha en stadig »marschmotor» i medelstorlek, kapabel att klara alla hastigheter mellan 4000 och 11000 varv per minut, är »Wildcat» en ideal'sk motor. Då den dessutom går i prisklass 60—70 kronor kommer den säkert att få många entusiaster i gamla Sweden. Som alla andra nyheter i branschen är motorn av engelsk extraktion, tillverkad av Davies Charlton & Co., Barnoldswick.

I stort sett är »vildkatten» en uppförstorad Dynodiesel. Den har konventionell ventilstängning med kolven och förgasaren direkt på cylindern. Den förhållandevis stora slaglängden (slag 22,1 mm, borrh 17,5 mm) och en ganska massiv kolv utan ringar ger motorn bästa arbetsvarvet omkring 10 000 rpm, då den utvecklar 0,34 hk. Vid 11000 rpm faller effektkurvan mycket brant.

Här har vi samlat några data:

Vikt: 280 gram.

Användning: Bilmotor, flygmotor för friflygande plan, speciellt radiostyrda, båtmotor.

Volym: 5,24 cc.

Kompression: 1:18.

Propeller: 13 tum diameter, 6 tum stigning. Cylinder och vevhus pressgjutna, meehanite foder. Glidlager.

HobbyFOLK

Nr 5 Juli — Augusti 1950

Redaktör och ansvarig utgivare: JAN JANGÖ. Postadress: Järntorgsgat. 6 — Stockholm. Telefon: Red. Jangö 11 20 86, tryckeriet 21 44 16. Postgiro 35 49 46. Pre-numeration: Helår (10 nr) kr. 6:—, i Danmark och Norge kr. 8:—.

Carl A. Franzén Tr. A.-B., Sthlm 1950

Nästa nummer
utkommer
1 september

Min hobb Modell- racerbilar

En hobby, som min fritid åt är a bilar. Hobbyn ko jades byggas och krigsutbrottet. Ma sedan i Sverige o

En modellraceri rede av aluminium na». I denna pann växlingsanordning gäller en tändstift och batteri.

Motorn får ha e och sedan hur låg taktprincipen oc mycket högt: upp torn köper man b någon amerikansk eller Hornet. Dess —250 kronor. Mar vad den går för. S nan».

När man så ha sig fyra stycken av 7—10 cm. Till axlar och fälgar, dem.

Till utväxlingsa kuggjul eller ett och dreven har oli på motorns varvt »hjul» eller drev, kuggar, placeras på hjulaxeln.

Man skaffar sig klipper ut vägga Tanken är en vik strueras med or bränslet kastas m bilen kör med hög att bränslet ej ko dentligt. Slangar motorns bränslerö »pannan».

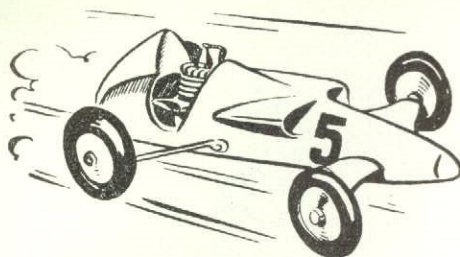
När så skett, får densator och batte användes. Dieselm per då denna utrus selmotorn inte så g byggt av flera så ver c:a 15 amp.

(Axploch

Juli — Aug

Min hobby:

Modell-
racerbilar



Var med i
HF:s uppsats-
tävling!

En hobby, som jag tycker är trevlig och ägnar min fritid åt är att bygga och köra modellracerbilar. Hobbyn kommer från USA, där det börjades byggas och köras modellracer strax före krigsutbrottet. Mest utbredd är hobbyn där och sedan i Sverige och England.

En modellracerbil är uppbyggd på ett underrede av aluminium, som skämtsamt kallas »panna». I denna panna skall man placera motor, utväxlingsanordning, hjulaxlar, tank och, då det gäller en tändstiftsmotor, tändspole, kondensator och batteri.

Motorn får ha en cylindervolym av högst 10 cc och sedan hur låg som helst. Den går enligt tvåtaktsprincipen och är luftkyld. Varvtalet är mycket högt: upp till 18000 varv i minuten. Motorn köper man helst färdig, och man väljer då någon amerikansk av märkena Dooling, Mc Coy eller Hornet. Dessa äro tyvärr ganska dyra, 100—250 kronor. Man »kör in den», så att man vet vad den går för. Sedan skruvas den fast i »pannan».

När man så har motorn klar, bör man skaffa sig fyra stycken gummidäck med en diameter av 7—10 cm. Till dessa får man sedan svarva axlar och fälgar, lägga in kullager och montera dem.

Till utväxlingsanordning kan man ha vanliga kugghjul eller ett så kallat vinkeldrev. »Hjulen» och drevan har olika antal kuggar beroende bl. a. på motorns varvtal och hjulens diameter. Det »hjul» eller drev, som har det minsta antalet kuggar, placeras på motoraxeln och det andra på hjulaxeln.

Man skaffar sig sedan en bit mässingplåt och klipper ut väggar till en tank och löder dem. Tanken är en viktig detalj, och den måste konstrueras med omsorg. Detta beror därpå att bränslet kastas mot väggarna med stor kraft, då bilen kör med höga hastigheter. Detta kan orsaka att bränslet ej kommer fram till förgasaren ordentligt. Slangar får kopplas från tanken till motorns bränslerör, och tanken kan fästas i »pannan».

När så skett, får man sätta fast tändspole, kondensator och batteri. Detta när tändstiftsmotor användes. Dieselmotor användes även. Man slipper då denna utrustning, men i gengäld ger dieselmotorn inte så goda resultat. Batteriet är uppbyggt av flera så kallade penlightceller och giver c:a 15 amp.

Det viktigaste att göra på »kärran» är nu klart. För att vagnen skall se snygg ut tillverkas ett karosseri, eller överdel som det kallas för modellracerbilar, av aluminium eller något annat lätt material. Man ger sedan bilen en »överhaling» med någon eller några glada färger så att den ser riktigt trevlig ut.

Bilen är nu klar för provkörning. Men först måste vi ha något lämpligt bränsle eller »soppa», som det heter på modellracerspråk. För tändstiftsmotorer är en blandning av metanol och ricinolja i vissa delar lämplig och för dieselmotorer en blandning av eter, ricinolja och fotogen. Vi gör i ordning en blandning och håller lite av »soppa» i tanken. Vi vänder en cykel upp och ned, sätter bilens bakhjul mot cykelns, kopplar på strömmen till tändstiftet och sätter cykelns bakhjul i rörelse, som genom utväxlingen får motorn att starta. När motorn startar, uppkommer ett vrålande ljud. Vi låter nu motorn driva bakhjulen, och så kontrolleras att allting är i ordning. Där det ej är så får man justera felet.

Bilen är nu klar, och den kan köra på tävling. Då man skall tävla, byggs en rund bana av masonit med en radie av c:a 7 meter. I mitten skruvas en så kallad centrumpåle fast. I pålen fästs en lina av pianotråd, som sedan hakas på bilens underreda med en karbinhake. Bilen startas mot cykelhjulet, motorn vrålar, bilen »slänges» på banan och den rusar i väg. Hastigheten ökas varv för varv och när »föraren» finner att bilen kommit upp i så hög hastighet att den ej ökar mer, ger han tecken åt tidtagaren att taga tiden. Bilen får sedan gå 1/4 engelsk mil. »Kärran» stannas genom att stänga av tändningen med hjälp av en tidning, som föres mot en stoppantenn. Om detta ej hjälper får man slänga över en trasa och då brukar den stanna. Hastigheten brukar bli 150 km/tim och däröver. I USA är rekordet 229 km/tim och i Sverige 193. Under tävling uppdelas bilarna i olika klasser, beroende på cylindervolym, utväxlingsanordning m. m.

Jag tycker denna hobby är mycket trevlig, därför att den bjuder på omväxling. När man skall göra en bil, får man ju t. ex. syssla med både svarvning, gjutning, lödning och med motorn. Sedan även tävling. Den är därmed också lärorik.

Bert-Åke Rosén, Göteborg.

(Axplock ur uppsatstävlingens första etapp)

Juli—Augusti 1950

JÄTTE- CHANS

FÖR
SVERIGES
MODELLRACER-
INTRESSERADE



LÄS INUTI
TIDNINGEN:



MODELLRACERDELAR

GRATIS!

Komplettera med delar från
Hobbyfolk:

"HOGGEFORS"

Underrede i aluminium, oarbetat 14:—
D:o, planat 18:—
Box till Hoggefors, oarbetat gjut-
gods 8:—
D:o planad och hopborrad 20:—

FÄRDIGA BILAR

Kompleta, körklara i alla prislägen!

VINKELVÄXEL

Modell "Ahlas", med 3/8" axel-
hål o. utväxling 1:1,75. Per sats 23:—

BATTERIER

"Unpen", 1,5 volts pennlights-
celler av Hellesens tillverk-
ning, de hittills bästa utprova-
de för modellmotorer, per styck —:48
D:o i förpackning om ett dussin 5:50

HOBBYFOLK — JÄRNTORGSGATAN 6 — STHLM