

Hobby FOLK

★ ★ ★ HOBBYFOLKETS EGEN TIDNING ★ ★ ★

2 STORA

VM - REPORTAGE

I MODELLFLYG

★

U-KONTROLL

★

BOKBINDERI

★

UPPSATSTÄVLINGEN

★

MODELLJÄRNVÄGEN

STARTAR SÄSONGEN

PRIS 75 ÖRE

I DANMARK

O. NORGE 1 KR.

I FINLAND 40 FMK

NR

6 1950





HAR NI HÖRT...

Två DX-are hade bestämt att vara uppe och DX:a om nätterna under en hel vecka i följd. Som bekant blir man rätt hungrig, därför hade de mat med sig. En natt blev den ene så rysligt arg, ty när han tog upp matpaketet fann han, att det var ost på alla mackorna. Det var likadant nästa natt och den tredje, och han blev alltid arg. Då sa' den andre:

— Men varför säger du inte till gumman att hon lägger på något annat?

— Hur skulle jag kunna det, snäste han, jag är ju inte gift! Jag får bre' mina mackor själv!

(Ur KDX-aren, Kungälv.)

★

DIKTAMEN PÅ HF:S RED.

Vi försökte häromdagen att ordna med diktamen för att få fram artiklarna så fort som möjligt, men slutade ganska kvickt. Orsaken får ni veta genom att läsa detta utdrag: (diktator: DX-Fan, även kallad DX-djävulen, mottagare: Sjango.)

Har det någon inverkan på svaret (det vill säga verifikationskort, sändningsschema o. dyl.) om man använder engelskan vid rapporteringen av t. ex. La Voz de Dominicana? frågar David Xenofon vidare. Ny rad. Vad heter det. Vänta ett tag. Lugnare. Nej, nej, du har inte skrivit det? Du förstör ju manuskriptet (här vaknade Sjango igen). — — — Möjlighet finns dock att använda spanskan när man skriver till denna station, punkt, nä, inte punkt, komma, men det tror jag inte. Nu blir det fart. Nej ska vi ta och dricka kaffe, hörnu, jag dikterar inte en rad till om jag inte får kaffe snart.

Tack och lov att det inte kom in i Hobbyfolk!

★

HÄR BÖRJAR, SOM ALLA MÄRKT

en ny avdelning i HF, men det är för många DX-historier och för lite av andra slag. Sätten eder neder alltså, och fabricera! Skriv "Solkatter" på kuvertet; inga honorar, men ovedersäglig ära tillkommer alla insändare.

AKTA ER FÖR SOPGUBBAR!

Göteborg är känt för att vara en mycket renlig stad och det är göteborgarna mycket stolta över och vill gärna framhäva denna sin stads goda egenskap. Därvid finns skäl antaga att dom också är stolta över sina sopgubbar.

Det är däremot inte jag!!! Det beror förstas inte bara på att jag är neutraliserad göteborgare utan fastmer på att min bästa och nya wakefield-modell via ett par sopgubbar stoppades in i sopkvarnen på Göteborgs stads utomordentliga sopbilar för en tid sedan. — Och jag försäkrar att det var mot min vilja!

Jag hade ställt min modellflygtrunk utanför källardörren — och som jag nu efteråt kan säga — i obehaglig närhet av husets soptunna. Jag ställde den där knappast med någon annan avsikt än den att jag helt enkelt hade brättom och inte hann ställa in trunken. Av samma bråds-kande anledning glömde jag bort trunken för ett par dar — och man har rätt att glömma saker och ting utanför källardörren till sin egen villa.



Nu stod den där tills renhållningsgubbarna kom och tog den och ack du hemska öde, stoppade in den i det grymma malningsvidundret på sopbilen, som säkerligen inte lät ens den minsta lilla sprygel komma okrossad igenom! Som tur var slapp jag vara vittne till händelsen, i så fall hade jag väl annars inte skrivit dessa rader.

När jag dagen efter skulle ut och flyga saknade jag trunken med modellen och misstänkte redligt nog snart sopgubbarna. Jag fick reda på förhållandet av en tjänsteman i Göteborgs stads Renhållningsverk... pah! att inte kunna skilja på skräp och skräp...

★

P. S. När jag berättade den sorgliga händelsen för mina modellflygkonkurrenter i staden — om jag vågar anse att mina modeller konkurrerar? — log de bara helt glatt. (Antagligen hade dom mutat sopgubbarna med nån krona?)

Jaja, historien är sann!

LÖWEN.



Astronomi är drives amatörmå nyttig hobby. De amatörastronom och instrument nej så är ingalukikare med omkögöra de viktigasall amatörastronfakta. Den, sombyn, råder jag alära" del II, ochden och världsablick i världsalltmed observatione

De olika himgrupper: fixstjärter och meteoror.

Fixstjärnorna med eget ljus. I skenet. Blinknin, världsrymden ru omkring, och föien ljusstråle, sku intressant sak är peratur. Om m sömmarna», så fi nämligen vit, g har beräknat at en temperatur a stjärna och en r värme. Eftersom skäl att misstänl där. Stjärnorna l fixstjärnan Dene d. v. s. det tar 6 till jorden och c

Om man ser klart, fast, vitt s det är en planet. i ovala banor. P piter rakt i söder ser man dess 4 månar, Saturnus månar ha en så ning är märkbar

En nebulosa är system, som ligg som t. ex. Orion losan. Dessa äro i kikare synas de Till himlakrop

R!
 en mycket renlig
 ycket stolta över
 sin stads goda
 aga att dom ock-
 r.

Det beror förstås
 serad göteborgare
 ch nya wakefield-
 oppades in i sop-
 mordentliga sop-
 jag försäkrar att

ygtrunk utanför
 efteråt kan säga
 ts soptunna. Jag
 ågon annan av-
 ade bråttom och
 v samma bråd-
 port trunken för
 att glömma saker
 ll sin egen villa.



sgubbarna kom
 öde, stoppade in
 undret på sop-
 ens den minsta
 enom! Som tur
 delsen, i så fall
 dessa rader.

och flyga sak-
 och misstänkte
 ag fick reda på
 Göteborgs stads
 e kunna skilja

gliga händelsen
 i staden — om
 r konkurrerar?
 ligen hade dom
 na?)

LÖWEN.



Astronomi är en vetenskap, men om den be-
 drives amatörmässigt kan den bli en rolig och
 nyttig hobby. Det är inte absolut tvunget att en
 amatörastronom skall ha en uppsättning teleskop
 och instrument som kostar flera tusen kronor,
 nej så är ingalunda fallet. Om man har en bra
 kikare med omkr. 8 gångers förstoring, kan man
 göra de viktigaste observationerna. Grunden för
 all amatörastronomi är att man har sakliga
 fakta. Den, som tänker ge sig i kast med hob-
 byn, råder jag att ta fram "Folkskolans Natur-
 lära" del II, och läsa vad som där står om jor-
 den och världsalltet. När man så fått litet in-
 blick i världsalltets uppbyggnad, kan man börja
 med observationerna.

De olika himlakropparna kunna indelas i 5
 grupper: fixstjärnor, planeter, nebulosor, kome-
 ter och meteoriter.

Fixstjärnorna äro egentligen solar, som lysa
 med eget ljus. De känns igen på det blinkande
 skenet. Blinkningen förklaras enligt följande: I
 världsrymden rusar en hel mängd stoftmassor
 omkring, och för varje gång en sådan passerar
 en ljusstråle, skuggas ljuset för ett ögonblick. En
 intressant sak är att bestämma en stjärnas tem-
 peratur. Om man »synar dem litet närmare i
 sömmarna», så finner man att de ha olika färger,
 nämligen vit, gul och röd. Vetenskapsmännen
 har beräknat att en stjärna med vitt ljus har
 en temperatur av minst +10.000 grader. En gul
 stjärna och en röd har 6.000 resp. 4.000 graders
 värme. Eftersom vår egen sol är gulvit finnes
 skäl att misstänka att det är ung. 7.000 grader
 där. Stjärnorna ligga oerhört långt borta. T. ex.
 fixstjärnan Deneb i Svanen ligger 6 ljusår borta,
 d. v. s. det tar 6 år för ljuset att gå ifrån Deneb
 till jorden och den är bland de närmaste...

Om man ser en himlakropp som lyser med
 klart, fast, vitt sken, kan man vara säker på att
 det är en planet. Planeterna vandra kring solen
 i ovala banor. På hösten ser man planeten Ju-
 piter rakt i söder. Om man studerar den i kikare
 ser man dess 4 största månar. Jupiter har 11
 månar, Saturnus 9 och jorden bara 1. Jupiters
 månar ha en så kort omloppstid, att en förflytt-
 ning är märkbar redan efter ett par timmar.

En nebulosa är en samling fixstjärnor och sol-
 system, som ligger på miljoner ljusårs avstånd,
 som t. ex. Orionnebulosan och Andromedanebu-
 losan. Dessa äro svåra att se för blotta ögat, men
 i kikare synas de som små vadduddar.

Till himlakropparna hör även kometer. De

Var och en sin egen ASTRONOM

Här är det en ny medarbetare, som blivit
 »upptäckt» genom uppsatstävlingen och som
 nu börjar en instruktiv serie om hur man
 blir amatörastronom och bygger sig ett eget
 spegelteloskop.

Var med från början!

Här blir det intressanta saker!

cirklar runt solen i mycket vidsträckta banor. Då
 en komet kommer nära solen, påverkar strål-
 ningen kometen på så sätt, att stoft och gaser
 slungas ut i rikning ifrån solen. Förr i tiden
 trodde man att om jorden kom in i en komet-
 svans, så skulle allt liv på jorden dö ut. Man
 hade nämligen farhågor för att svansen skulle
 innehålla giftiga gaser, nämligen cyanväte, men
 jorden har säkerligen passerat en kometsvans
 många gånger utan att taga skada.

Kometens kärna är mycket löst uppbyggd.
 Ibland händer det att mindre stycken lossnar, och
 irrar omkring i världsrymden utan mål. Sådana
 kallas meteoriter. De äro högst ett par meter i
 diameter. Om en sådan kommer nära jorden,
 påverkas den av jordens dragningskraft, och sug-
 es in i jordens atmosfär. På grund av luftfri-
 ktionen glödgas meteorstenen och förbrinner.
 Detta kallar vi stjärnfall, vilket dock är en fel-
 aktig benämning.

Ja, detta var en liten presentation av de olika
 himlakropparna.

När det så blir en stjärnklar kväll, beger Du
 Dig ut utrustad med stjärnkarta och kikare. Du
 börjar med att leta upp t. ex. Karlavagnen och
 polstjärnan, och med dessa som utgångspunkt
 orienterar Du Dig på himlen. Snart känner Du
 de viktigaste fixstjärnorna, och Du lär dig att
 hitta planeterna. Om Du är matematiskt begä-
 vad, kan Du köpa "Den Svenska Almanackan",
 och beräkna deras läge. Det är intressant att
 kväll efter kväll inpricka planeternas lägen på
 en stjärnkarta som Du naturligtvis gör själv.
 Likadant brukar jag själv göra med Jupiters 4
 månar samt vår egen måne. När Du fått det rätta
 intresset för astronomi, är Du mogen för att byg-
 ga ett teleskop. Ett sådant bygges för omkr. 75
 kronor, och om själva bygget skall jag återkom-
 ma senare. För att få teleskopet optiskt tillfreds-
 ställande fordras naturligtvis litet händighet.
 Man har både nytta och nöje av att ha ett tele-
 skop. Detta har jag fått åtskilliga bevis för. En
 dag, då jag var utan pengar, tänkte jag draga
 nytta av teleskopet. På kvällen ställde jag det på
 torget med anslaget »Se månen 5 minuter! Pris
 25 öre.» Nettobehållningen blev bara 48 öre. (2
 öre tappade jag i rännstenen) ty beklagligt nog
 gick månen i moln.

Essem.

LÖWEN

BLAND GLIDERCHAMPIONS I TROLLHÄTTAN



VÄRLDSMÄSTARE I MODELLSEGEL- FLYGNING

blev jugoslaven Stjepan Bernfest. 30 år är han och ingenjör. Han gjorde som många andra världsmästaraspiranter maxid i sin första start. Och misslyckades i den andra och fick bara 200 sekunder. I tredje perioden smällde han emellertid på en maxid igen och klädde därigenom Odenman med 17 sekunder. Enligt svenskt bedömningsmått var hans modell inte så över sig väl byggd, bland annat anmärkte vi vid dissikeringen av hans modell efter tävlingen på att vingens framkant inte var infälld i sprygeln eller nedslipad. Bernfest förklarade med gott humör att det var gjort med avsikt, vingen fick sin turbulenta strömning på det sättet (!) menade han. Men hans modell i motsats till de andra utsocknes startade mycket bra. Vid hans första start gav modellen knappast något intryck av att kunna fångas av termik — den svängde nämligen genast efter starten 180 grader och stack iväg bortigenom i medvind alldeles spikrakt, men så passerade den tydligen en blåsa och lade om i sväng, vilket ju var riktigt reagerat. Som konstruktion får man nog säga att modellen var bra.

Bernfest själv var en mycket trevlig bekant-skap, glad, pigg, charmerande.

RAGNAR ODENMAN

blev inte segelmodellflygets första världsmästare som vi tippat. Men det var inte långt ifrån: Nordisk mästare och tvåa i VM. Det är ju inte heller det småmulor, 18 sekunder skulle Odenman ha behövt extra i sin sista start för att klä världsmästaren jugoslaven Bernfest med en sekund.

Låt oss följa Odenmans väg genom tävlingen. Han startade bland de första som släppte iväg sitt plan och först av det svenska laget. En härlig start, topphöjd och termikanslutning och iväg bortigenom. 560 sekunder som resultat. Det förtjänar att nämnas att det var den fjärde maxtiden den modellen gjorde i följd på tävlingsstart! Modellen hittades lyckligtvis — överhuvudtaget flög mycket få modeller bort denna dag trots de många långflygningarna. Odenman ledde ingalunda på denna flygning, det var ju många som i första perioden flög över sex minuter.

Andra starten: termiken och den varma luften över fältet hade släppt och det var tvärtom gott om fallvind. Odenman fick en släng av den första periodens goda termik och var en av de få som flög bra i denna period. Vid denna periods utgång låg han lika med dansken Arne Hansen och engelsmannen Bennet som alla tre hade två maxtider — rätt enastående i modellflygets tävlingshistoria! Bortsett från maxtidsbestämmelserna ledde Hansen med Odenman som tvåa.

Kom så tredje starten: Odenman fick även här en god start, men redan under starten märktes den fallvind modellen flög i under hela första delen av flygningen. Det blev alltså inte fullt så god utgångshöjd som de två första starterna, modellen föll otäckt och det såg inte alls bra ut. Men nere på femtio meters höjd blev det bättre och modellen fick visa den förnämliga glid den har. Men det blev bara 183 sek. En relativt ordinär tid — men vi var bortskämda

med maxtider på att Bennet eller blivande världsmästare som så många gånger och som så många gånger perioden. Han var en lika flygning i tredje



Jugoslaven Bernfest byggd



Världsmästaren start, Fresl halschen och

med maxtider på VM! Situationen blev nu den att Bennet eller Hansen kunde vinna eller just blivande världsmästaren Bernfest. Bernfest hade som så många andra flugit max i första starten och som så många andra misslyckats i andra perioden. Han var emellertid den ende vars dåliga flygning var bättre än Odenmans dåliga flygning i tredje perioden. Gjorde Bernfest max-



Unge dansken Arne Hansen ledde efter två perioder och slutade som trea.



Jugoslaven Fresl hade en av VM:s mest välbyggda och vackra modeller.



Det engelska laget med sina modeller. Bäste engelsman Bennet längst t. v.



Världsmästaren Bernfest gör sig här klar för start, Fresl håller modellen, Bernfest själv vinner och Prhave ska sträcka linan.

tid nu skulle han komma före Odenman. Finnen Wallenius var i ungefär samma ställning, bara det att även om han gjorde maxtid skulle han komma två sek. efter Odenman. Så blev det så att Bernfest gjorde maxflygning, Hansen flög sämre än Odenman, Bennet misslyckades helt i sin sista start och Wallenius inte fick någon termiklyft.

En otroligt spännande tävling!

ELLSEGEL-

st. 30 år är han
n många andra
sin första start.
ch fick bara 200
dillde han emel-
däde därigenom
ligt svenskt be-
inte så över sig
e vi vid dissike-
ävlingen på att
dilld i sprygeln
arade med gott
ikt, vingen fick
sättet (!) me-
motsats till de
bra. Vid hans
st något intryck
den svängde
180 grader och
alldeles spik-
gt en blåsa och
iktigt reagerat.
säja att mo-

trevlig bekant-

en varma luf-
et var tvärtom
n släng av den
var en av de
Vid denna pe-
dansen Arne
t som alla tre
ende i modell-
från maxtids-
ned Odenman

fick även här
arten märktes
er hela första
ltså inte fullt
rsta starterna,
inte alls bra
höjd blev det
en förnämliga
a 183 sek. En
ur bortskända

b y f o l k

LÖWEN GÅR MODELLSYN PÅ GLIDAR-VM

Det var mycket roligt och intressant och givande att spankulera bland alla de internationella gästerna vid segelmodellernas VM. Det är minsann inte vardagsmat att ha en hopar av världens bästa segelmodeller mitt framför näsan på en. Trots allt är det i alla fall i längden tröttsamt att se bara svenska modeller. Här hade vi en samling från åtta länder, brokig som en amatörmålares palett. Ja, brokig måste man säga, för ingen av nationerna hade modeller som påminde om någon annan nations, schweizarna hade sin speciella typ, engelsmännen sin och finnarna, normmännen, jugoslaverna, danskarna och svenskarna, alla hade de sina speciella särdrag och så naturligtvis Monsieur Stuarts modell, som ensam representerade det lilla landet Monaco — den stod i särklass!

Nu tror läsaren förstås att vi kan gå ytterligare längre i särskiljningen av brokigheten och upplösa de olika nationella särdragen i provinsiella. Men nej, längre går det inte. Det fanns åtta huvudtyper av modellflygplan vid detta VM, de åtta nationerna stod synnerligen eniga i sin speciella stil.

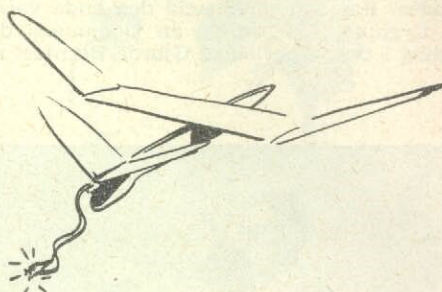
Och vad annat var att vänta? Den internationella segelmodellregeln har visserligen utformats här i Norden och våra nordiska modeller har i viss mån varit normgivande, men det har naturligtvis inte kunnat hindra att de utomnordiska modellerna kommit att gå sina speciella banor. Vi har ju redan sett hur bara de nordiska modellerna så väsentligt skiljer sej från varandra.

JUGOSLAVERNAS MODELLER

intresserade oss naturligtvis kolossalt, inte bara beroende på att vi före tävlingen inte visste ett enda dugg om dem utan mera därför att jugoslaverna var en av de få nationer som förutom de nordiska hållit på rätt länge med segelmodeller. Det jugoslaviska segelmodellflyget är väl hart när lika gammalt som det svenska om inte äldre.

King Peter Cup är ju en segelmodelltävling som redan 1938 startade på jugoslaviskt initiativ. Och så hade det ju ryktats om att deras modeller skulle vara mycket välbyggda — de jugoslaviska wakefieldmodellerna i Jämsjärvi ska ha varit synnerliga finbyggen.

Emil Fresl jävade det ryktet. Hans modell var en av tävlingens vackraste och mest välbyggda. Flygkroppen var synnerligen elegant. Byggd i skalkonstruktion av balsa hade den en så utomordentligt fin yta att man vid första anblicken trodde att kroppen var gjuten i plastic, så blank och jämn var den. Sin tidsutlösning hade han inbyggd i vingen med klaffar som sköt ut på vardera vänster- och högervingen. För övrigt hade modellen en vacker formgivning i halvskalatyp. Tyvärr startade den modellen inte så gott. Glidet var bra, rätt snabbt och flackt.



De jugoslaviska modellerna hade till 3/4 av laget V-formad stabilisator. Obs! den härliga "fuzen"!

Men för övrigt tyckte jag inte att de jugoslaviska modellerna var så översej byggda. Världsmästaren Bernfests modell var onekligen en rätt fin konstruktion, men välbyggd var den inte. Mera välbyggda modeller kan vi få se många av vid ett svenskt mästerskap. Men modellen flög onekligen bra och det är ju i alla fall huvudsaken vid en sån här tävling. Den föreföll att glida en aning flackare än en svensk modell men också fortare, och karakteristiskt för den liksom de andra jugoslaviska modellerna var att den vaggade i sidled i sin flykt. De gav med andra ord intrycket av att vara mycket kursstabila. I Bernfests första start, som jag noga bevittnade, verkade det också som om modellen skulle ge sej iväg på sträckflygning, spikrakt bortigenom. Men så kom en termikkurva och modellen lade sej snällt i kurvning. Rätt intressant! Kursstabil och termikkurvare! Låter paradoxalt för svenska ören. Måhända är det här frågan om en teknik som vi inte har kommit underfund med än? Kan det vara möjligt att det var jugoslavernas V-stabilisatorer, som åstadkom denna kurvteknik? En sak som vi måste pröva med noggrannhet! 3/4 av det jugoslaviska laget hade V-stjärtpän.

SCHWEIZARNA

lyckades ju inte så bra i tävlingen, men det berodde på att deras modeller var dåliga i högstarten, de har ju inte så stor erfarenhet av detta slags start. Men schweizarna byggde utomordentligt fint och hade verkligen fina och eleganta konstruktioner. Vi har ju hört talas om deras vackra finbyggen tidigare, men hade ändå inte riktigt väntat oss de schweiziska så som vi såg dem på VM. Det var nämligen mycket enkla modeller de lät sej representeras av, vi hade väntat oss lite mera tillkrånglade saker. Deras

konstruktioner var vingar och långa han ska visst vara flygning till exempel. Spännvidd 156,5, li vinyta 25,3 dm², profil SI 73507, sta 825 cm², profil S 33,4 dm², vikt 4 (stabbe plus vinge modell som mest breda bärplan, 19



Typisk

Vingen var rektlik som de svenska profil en 8 proc. t ziska modellerna vanlig lådtype. B balsa, med siden papper för bärplan med något slags kallade japanpapper tro vara det gar som vi hade vid s i landet.

De schweiziska sjunkhastighet och underfund med hö modeller bli myck

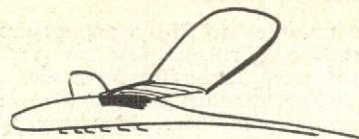
ENGELSMÄNNEN

hade det också be modeller skar inte rakt, men en såda skar och finnar skubba många st stiga brant, fick den tillåtna start deras modeller st

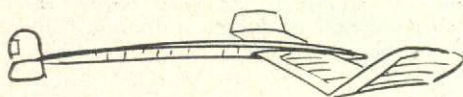
Det var nästan lingen att se enge medan vi andra Detta trots att de en förfärlig mas pryddig rad. Men med sina "Nordic själva inte stort b

Den bästa engel par svenska mode var då en lustig en F-knarr! — D dell, sa jag... Bå konfunderade öve vid närmare stud

konstruktioner var mycket smäckra, långa smala vingar och långa smala kroppar. Som Haslachs, han ska visst vara världsrekordinnehavare i tidsflygning till exempel. Här hans modells data: Spännvidd 156,5, längd 120, medelvingkorda 16,2, vingyta 25,3 dm², sidoförhållande 1:10, vingprofil SI 73507, stab-spännvidd 75, korda 11, yta 825 cm², profil SI 33006, stabyta plus vingyta 33,4 dm², vikt 440 g och bärplansbelastning (stabbe plus vinge) 13,1 g/dm². Marets, var den modell som mest liknade en nordisk, han hade breda bärplan, 19 i vinge och 14 i stabilisator.



De engelska modellerna hade en lång rad av startkrokar.



Typisk schweizare.

Vingen var rektangulär med trapetsspetsar — liksom de svenska. Vingprofil NACA 6412, stabprofil en 8 proc. tunn Clark Y. Alla de schweiziska modellerna hade fyrkantiga kroppar av vanlig lådtype. Byggnadsmaterial genomgående balsa, med sidenklädsel för kropp och japanpapper för bärplan. Maret hade sin modell klädd med något slags tjockare papper, som han själv kallade japanpapper, men som jag tyckte mej tro vara det gamla hederliga bambupapperet som vi hade vid segelmodellernas första tid här i landet.

De schweiziska modellerna hade en mycket låg sjunkhastighet och nästa år när de kommit underfund med högststartens mysterier, kan dessa modeller bli mycket farliga.

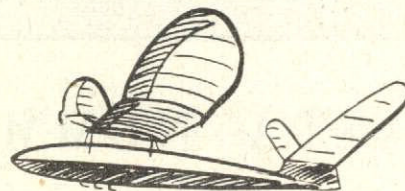
ENGELSMÄNNEN

hade det också besvärligt med högstarten. Deras modeller skar inte och jazzade inte, de startade rakt, men en sådan dålig stigning. Medan svenskar och finnar vid sina starter inte behövde skubba många steg för att få sina modeller att stiga brant, fick engelsmännen flåspringa hela den tillåtna startsträckan 100 meter utan att deras modeller steg det bittersta.

Det var nästan det roligaste inslaget på tävlingen att se engelsmännen skubba andan av sej, medan vi andra stod och hejade på högre fart. Detta trots att de hade försett sina modeller med en förfärlig massa startkrokar, som satt i en prydlig rad. Men de har inte hållit på så länge med sina "Nordic A-two modeller" — vi var nog själva inte stort bättre i början.

Den bästa engelska modellen, Bennets, stod ett par svenska modellflygare och flinade åt: det där var då en lustig segelkärre, den ser ju ut som en F-knarr! — Det är engelsmännens bästa modell, sa jag... Båda grabbarna föreföll en aning konfunderade över detta faktum. Jag själv tyckte vid närmare studium att modellen inte verkade

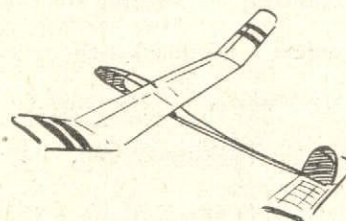
så dum. Visst liknade den en F-modell och hade typiska anglosaxiska drag — men den hade betänklighetsfulla likheter med de jugoslaviska modellerna. Vingformen, visserligen med dubbelknäck, och stabilisatorn som var V-formad. Kroppen var inte jugoslavisk, det var en typisk engelsk diamondkropp. Vingen satt på ett bambuställ en bit ovanför kroppen — det var alltså frågan om en parasollmodell. Hade Bennet flugit 2 minuter och 15 sekunder längre på sin sista flygning hade han klått Odenman.



Engelsmannen Bennets modell.

Bennets modell var inte lik de andra engelska modellerna. De andra var betydligt vackrare och mera segelplansmässiga. Vingformen var rektangulär med runda eller tvära spetsar, stabilisatorerna rektangulära med två spetsar. Relativt långa kroppar med lång nos framför vingen. Och så en liten kabin som engelsmän och amerikanare är så svaga för. Så förstås den långa raden av startkrokar under kroppen. De engelska modellerna var klädda helt med det nya slaget av japanpapper, som är nästan lika bra som det gamla.

(Forts. på nästa sida!)



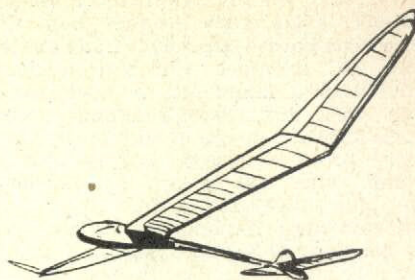
Rätt typisk engelsk modell.

MONSIEUR STUART

från Monaco hade en riktig pappersdrake till modell. Den var en riktig "pust från forntiden". Den var tävlingens skrangligaste modell, vingen satt ihop med ett försvarligt lager av sytråd och vanliga strumpeband. Men Monsieur var inte blyg av sej, han klämde till med en maxflygning i första starten. Men sen gick det inte så bra.

VÅRA NORDISKA

modeller var sej lika. Danskar och svenskar har samma enkla typer, danskarna har ytterligare fjärrmat sej från "busstypen" och närmar sej de smäkrare formerna. Trean unge Arne Hansen hade en mycket fin modell något lik Bananens gamla Balder, men med smäkrare vingar. Gamle mästare Höst-Åris hade danskarnas vackraste modell, densamma han haft på senaste årens NM-tävlingar. Norrmännen ligger fortfarande efter sina nordiska bröder, men dom kommer, se på Hagen! Och så finnarna! En sådan otur de hade. En sådan grandios inledning, så överlägsen! Så kom olyckorna i andra och tredje



De vackra finska modellerna borde ha blivit unnade en bättre utdelning.

perioden — finnarnas oturförföljelse påminde om 1944 års NM — och bäste finne hamnade på endast åttonde plats. Bättre upp hade de utomordentliga finska modellerna förtjänat. Och de finska termikrävarna. Även om finnarna inte tog hem "The Swedish Glider cup" så har de i alla fall världens förnämligaste segelmodeller.

Resultatlista, se näst sista sidan.

NÄSTA NUMMER

kommer redan

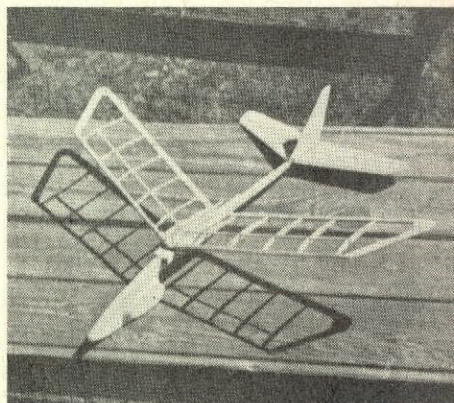
1 OKT.

GÅ INTE MISTE OM DET!

UR INNEHÅLLET:

SM i U-kontroll — Ritning till U-kontrollracer — Amatörmåleri i Danmark och Sverige — Byggnader för MJ-banorna — Ny spårplan — Skeppsvarv i miniatyr — Diskussion om vingprofiler.

OM NYA FORMATET, SE SIDAN 16



Kuligt med Jetex

Sign. "Hobby-Folke" är ute på äventyr med JETEX DEMON och skildrar de fantastiska händelserna, och läsekretsen bidrar med ritningar för JETEX-motorer.

Den stolte segel
söndagsmorgonen
en av de mest

ELLIL

I en av de rätt
någonsin hållits
andra året i fö
Jämsjärvi den 22-
och allas absoluta
flygaren och bäst
Som en nyhe
flygning genom
gick på lördagskv
19 och 21, medar
ursprungligen sk
söndagsmorgonen
följd av dimman
till kl. 5. Därige
termik och ing
trots att startpla
och modellerna

JÄMSJÄRVIS S

och jätttestora g
hanget — blev
regn två timmar
slutade inte förr
Engelsmännen s

Septembe



na borde ha
tdelning.

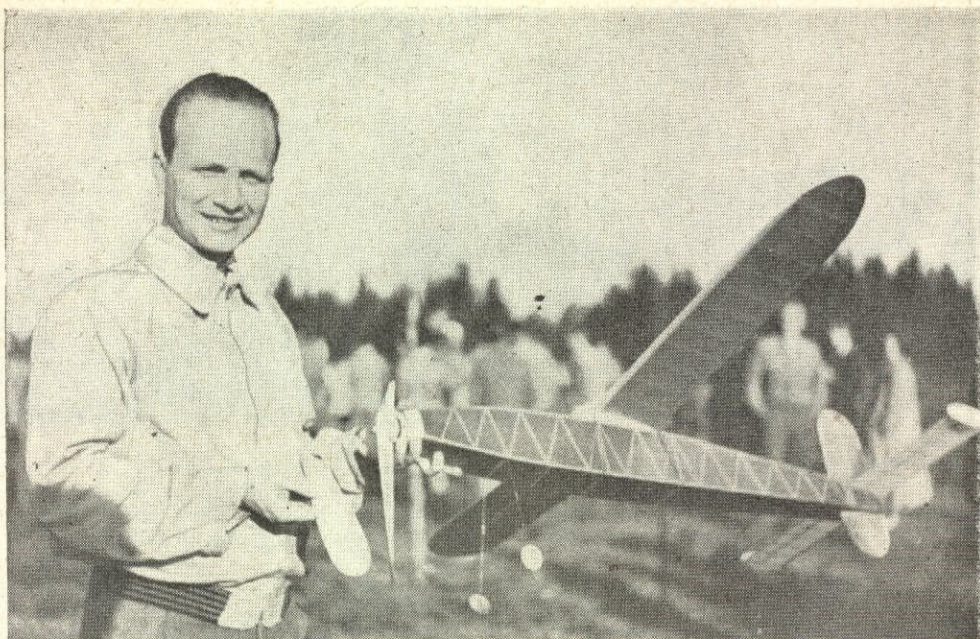
örföljelse påminde
finne hamnade på
pp hade de utom-
förtjänat. Och de
finnarna inte tog
" så har de i alla
gelmodeller.



ed Jetex

ce" är ute på
TEX DEMON
ntastiska hän-
retsen bidrar
för JETEX-

b b y f o l k



Den stolte segerherren Aarne Ellilä, Finland, efter sista flygningen om wakefieldpokalen på söndagsmorgonen. Observera den avbrutna propellern, som slogs sönder vid landningen. I denna en av de mest rättvisa modelltävlingar som någonsin ägt rum var Ellilä den klart bäste.

ELLILÄ VAR ÖVERLÄGSEN I 1950 ÅRS WAKEFIELD CUP

Direktrapport från Jämsjärvi av Jan Jangö

I en av de rättvisaste modellflygtävlingar som någonsin hållits vann Aarne Ellilä, Finland, för andra året i följd årets Wakefieldtävling på Jämsjärvi den 22–23 juli. Segern var odisputabel, och allas absoluta mening var att bästa modellflygaren och bästa modellflygplanet vann.

Som en nyhet lanserades kvälls- och nattflygning genom att första och andra perioderna gick på lördagskvällen med "föreställningar" kl. 19 och 21, medan den tredje och sista perioden ursprungligen skulle ha avhållits i gryningen på söndagsmorgonen, kl. 3 hade man tänkt, men till följd av dimman blev tredje starten uppskjuten till kl. 5. Därigenom blev det knappast någon termik och ingen besvärligare bortflygning, trots att startplatsen låg alldeles intill en skog och modellerna sögs som magneter till denna.

JÄMSJÄRVIS SANDHED

och jättestora grusås — det världsberömda hanget — blev tvugna av ett fagert sommarregn två timmar i sträck före starten, och skuren slutade inte förrän några minuter före kl. 19. Engelsmännen såg bekymrade ut, "it'll be a

foggy night", sade dessa specialister på dimma.

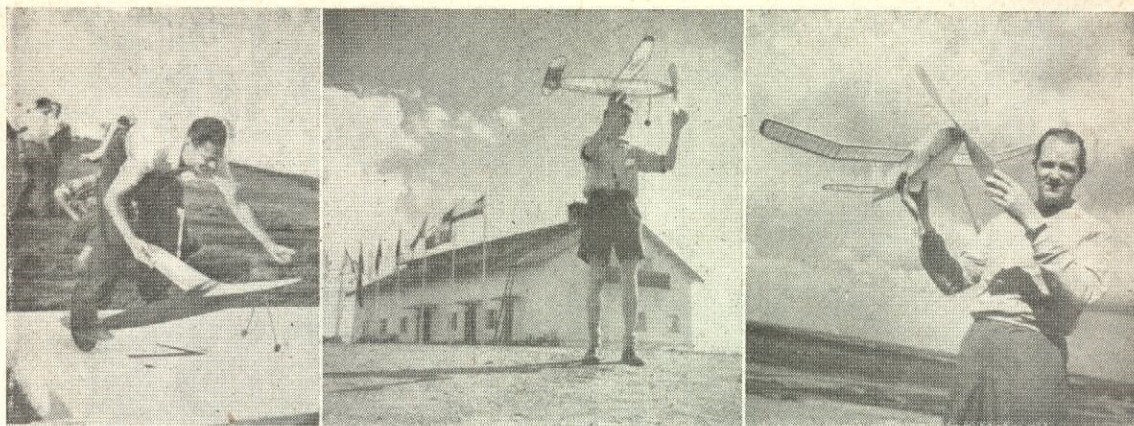
På slaget nittion började wakefieldmodellerna stiga mot skyn och svärma som hungriga myggor. Först i luften var svensken Arne Blomgren, som gjorde uppvisning av "singlande lövet", tack och lov i en start som fick göras om, eftersom det lossnade en grej i starten. Bland de övriga 16 nationernas modeller kunde man snart på höjd och motortid känna igen italienares och engelsmäns och holländares, som steg som ballonger och stadigt höll sig upp över 3 minuter i den termikfria luften.

ENGELSMÄNNEN

hade flera modeller, som de påstod var byggda för 4 minuters flygtid, men trots att de drog upp sina flotta modellers snoddar till astronomiska tal — Sune och Arne trodde inte sina ögon — toppade Leardi, Italien prislistan, futtiga 16 sekunder från 4½-minutersstrecket.

DA KOM ELLILÄ...

Solen hade gjort sina sista försök att torka upp den fuktiga marken, Ellilä vevade och räk-



ITALIENSKT-DANSKT-SVENSKT

Trean, italiénaren Leardi, har just släppt snurran och släpper iväg kärran I mitten dansken Peter-

nade yksi kaksi kolme, två snoddar hade han att dra upp — 95 proc. av deltagarna hade bara en — kraxpinnen där bak drog ur, och i ett huj var modellen uppe i en fenomenal stigning. Från 200 meters utgångshöjd blev glidflykten långvarig, och Leardi kunde se sig slagen med 12 sekunder. Ett litet försprång, som kunde vara nog så viktigt, eftersom ingen termik fanns att tillgå och varje sekund skulle kunna bli dyrbar... Vid landningen skadades modellen, och den gode Aarne fick ge sig iväg till Ilmailukoulu (flygskolan på god svenska) och reparera.

Under tiden tog första perioden slut och alla man stod med färdiga modeller i kö för den andra perioden. Alla ville givetvis passa på innan daggen och den fuktiga nattluften gjorde skada på modellerna. När Ellilä kom tillbaka till startplatsen fick han alltså snällt ställa sig i kö bakom de andra — det var spännande minuter för Finlands och Nordens stora hopp, medan modellen började drypa av fukt.

VINDEN HADE

emellertid vänt sig och drev modellerna ut



sens imposanta profil framför huvudbyggnaden på Jämsjärvi. Till höger en snygg bild av Sune Stark, som ansåg att han fick bakläxa och nu går in för att bygga en ny kärra.

över fältet i stället för som under första perioden in över skogen. Ellilä fick en verkligt smakfull start och fick dagens enda tid över 4 $\frac{1}{2}$ minut. Nu fick han också en marginal på 80 sekunder till Leardi, och farligaste medtävlare blev nu den sammanbitne engelsmannen Evans, som ryckte upp till andraplaceringen genom en finfin start på nära 4 minuter.

Nu blev till och med den nordiska sommar-natten för mörk för fortsatt flygande, och deltagarna samlades lagvis i matsalen på flygskolan för att konferera till en kopp te. Svenskarna hade redan före tävlingen enstämmigt tippat Ellilä som vinnare efter att ha sett hans trimningsövningar, och där var meningen bara en.

I ENGELSKA LÄGRET,

där man med mycket stort allvar gått in för att vinna tävlingen, satte man allt sitt hopp till sista perioden — "anything can happen", sade de alla.

UPPDRAGNINGSDAGS!

Jugoslaven S. Bernfest hade otur med gummi-snodden, som var specialtillverkad och ansågs som urstark före tävlingen. I stället blev han ganska överraskande segrare i the Swedish Glider Cup i Trollhättan — fintint plåster på såren! Till höger holländaren P. W. Seton, Holland, som mycket sällan drar av snodden tack vare ett specialknep — lägg hans namn på minnet, han är en lika rolig som skicklig modellflygare och talar 19 olika språk nästan.

Men "vad som var redan utkl. bland tävlingar modellerna hade gick för.

MED NATTSO

blev det dåligt, gier sov så gott na liksom deras redig otur och den börja, mer hoppas Klockan blev ännu tät mellanrum för finska "Huomi är uppskjuten

OCH VID FE

hade en svag och tredje per rika, då allt så vid drillen är larna dånar fr blandas med l arga utrop ("jämälde start, li ville vänta så l luft och möjlig lens första vär varv till och för allt han var plötsligt upp so sekunder efter

Men Ellilä s minuter återst inte ännu star hade tänkt lä "pushing", den berövade Sveri pokalen redan

ENGELSKA

Mr och Mrs I andreredaktör manbitne F. nen hade tän med I. J. Ad saknar hjul. I gången!





huvudbyggnaden bygg bild av Sune bakläxa och nu rra.

under första pe- fick en verkligt as enda tid över å en marginal på farligaste medtäv- ne engelsmannen andraplaceringen 4 minuter.

nordiska sommar- lygande, och del- alen på flygskolan p te. Svenskarna nstämmt tippat a sett hans trim- eningen bara en.

llvar gått in för allt sitt hopp till un happen", sade

tur med gummi- kad och ansågs stället blev han the Swedish Gli- plåster på såren! on, Holland, som ack vare ett spe- t minnet, han är odellflygare och nästan.

b b y f o l k

Men "vad som helst" hände inte. Tåtkvartetten var redan utkristalliserad i denna rättvisaste bland tävlingar, alla kände sina modeller, och modellerna hade redan två gånger visat vad de gick för.

MED NATTSÖMNNEN

blev det dåligt, delvis beroendet på att en belgier sov så gott och snarkade ljudligt — belgier- na liksom deras grannar fransmännen hade haft redig otur och sov lugnt sedan de slutat att den börja, men då låg nattdimmorna täta och hoppas Klockan 3 skulle egentligen sista perio- blev ännu tätare över Jämijärvi. Med jämna mellanrum förkuunnade högtalarna på elegisk finska "Huomio, Houmio, hallå, hallå, starten är uppskjuten till klockan fem..."

OCH VID FEMTIDEN

hade en svag morgonbris blåst bort dimman, och tredje perioden började — den händelse- rika, då allt sätts på ett kort och allas valspråk vid drillen är "glöm inte sista varvet" och små- larna dånar från pangade gummisnoddar och blandas med 17 nationers samlade förråd av arga utrop ("järnvägars", etc.). En efter en an- mälde start, litet trögt kanske eftersom man ville vänta så länge som möjligt för att få torr luft och möjligen litet termik från morgonso- lens första värmande strålar. Leardi drog ett varv till och vann perioden... Evans satsade för allt han var värd, landsmannen Stevens dök plötsligt upp som gubben ur lådan och kom två sekunder efter Leardi.

Men Ellilä startade inte? Var var Ellilä? 10 minuter återstod på perioden och Ellilä hade inte ännu startat. Han var nervös, för någon hade tänkt lämna in protest mot honom för "pushing", den farligaste av alla protester, som berövade Sverige och Sven Wentzel Wakefield- pokalen redan för tolv år sedan...

ENGELSKA PROFILER

Mr och Mrs Russel, den förre chef för "Aeromodeller", Mr J. L. Pitcher och Aeromodellers andreredaktör H. G. Hundleby gläder sig åt en snygg engelsk start. I mitten paraderar sam- manbitne F. W. Evans, engelska lagets bäste bäste man och egentligen den man engelsmän- nen hade tänkt sig skulle bringa the Wakefield Trophy tillbaka till fosterjorden. Tillsammans med I. J. Adams ses han starta sin kärra på bilden längst till höger. Observera att landstället saknar hjul. Evans kärra är god för 4 minuter i termikfri luft, men det räckte inte den här gången!



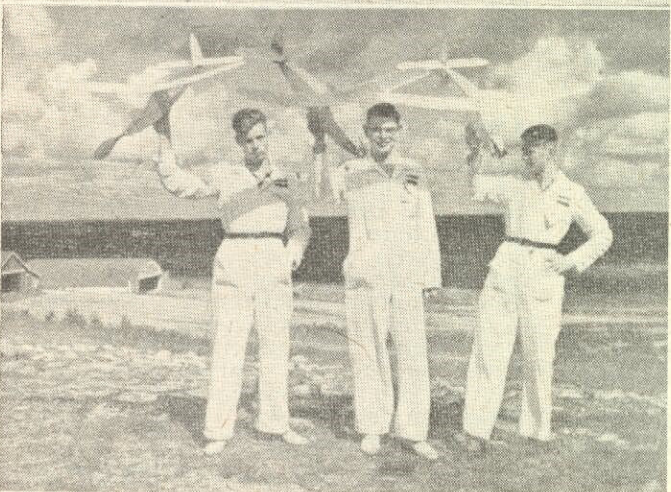
J. L. Pitcher, engelska lagets grand old man, fick det svettigt värre genom att pla- net hade för vana att fastna i trädtopparna.

ÄNTLIGEN KOM ELLILÄ,

följd av en hord supporters och fotografer och reporters Ellilä vevar och räknar igen yksi, kaksi... en motor till, sätter kärran på start- banan, släpper den... det knakar och kraxar i planet, surrar och knäpper i kameror, så man knappast kan skilja mellan kraxen och surret från Mr Russells filmkamera och ticket från tid- tagarnas präktiga kronometrar.

Men Ellilä, som tillbringat en sömnlös och mycket nervös natt, drar en lättnadens suck. Allt har gått efter ritningarna, modellen är i luften, och den som skall besegra honom måste först skjuta ner kärran.

(Forts. på sid 15)



OMSLAGSBILDEN

visar bäste svensk "Johansson-USA", som han kallades på Jämsjärvi, eftersom han inte hörde till svenska laget utan flög proxy åt amerikanen Salisbury. En finfin kärre, tyckte "Klock"-Johan, som lugnt

och omsorgsfullt körde kärren till en hedersam sjätteplacering och sedan kunde sätta sig ned och skriva ett glädjande brev till Salisbury. Alla andra proxyflygare lyckades avsevärt sämre, bäst var svenska "Bananen" R. Andersson, som tävlade för Canada och kom på 26 plats.

TRE LAGBILDER.

Överst det engelska laget med presidenten i FAI och lagledaren A. F. Houlberg i mitten. De övriga är fr. v. I. J. Adams, J. L. Pitcher, R. H. Warring, F. W. Evans, J. B. Knight och H. R. Stevens. Observera att alla engelsmän har två initialer i förnamnen!

De tre vitklädda gentlemännen är de trevliga holländarna bröderna A. och G. Dijkstru flankerande P. W. Seton.

Underst de som gjorde vad de kunde men som inte räckte till den här gången: svenska laget fr. v. S. Blomberg, A. Blomgren, H. Eliasson, A. Håkansson, S. Stark och H. Wennberg.

I BILDRADEN INVID PRISLISTAN

har vi samlat en del finska profiler. Överst kommer Aarne Ellilä med ett helt koppel supporters bakom sig för att göra sin sista start i morgonsolens första värmande strålar. Inför ett tjog knäppande kameror glider kärren iväg på nästa bild. En coming finsk allround hobbyist är Å. Johansson, Finland, som syns i en face på mittersta bilden — kärren är en kopia av Elliläs vinnande modell. Därunder ing. Derantz i samspråk med prntessor E. Vegelius, vice president i Finlands Flygförbund. Nederst en bild av den präktiga dimman, som fördröjde starten i tredje perioden 2 timmar.



LDER.

gelska laget med
FAI och lagleda
nberg i mitten
fr. v. I. J. Adams
R. H. Warring
J. B. Knight och
Observera at
har två initialer

da gentlemännen
ga holländarna
och G. Dijkstra
W. Seton.

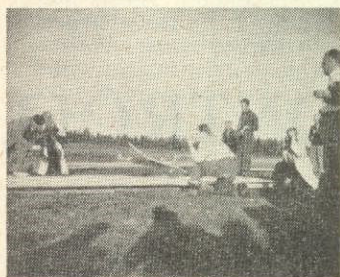
m gjorde vad d
n inte räckte til
n: svenska laget
berg, A. Blom-
son A. Håkans
ch H. Wennberg

IN INVID

en del finska
kommer Aarne
t helt koppel
om sig för att
start i morgon-
irmande strålar.
knäppande ka-
kärren väg på
i coming finsk
yist är A. Jo-
nd, som syns i
tersta bilden —
copia av Ellilä
tell. Därunder
samspråk med
gelius, vice pre-
ds Flygförbund.
l av den präk-
som fördröjde
je perioden 2

l en he-
n kunde
nde brev
gare lyc-
svenska
lade för

b y f o l k



WAKEFIELD CUP 1950:

	I	II	III	Tot.	Po.
A. Ellilä, Finland	238,0	271,5	222,6	732,1	1
F. W. Evans, England	209,6	232,8	217,6	660,0	2
A. Leardi, Italien	224,0	192,1	228,7	644,8	3
P. W. Seton, Holland	208,5	200,7	210,4	619,6	4
H. R. Stevens, England	177,6	214,1	226,7	618,4	5
L. L. Salisbury, U. S. A.	207,0	199,2	199,8	606,0	6
S. Lustrati, Italien	193,0	196,5	208,2	597,7	7
B. Bächli, Schweiz	184,1	207,0	206,0	597,1	8
E. Sadorin, Italien	176,8	192,6	204,0	573,4	9
R. H. Warring, England	182,0	174,8	196,9	553,7	10
A. Blomgren, Sverige	197,5	196,0	155,1	548,6	11
S. Stark, Sverige	180,4	181,2	169,6	531,2	12
G. Dijkstra, Holland	131,0	186,3	177,0	494,3	13
J. B. Knight, England	135,8	154,2	201,2	491,2	14
P. Follet, Belgien	169,6	146,0	168,5	484,1	15
J. Morisset, Frankrike	158,2	167,3	141,2	466,7	16
P. Deschepper, Belgien	188,5	108,0	166,5	463,0	17
A. Dijkstra, Holland	135,9	124,5	159,8	420,2	18
R. G. Schmitt, U. S. A.	110,0	142,0	167,0	419,0	19
E. Fresl, Jugoslavien	100,1	137,5	180,0	417,6	20
A. Bernard, Frankrike	139,0	152,1	124,4	415,5	21
G. Lippens, Belgien	101,5	144,1	160,4	406,0	22
H. Eliasson, Sverige	114,2	169,5	115,8	399,5	23
T. Haslach, Schweiz	94,9	173,0	115,1	383,0	24
G. Fea, Italien	179,6	161,0	—	340,6	25
J. H. Wood, Canada	136,1	100,4	103,1	339,6	26
T. Silmunen, Finland	78,1	120,1	132,7	330,9	27
F. Takagi, U. S. A.	101,1	114,8	112,7	328,6	28
A. Butler, Australien	114,5	116,3	93,3	324,1	29
D. Kapic, Jugoslavien	113,9	105,0	104,5	323,4	30
L. J. Walter, Canada	103,5	133,0	82,9	319,4	31
R. Breznikar, Jugoslavien	90,0	99,0	129,8	318,8	32
S. Blomberg, Sverige	102,3	79,0	135,5	316,8	33
H. Wannberg, Sverige	118,6	101,8	96,0	316,4	34
D. R. Kennedy, Nya Zeeland ..	147,5	165,2	—	312,7	35
A. Johanson, Finland	127,0	149,6	11,5	288,1	36
I. J. Adams, England	140,0	6,6	134,2	280,2	37
J. L. Pitcher, England	61,3	71,0	148,0	280,3	38
F. D. Bethwalte, Nya Zeeland	97,1	85,9	82,5	265,5	39
A. Bickel, Schweiz	134,0	40,0	86,6	260,6	40
J. Bouche, Frankrike	137,3	4,4	111,0	252,7	41
B. B. Marsh, Nya Zeeland	163,5	06,8	73,9	244,2	42
S. Bernfest, Jugoslavien	105,2	79,5	58,0	242,7	43
A. Kivikataja, Finland	78,0	66,3	91,8	236,1	44
W. R. Mickelsen, U. S. A.	125,7	53,0	56,2	234,9	45
E. Gerland, Frankrike	5,7	93,0	134,2	232,9	46
R. Aubertin, Monaco	91,9	87,4	28,7	208,0	47
J. Prhavic, Jugoslavien	134,3	8,4	52,0	194,7	48
J. S. Petersen, Danmark	173,0	—	—	173,0	49
L. Santala, Finland	35,5	117,0	11,8	164,3	50
H. Orvin, Norge	10,0	42,0	111,2	163,2	51
A. W. Leftwich, U. S. A.	78,5	11,5	72,5	162,5	52
A. Håkansson, Sverige	33,4	11,2	112,0	156,6	53
Y. Joosens, Belgien	142,0	9,6	—	151,6	54
C. A. Ford, Canada	49,1	57,7	17,4	124,2	55
M. Beaujean, Belgien	113,0	3,0	3,8	119,8	56
M. Ferber, Belgien	3,0	101,5	12,5	117,0	57
C. J. Petersen, Danmark,	108,6	—	—	108,6	58
A. Meader, Australien	56,4	—	—	56,4	59
L. Kannevorff, Italien	2,8	—	—	2,8	60
R. Hansen, Nya Zeeland	03,3	—	—	0,3	61
R. Maret, Schweiz	—	—	—	—	62
R. Wallenius, Finland	—	—	—	—	62

Nedanstående regler för linkontroll är delvis hämtade ur manuskripten till FAI:s nyligen antagna internationella regler vilka skall gälla fr. o. m 1951. Vissa ändringar har gjorts i detta speciella fall. Teamracing-klassens regler är helt »hemgjorda» för att passa svenska förhållanden och stuntreglerna är i avseende på figurbedömningen i enlighet med de regler som uppgjorts av Börje Börjeson i Göteborg.

Tidtagningen sker med hjälp av 2 tidtagare. Omstart göres om tidsskillnaden mellan klockorna är större än 1/5 sek.

En rem el. säkerhetslina skall förbinda flygarens handled med kontrollhandtaget.

SVENSKA regler för U-KONTROLL

Användes första gången vid "prov-SM"
på Skarpnäck den 17 sept. 1950

Modellerna skall vara byggda av den ståtande.

Startvaggan får användas utom i teamracing. Kontrollorganen skall tåla en belastning av 20 ggr modellens vikt. Kontrollmätningar kommer att företagas.

SPEED.

Distansen som skall flygas är 1000 m. Varje klass skall använda en bestämd linlängd och tidtagningen sker på motsvarande antal varv enligt nedanstående:

Klass	Slagvolym (cm ³)	Radie(m)	Varv
I	0—2,5	11,37	14
II	0—5,0	15,92	10
III	0—10,0	19,90	8
Special	0—1,0	8,84	9

Distansen i specialklassen är här 500 m.

Tidtagningen börjar 3 varv efter det att handleden lagts i pylonen. Modellen skall vara i luften senast 5 min. efter det att deltagares namn ropats upp till start.

3 starter skall göras och medelhastigheten räknas. (Om en deltagare t. ex. endast gör 1 giltig start, skall hastigheten divideras med 3.)

Reservmodell får användas.

Kontroll av linlängder skall göras före varje start. (Längden räknas från flygkroppens mitt till handtagets vertikala axel, om vilken handen hålles.)

Starten får ske utan att handleden vilar i pylonen.

Flygningen räknas som ogiltig (men omstart får göras inom gränsen för tidsperioden) om

1. flyghöjden under mer än 1 varv är under horisonten;
2. handleden lyftes från pylonen under tidtagningen.

Ogiltig flygning markeras genom flaggning med röd flagga från domaren.

TEAMRACING.

Tävlingen kommer att gå som en utslagstävling. I varje heat deltar 2 man. Motståndare kommer att utses genom lottning.

Varje heat flygs med sammanlagt 30 varv och minst 3 flygningar per heat, åtskilda av mellanlandning till stillastående. Varje sådan flygning måste omfatta minst 3 varv. Finalheatet går i 50 varv med 3 mellanlandningar.

Tävlingen omfattar 2 klasser med bestämd linlängd:

Klass	Slagvolym (cm ³)	Radie(m)
I	0—3,5	15,92
II	0—10,0	15,92

Samtliga flygningar skall företagas mot sols!

Varje pilot får ha en mekaniker.

Piloterna skall gå runt en centrumpåle och hålla sig inom en cirkel med 1,5 m radie.

Tankning skall ske utanför flygcirkeln.

Efter det tävlandes namn uppropats till start har vederbörande 3 min. tid att ordna linor o. d. innan startkommandot för motorstart går.

Reparationer och ubyte av motor samt propellerbyte får göras under tävlingen, men ej byte av modell.

Om infällbart landningsställ används skall det vara utfällt vid landning.

Modellen skall startas, där den stannar efter landningen, om annan plats önskas, skall modellen föras bakåt mot flygriktningen.

STUNT.

Denna tävling kommer att gå i 2 klasser:

- I 0—3,5 cm³
- II 0—10,0 cm³

Modellen skall vara i luften senast 5 minuter efter det att deltagares namn ropas upp till start.

De manöver som kommer att kunna poängbedömas i tävlingen är följande:

Tävlingsfigurerna och poängsättning.

(Standardfigurerna finns anslagna på startplatsen.)

Start. Start inom 1 min.	5 poäng
Take-Off. God	5 »
Ojämn	3 »
Dålig	1 »
Level Flight, planflygning 2 varv på 180 cm höjd. Plant	6 »
Vågformigt	3 »
Dåligt	1 »

Climb, vertikal 4,5 meter. V
Brant lutand
Flackt lutand

Dive, vertikal 4,5 meter. V
Brant
Flack

Wingover. Ver
Brant
Flack

Inside Loops, utföras inom vinkeln icke
Varje ojämn
lorar 2 p.
1 loop
2 »
3 »
4 »
5 »

Outside Loops flygas anting
looping från
1 loop
2 »
3 »
4 »
5 »

Inverted Flight 1 varv plant
1 » vågig
2 » plant
2 » vågig
mjuk återgång
dålig återgång

Horisontal »8», föras inom ett
och skakig åt
1 åtta
2 åttor
3 »

Vertical »8», stå
God
Dålig

Overhead »8», »
mitt lodrät öv
God
Dålig

Square Loop, fy
sontella delar
God
Dålig

Special Manoeuv
cifikation. Ma
Kvadd eller ba
Landning.

God
Inget vidare
Dålig

Varje tävlande
av startnummer
över de figurer
viss ordningsfölj
i samma läge o
flygning.

en utslagstäv-
an. Motståndare
ng.
anlagt 30 varv
eat, åtskilda av
e. Varje sådan
varv. Finalheatet
dningar.
er med bestämd

Radie(m)
15,92
15,92

ROLL

företagas mot-
iker.
centrumpåle och
5 m radie.
lygcirkeln.
propats till start
ordna linor o. d.
rstart går.
tor samt propel-
n, men ej byte
avvänds skall det
n stannar efter
skas, skall mo-
ningen.

i 2 klasser:

enast 5 minuter
as upp till start.
kunna poäng-

gsättning.
agna på start-

5 poäng
5 »
3 »
1 »

rv på

6 »
3 »
1 »

b y f o l k

Climb, vertikal stigning under minst 4,5 meter. Vertikalt 10 »
Brant lutande 7 »
Flackt lutande 3 »

Dive, vertikal dykning under minst 4,5 meter. Vertikal 10 »
Brant 7 »
Flack 3 »

Wingover. Vertikal 15 »
Brant 10 »
Flack 5 »

Inside Loops, loopingar i följd måste utföras inom ett halvvarv med linvinkeln icke överstigande 60 grader. Varje ojäm och skakig looping förlorar 2 p.
1 loop 3 »
2 » 7 »
3 » 12 »
4 » 18 »
5 » 25 »

Outside Loops eller Bunts i följd kan flygas antingen som bunt eller som looping från ryggläge.
1 loop 25 »
2 » 30 »
3 » 35 »
4 » 40 »
5 » 45 »

Inverted Flight, inverterad flygning.
1 varv plant 10 »
1 » vågigt 7 »
2 » plant 15 »
2 » vågigt 10 »
mjuk återgång 10 »
dålig återgång 7 »

Horisontal »8», liggande åtta, måste utföras inom ett halvvarv. Varje ojäm och skakig åtta förlorar 3 p.
1 åtta 25 poäng
2 åttor 30 »
3 » 35 »

Vertical »8», stående »8».
God 30 »
Dålig 20 »

Overhead »8», »8» över huvudet. Åttans mitt lodrät över piloten.
God 40 »
Dålig 30 »

Square Loop, fyrkantlooping. De horisontella delarna minst 1/4 varv.
God 30 »
Dålig 20 »

Special Manoeuvres. Efter pilotens specifikation. Maximum 15 »

Kvadd eller backflygning -25 »

Landning.
God 10 »
Inget vidare 5 »
Dålig 3 »

Varje tävlande är skyldig att vid utlämnande av startnummer till domarna inlämna ett schema över de figurer han tänker flyga, tagna i en viss ordningsföljd. Handtaget måste alltid hållas i samma läge och får ej vändas vid inverterad flygning.

Wakefieldtävlingen.

(Forts. från sid 11)

Ellilä kom visserligen "bara" trea i tredje perioden, men försprånget räckte till en överlägsen seger, 70 sekunder före den farlige, sammanbitne engelsmannen Evans...

SVENSKARNA DÅ,

undrar läsaren säkert vid det här laget. Dom kommer vi till nu, men måste först tala om fjärdeplatsen i tävlingen. En trevlig och språk-kunnig holländare P. W. Seton, låg hela tävlingen igenom på fjärdeplatsen i en utmärkt jämn och fin serie flygningar, som om något intygar att luften var termikfri — 208,5 — 200,7 — 210,4 knappt tio sekunder skilde bästa och sämsta tid. En ännu snyggare serie hade amerikanen Salisbury, vars modell proxyflögs av svensken "Klock-Johan" B. Johansson, på Jämsjärvi även kallad "Johansson-USA". Vad sägs om: 207,0 — 199,2 — 199,8! Det blev en sjätteplacering och klart bästa proxyflugna modell — näst bästa proxy blev svenska "Bananen", som tävlade för Canada och fick 26:e plats.

KLOCK-JOHAN STRED

länge med helsvenska Arne Blomgren om femte och sjätteplatsen, båda fick se sig passerade av engelsmannen Stevens, som alltså kom femma, men Arne fick i arla morgonstunden dra sig tillbaka till 11:e plats, medan Sune Stark, som legat tia förut, fick 12:e platsen. Eliasson kom 23:e, de övriga i svenska laget på nedre halvan av prislistan.

Svenskarna fick en ordentlig bakläxa. På ett år har det byggts många nya modeller, alla med sikte på att bli säkra 4-minuterskärnor. Våra bästa modeller är redan för gamla. Här behövs det nya vindar, nya konstruktioner...

Det kommer att bli en präktig revansch tävling på Jämsjärvi nästa år!

Till

våra

FINSKA LÄSARE

Prenumeration kostar 320 mark och verkställes genom Järnvägsbokhandelns kiosker eller direkt genom Järnvägsbokhandeln, Repslagaregatan 2, — Helsingfors.

Redaktören har ordet:

Äntligen!

Det var red. som drog en lättnadens suck då siffrorna för andra kvartalet kom fram på bordet och det visade sig, att Hobbyfolk hade ökat lösnummerupplagan med 750 ex. per nummer och prenumerationerna med 40 proc.

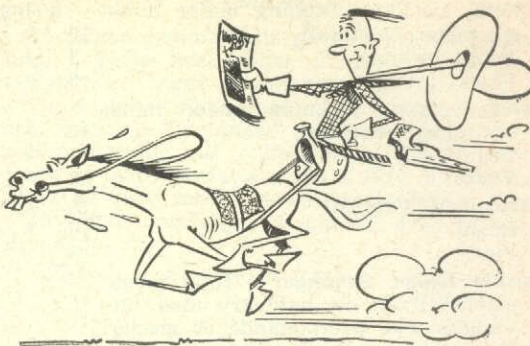
Det är så många som skriver till red. och undrar hur det går. På något sätt tycks den personliga kontakten mellan hobbyisterna och Hobbyfolk befördra tidningens popularitet.

På redaktionen har vi den senaste tiden haft mycket trevligt tack vare de många sympatitytringarna från läsekretsen. Som alla minns kom det i dessa spalter ett nödrop mitt i den smällkalla vintern. Vi hade en svår tid, men red ut stormen. Det kom medarbetare från alla hörn och ställde sig bakom med ett uppoftande arbete. Kortvägsredaktör Bertil Falk ställde till jordskred i brevlådan genom specialprogrammet från OTC — vi hoppas förresten att få återkomma med ett större och finare program i höst — Robert Löwen-Åberg, den kvicka pennan, samlade modellflygarna till en insats, lokalredaktörerna "nilssönerna" i Björnstorp och Malmö medarbetar friskt, för att inte tala om horden av uppsatsskrivare, som inte bara skriver en uppsats och skickar in, utan kommer igen t. o. m. med hela artikelserier.

*

Det finns också en annan fin metod att medarbeta. Med risk att verka tjugig måste jag i alla fall tala om denna solskenshistoria:

Det var en läsare i Luleå. Av en händelse fick han tag på HF:s presentkort, på vilket man kan få hela första årgången gratis, bara man prenumererar på nästa. Kortet lämnades bl. a. ut som present till kortvägslyssnarna vid OTC-utsändningen och finns ibland instuckat i en del byggsatser, som hobbyisterna köper från en del hobbyfirmor. Näväl, glad över erbjudandet prenumererade han för säkerhets skull för två år i följd, löste snällt ut postförskottet å 12 kronor, men märkte efter en tid, att han saknade de fyra första numren för i år. Han skickade även efter dessa och lade en femma i kuvertet. Då de blev pengar över, skrev vi och frågade hur han ville ha det med dem. Svar: "Det kanske är någon som betalar för litet ibland, så det jämnar nog ut sig!"



Den verklige idealprenumeranten, alltså. Vi har också ett par, som redan nu förnyat sin prenumeration för nästa år. Mycket förutseende, måste vi säga. Red. håller för resten på att fundera ut någon sorts belöning för dem som förnyar prenumerationerna i tid.

*

Det finns chanser för vilka som helst att bli idealprenumeranter — eller "bara" prenumeranter. Förresten är det inte så "bara" att bli med i "klubben" med 400 medlemmar. Exakta prenumerantsiffran får ni lätt reda på genom att prenumerera. Ert nummer står på postgirotalongen, om ni tar tidningen mot postförskott. Den där specialförsäljningen med gamla nummer för 20 öre styck var jättepulär, men lagret av gamla tidningar sinar nu, så vi måste dra in denna utomordentliga förmån tills vidare.

*

En hel del läsare har nog vid detta laget funderat över annonsen i förra numret om "nytt format — utökat sidantal" från och med septembernumret. Tyvärr fattas det ännu en möjäng i den nya pressen, men det nya formatet kommer så fort den felande möjängen kommer fram. Redan i detta nummer blir det premiär på en del nyheter, som var avsedda att komma med det nya formatet. För dem som är nyfikna, kan vi tala om att formatet kommer att likna "Populär-Tekniks", och att sidantalet ökas med cirka 8 sidor. Omslaget skulle också fiffas upp litet grann med mera färg...

Vänta och se! Framtiden verkar ljus för hobbyfolket och HOBBYFOLK.

Jan Jangö.

Skriv så här eller skicka in denna kupung!

Jag önskar prenumerera på Hobbyfolk från nr 7 (oktobernumret) och år för kr. 6:— per år. Prenumerationsavgiften — bifogas i frimärken — insättes på postgiro 35 49 45 — torde uttas mot postförsk.

Namn:

Adress:

Vi
KORT
LYSS

RÖSTER I RA

kortvägstabell s
ut och den reko
alla DX-are. De
och priset är in
upptar c:a 130
mest kompletta
cerad.

Programmet V
ma tillbaka och
ligen i mitten a
att programmet
annan vecka. He

MÄNADENS I

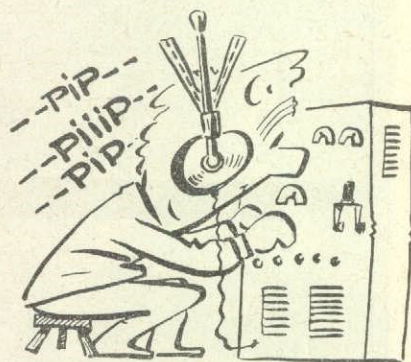
Sign. José i F
innehållsrikt br
brev: XEWW, C
Mexico på 9500
mig ett färgglatt
der med 250 kV
och 10 kW på X
i en del tabelle
märken var bif
QSL-brev från F
= 31,49 meter.
Newsreel från F
kinesiska kl. 15.
hörts t. o. m. 18.
med QSA2.

Likaså har en

S e p t e m b e

Vi

KORTVÅGS- LYSSNARE



RÖSTER I RADIOS

kortvågstabell sommaren 1950 har nu kommit ut och den rekommenderas på det varmaste till alla DX-are. Den är praktiskt taget outhärlig och priset är inte högt. Endast 75 öre. Tabellen upptar c:a 1300 kortvågsstationer och är den mest kompletta tabell som hittills blivit publicerad.

Programmet Världen i högtalaren skall komma tillbaka och första utsändningen blir antagligen i mitten av september. Det är meningen att programmet sedan skall återkomma varannan vecka. Heja Radiotjänst!

MÅNADENS BREVLÅDA.

Sign. José i Färila har skickat ett långt och innehållsrikt brev till HF. Jag saxar ur hans brev: XEWW, Cadena Radiodifusora Mexicana i Mexico på 9500 kc/s = 31,58 meter har förätrat mig ett färgglatt kort. De meddelar att de sänder med 250 kW på XEW (mellanvågssändare) och 10 kW på XEWW och inte 25 kW som anges i en del tabeller. En mängd mexikanska frimärken var bifogade. Så har jag erhållit ett QSL-brev från Hong Kong, ZBW3 på 9525 kc/s = 31,49 meter. ZBW3 har sedan hörts med Newsreel från BBC kl. 15.00 och program på kinesiska kl. 15.15. Djedda i Syd Arabien har hörts t. o. m. 18.30 på 11950 kc/s = 25,00 meter med QSA2.

Likaså har en hel del fina stationer ramlat in

i min pyts senaste tiden. Såsom FIA6, Radio Douala i Cameroun på 9148 kc/s = 32,79 meter, FZP8 Radio-Tahiti på 12080 kc/s = 24,83 meter m. fl. Enligt nykommet QSL sänder ZQP, Northern Rhodesia Bc. Station i Lusaka, Nord Rhodesia kl. 16.00—18.00 vardagar och 16.30—17.30 söndagar på 9710 7220 och 3914 kc/s = 30,90, 41,55 och 75,60 meter. Detta enl. kortet men i ett brev anges 15.00—18.30 dagligen på de båda sistnämnda frekvenserna.

Så kanske jag får ställa en fråga till HF:s läsekrets. Är det någon som vet vilka frekvenser Voice of America in Tangier använder?

Jag kan tala om för José att VOA i Tangier har två sändare. Det är Tanger I som opererar på 7214 9680 och 15210 kc/s = 41,59, 30,99 och 19,72 meter och Tanger II som opererar på 6060, 11790 och 15250 kc/s = 49,50, 25,45 och 19,67 meter. Amerikanerna ämnar sätta upp 6 VOA sändare i Tanger. Därav 4 på 100 kW och 2 på 50 kW.

I ett stencilerat brev har sign. Mr. DX fått uppgifter om New York Short Wave Station av Armed Forces Radio Service. Det är fyra sändare som opererar mellan kl. 20.00 och 23.45 (under sommaren 19.00 och 22.45) varje dag. De fyra sändarna är WRCA på 11890 kc/s = 25,23 meter WBOS på 15290 kc/s = 19,72 meter, WGEX på 17765 kc/s = 16,88 meter och WNRX på 21730 kc/s = 13,81 meter. Varje söndag kl. 21.00 (under sommaren kl. 20.00) återutsändes det populära programmet Your Hit Parade i vilket de allra senaste amerikanska schlagererna presenteras.

Georg Nordh i Aspudden har även denna månad en del tips. Han har bl. a. fått ett brev från Peking Bc. Station, en kommunistbehärskad sändare i Kina. I brevet meddelades att stationen sänder ett engelskt program mellan 16.30 och 23.30 lokal tid, vilket bör vara 09.30 och 16.30 svensk tid. Stationen opererar på 10260 kc/s = 29,24 meter och 15060 kc/s = 19,93 meter. Stationens adress är: Peking Broadcasting Station, 3 St Si — Shang — An, Peking, Kina. Denna månad publicerar vi två av de verifikationer som hjälpt Georg Nordh till segern i Årets Runts lyssnartävling. Eller man kanske skall säga att det är hans 8 rörs AGA-Baltic "Lyxsuper" som hjälpt honom till segern. De påstår åtminstone Georg själv. Av två verifikationer är emellertid en från XEQQ. La Cadena Azul i Mexico på 9680 kc/s = 30,99 meter och en från CR6RG, Radio Diamang i Dundo, Angola. Georg Nordh lämnar följande uppgifter om denna sistnämnda station: Radio Diamang tillhör Companhia de Diamantes de Angola (Angolas Diamant Company) och är till för att sprida kultur bland diamantfältets arbetare. Programmen organiseras av kompaniets ledning genom dess klubb "Casa do Pessoal". Stationen sänder över 8242 kc/s = 36,40 meter. Program utsändes alla dagar mellan kl. 19.30 och 20.30 och söndagar även mellan kl. 12.00 och 13.00.

I förra numret fanns ett brev från VLQ3, Australian Bc. Commission på 9660 kc/s = 31,06 meter återgivet i DX-spalten. Nu meddelar Lars-

unt, alltså. Vi
nu förnyat sin
cket förutseende,
r resten på att
g för dem som
l.

om helst att bli
ra" prenumeran-
ra" att bli med i
Exakta prenu-
a på genom att
t på postgirotat-
not postförskott.
ed gamla num-
ttepopulär, men
nu, så vi måste
förmån tills vi-

vid detta laget
numret om "nytt
och med septem-
innu en möjäng
formatet kom-
n kommer fram.

premiär på en
att komma med
om är nyfikna,
ommer att likna
ntalet ökas med
också fiffas upp

verkar ljus för

Jan Jangö.

ng!

tr. 6:— per år.
s mot postförsk.

b y f o l k

September 1950

Eric Hansson i Jonsered att han fått ett alldeles nytt verifikationskort från denna station. Det består av en karta i blå linjer på vit botten, skriver han och fortsätter: Kartan föreställer Australien med dess provinsindelning och alla ABC:s mellan- och kortvågsstationer är utsatta i samma färg som kartans linjer. På baksidan finns den vanliga verifikationstexten med vederbörligen ifyllda uppgifter om tidpunkt o. s. v. Samma kort har kommit mig tillhanda även från VLX3 och ett par av Göteborgs DX-Klubbs medlemmar har meddelat att även VLWS har verifierat med detta kort, så förmodligen har ABC standardiserat korten för sina olika stationer.

Sign. Prenumerant som är 13 år frågar om det stöter något hinder att han sänder lyssnar-rapporter. Naturligtvis inte. Aldern betyder ingenting om man bara kan skriva ordentliga rapporter. Frågan om att återta radiokursen har varit uppe och enligt redaktör Jangö skall den så småningom komma tillbaka. Kruket är det att vi inte har någon som kan skriva dessa artiklar för närvarande.

David Zenofon undrar hur man skall rapportera spanska och portugisisktalande stationer. Han har i HF läst att rapporter skall vara skrivna på engelska, men han har även sett i World Radio Handbook, att man bör använda spanskan, när man skriver till Syd- och Centralamerika.

Om man använder spanskan, när man skriver till Sydamerika så är det naturligtvis bättre än när man använder engelskan. Sydamerikana är ju inte så särskilt begeistrade i engelskan, men för det mesta har varje station någon engelsktalande person knuten till sitt företag.

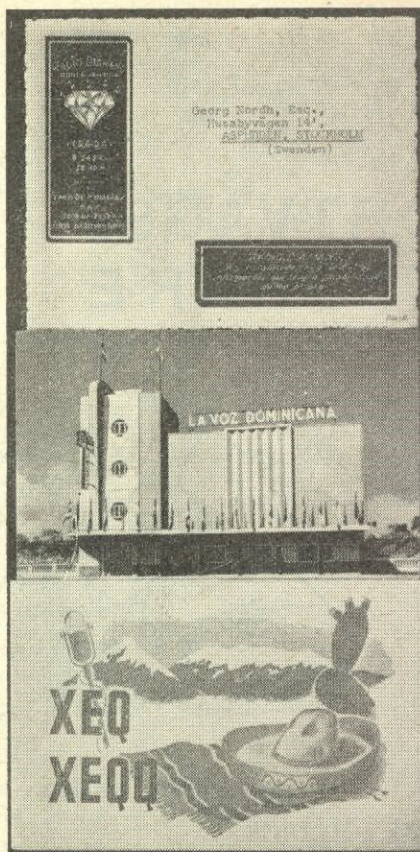
Har det någon inverkan på svaret (d. v. s. verifikationskort, sändningsschema o. dyl.) om man använder engelskan vid rapporteringen av t. ex. La Voz de Dominicana? frågar David Zenofon vidare.

Vid rapportering av La Voz de Dominicana får man, efter vad jag har erfart, antingen inget svar alls, eller också det kort, som är publicerat i detta nummer av HF. Möjlighet finns dock att man måste använda spanskan när man skriver till denna station, men det tror jag inte. De flesta sydamerikanska stationerna svarar eller svarar inte på rapporter oberoende av på vilket av dessa bägge språk man avfattar rapporten på.

Och här är David Zenofons sista fråga: Hur länge skall man vänta på ett svar, innan man kan anse att rapporten antingen var felaktig eller att den har kommit bort på vägen?

För det första skall man aldrig skicka iväg en rapport, som man har den minsta misstanke om att vara felaktig. Därför måste man vara mycket noggrann, när man identifierar en station. För det andra skall man aldrig upphöra med att vänta på en verifikation. Det har hänt, att DX-are har fått vänta ända upp till tre år innan de fått svar på en rapport.

Och så var det litet DX-tips igen. Bo Karls-



QSL-KORT: Radio Diamang. — La Voz de Dominicana. — La Cadena Azul.

son i Enebyberg meddelar att Stockholms DX-Club haft ett möte hos "Pekka" Brodd i Stockholm. Där hörde man mellan kl. 01.00 och 03.00 4V2S, Radio Port-au-Prince, Haiti, på 5951 kc/s = 50,41 meter. Mellan kl. 03.30 och 04.00 var det YNEQ, La Voz de la Victoria i Nicaragua, som svarade för underhållningen på 6963 kc/s = 43,38 m. Därefter hörde man H050, Radio Programas Continental i Panama City, Panama, på 6045 kc/s = 49,63 m. mellan kl. 04.00 och 05.00 vilket stämmer fint med en uppgift i kollegan Nattugglan, i vilket det uppges att H050 går in med QSA3 varje morgon kl. 05.00. Den i förra numret omnämnda TIPG, La Voz de la Victor i Costa Rica på 9615 kc/s = 31,20 m. hörde man mellan 05.00 och 06.00.

Bo Karlsson har även erhållit två fina QSL, nämligen från OAX-4-Z, Estacion Radio Nacional del Peru på 5895 kc/s = 50,90 m. och ZQI, Jamaica Bc Comp. i Kingston, Jamaica. ZQI sänder på 4950 kc/s = 60,60 m. mellan kl. 22.00 och 23.30 och på 3480 kc/s = 86,21 m. mellan kl. 01.30 och 04.00. Bägge dessa QSL är exklusiva men tyvärr inte så särskilt vackra, men gissa om Bosse är glad åt dem.

RADIO NEW

Radio New med ett nytt rar forfarande meter, XL3 ZL4 på 15280 tiderna har (nen sänder i Sändningarna dessa program liggande på radieras av lan kl. 11.00

det nya schen är glad åt att önskemål om 1 Zealand besva korrekta lyss QSL-kort Adra dio New Zealand New Zealand.

Programmet kl. 10.15. Föret ligger i Titaka Varje sändare.

På denna s tionskort som

KLUBB-SERI

Hobbyfolk h mera avlidna?) Radioklubb, M dals DX-Club och då har A vian DX-Club

H o b b y f o l k

RADIO NEW ZEALAND.

Radio New Zealand har i dagarna kommit ut med ett nytt sändningsschema. Företaget opererar fortfarande över ZL2 på 9540 kc/s = 31,43 meter, XL3 på 11780 kc/s = 25,47 meter och ZL4 på 15280 kc/s = 19,63 meter. Sändningstiderna har däremot blivit ändrade och stationen sänder numera mellan kl. 08.00 och 11.00. Sändningarna utsändes fortfarande dagligen och dessa program är för Australien och omkringliggande öar. Men även hemmaprogrammen radieras av Radio New Zealand dagligen mellan kl. 11.00 och 12.20 samt 19.00 och 07.55. Ur



det nya schemat saxar jag: Radio New Zealand är glad åt att erhålla brev från lyssnare med önskemål om programmen. Frågor angående Nya Zeeland besvaras i programmet "Mail Box" Alla korrekta lyssnarrapporter verifieras med ett QSL-kort. Adressera brev till: The Director, Radio New Zealand, P. O. Box 3045, Wellington, New Zealand.

Programmet Mail Box utsändes varje fredag kl. 10.15. Företaget har två sändare i gång som ligger i Titaka Bay i närheten av Wellington. Varje sändare är på 7,5 kW.

På denna sida ser vi det trevliga verifikationskort som Radio New Zealand har.

The DX-Fan.

KLUBB-SERIEN FORTSÄTTER!

Hobbyfolk har tidigare presenterat (den numera avlidna?) Sweden DX-Fan Club, Karlsborgs Radioklubb, Malmö Kortvågsklubb, Hamnerdals DX-Club, Göteborgs DX-Klubb, och då och då har Året Runts Radioklubb, Scandinavian DX-Club och Stockholms DX-Club om-

DX-TÄVLINGEN OCH UKESENDEREN.

I förra numret utlystes en tävling för DX-are — det gäller att göra ett nytt verifikationskort för Radio Sweden. Tyvärr inträffade ett missöde som gjorde att några meningar blev feltryckta. Det skulle vara så här: På norskt håll är man ledsen för att Radiotjänst knyckt idén från Ukesenderen NTH och kallat Sverige för Midnattssolens land på verifikationskortet. På det kort Ukesenderen i Trondheim använder står det nämligen att Norge är midnattssolens land, och det norska kortet fanns långt innan det svenska. (För den oinvidde kan jag meddela att Ukesenderen användes vart tredje år av studenterna vid Norsk Teknik Högskole i Trondheim. Dessa har särskilt tillstånd att sända under den s. k. Studentruken en karneval som studenterna i Trondheim brukar anordna. Sist var Ukesenderen i gång hösten -49. Jag kan här passa på att tala om att enligt Sweden Calling DX-ers även studenterna i Oslo ämnar starta en liknande sändare i höst. Testprogram kommer att sändas 19—20 och 26—27 augusti mellan kl. 23.00 och 23.30 på 7240 och 9610 kc/s = 41,44 och 31,22 m. Regelbundna utsändningar kommer att starta den 1 september.)

Men för att återgå till DX-tävlingen. Det gäller således att teckna ett nytt kort å Radio Sweden. Det kort som Radio Sweden nyligen släppte ut (det var konterfejrat i HF nr 4 i år) har nämligen blivit beskyllt för att vara ett plagiat av Radio Ankars kort o. s. v. Nu är det meningen att HF:s läsare skall försöka göra ett nytt kort åt Radio Sweden. Det skall vara antingen ett färggrant kort — håll inte fantasin borta vid utformningen! — eller ett enkelt men trevligt. Se hur trevligt den i detta nummer publicerade verifikationen från XEQQ i Mexico är trots sin enkelhet.

En jury, bestående av Jan Jangö, HF:s red., Arne Skog, kortvågsred., Björn Karlström, tecknare och undertecknad, kommer att välja ut det bästa kortet, som även kommer att presenteras för Radiotjänsts kortvågsavdelning. Innan Du sätter i gång och gör ett kort, studera Dina egna verifikationer eller de som varit publicerade i HF — det kanske kan hjälpa Dig. Men inget plagiat!

I tävlingen utdelas följande priser:

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.

nämnts i spalterna. Från och med nästa nummer kommer denna serie att fortsätta, och då får läsaren stifta närmare bekantskap med Scandinavian DX-Club i Jönköping och International Short Wave Club i London. Senare i höst kommer Västerås Radioklubb, Kungälv DX-Club, Stockholms DX-Club, Året Runts Radioklubb och även utländska klubbar att presenteras.

Skriv om din Hobby och vinn 25:—

UPPSATSTÄVLINGEN — SUCCESSTÄVLINGEN.

Oj, oj, vilken massa trevliga hobbyförfattare! Som utgivare av Hobbyfolket trodde jag faktiskt ett tag att jag var tvungen att skriva varenda bokstav själv i tidningen, men uppsatstävlingen har visat på annat. SAMTLIGA FÖRSTAPRISTAGARE har hittills kommit igen med nya uppsatser — utom tävlingen, förstås, så att de andra har någon chans att vinna hobbygrejor för 25 kronor, som är stående förstapris varje månad. Uppsatstävlingen har med andra ord givit hobbyfolket en massa nya författare.

På annan plats i detta och följ. nr bidrar de nypptäckta författarna med artiklar om astronomi, bokbinderi, swinglineflygning etc. Den hittills yngste pristagaren, 13-årige Lars Hultman, som skrev den roliga uppsatsen om "Kärnan" förra numret, har sänt in en ny uppsats, som fägnat red. lika mycket, men som inte handlar om hobby och därför inte kan få plats — men välkommen tillbaka, kanske på den nyinrättade solkattsidan!

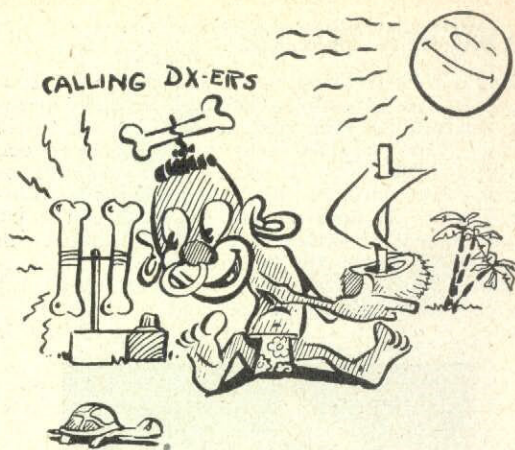
MEN DET FINNS SÄKERT ÄNNU FLER oupptäckta hobbyförfattare! Uppsatstävlingen pågår året ut, skicka bara in opuset. Många vill gärna ha ett omdöme om uppsatsen, och red. skall gärna till var och en skicka ett brev med "betyg" över hur den var. Jag kanske bör tillägga att red. har några års lärarpraktik bakom sig och säkert kan ge författarna något tips.

Tala också med magistern i plugget om uppsatstävlingen, ni alla som går i skolan, så kanske hobbyn blir uppsatt som ämne vid nästa skrivning!

Sedan var det några som frågar om de får sända in nya uppsatser, om de inte lyckats få något pris. Det är klart, att det går alldeles utmärkt. Kom också ihåg, att ett fotografi eller en snyggt tuschad teckning pryder upp och skulle vara ganska trevligt.

Lycka till, blivande hobbyförfattare!

JAN JANGÖ.



5 år som DX-are

(Första pris denna månad.)

I likhet med en av de första pristagarna har jag kortvågsslyssning som hobby, och trots att han redan redogjort för denna världsomfattande fritidssysselsättning skall jag försöka att tala om mina erfarenheter från fem års kortvågsslyssning.

Jag tog mig nyss friheten att kalla kortvågsslyssningen världsomfattande, och man behöver inte ha hållit på med denna hobby länge, förrän man kommit underfund med att det inte är överdrift att säga så.

Nu kanske någon opponerar sig och säger att kortvågsslyssning är en mycket exklusiv hobby som fordrar dyrbara mottagare och en massa olika antenner att välja på, men då kan man genast fastslå att personen ifråga har fel. Naturligtvis kan det vara ett plus att ha en stor trafikmottagare med 12—15 rör och några olika antenner men otaliga praktiska exempel ha visat att det inte alls är nödvändigt. I en engelsk kortvågstidskrift kunde man nyligen läsa om en kortvågsslyssnare som hört amatörstationer i många länder i både Syd- och Central-Amerika och Asien med en 1-rörs batterimottagare med 27 volts anodspänning och en antenn på några meter, och själv hade jag tills för 1½ år sedan en 4-rörsapparat sedan 1930-talet och kunde med den höra stationer i alla väderstreck.

Man kan således fastslå att kortvågsslyssningen står öppen för var och en som är ägare till en inte allt för mossbelupen radio bara man kopplar in några meter koppartråd i antennintaget, men när vi nu har kommit så långt så kanske någon kommer och påstår att han inte kan några språk, varför han blir utestängd av den anledningen. Då instämmer vi med den föregående skribenten i detta ämne och talar om att en hel del stationer sänder regelbundna program på svenska, och när man har lyssnat på dem så finns det ju alltid musikprogram att höra på, ty som väl är ju musiken internationell. När man sedan skall identifiera stationerna ifråga bör det

inte bereda s
är alldeles rei
skriver man
kommande få
den svårighe
fastställa att
kunskaper m
som ger sig k
kunskaper all
så smätt.

När man v
man snart h
och vilka vid
programmen,
så ökas ju de
tressena, ty h
bort så tar m
var den ver
grundlig så s
och läser vad
där stationen
mästaraktigt
säkra att det
att det är my
ju från de fle
av ett färggla
tur kan man i
eller andra so
garna i "radi
långväga "pin

Man behöve
för att komr
finns en del a
hel del natts
tressanta stati
hörs bäst på
först och från
störande saker
väg så lär ma
oidentifierad s
bil och kör
stiftet förta
de som bor v
sanna att de
respektive for
halvtimmar i
säker på att n
också en störr
inga bilar eller
av någon anna
där en halvtim
få höra ett anr

Emellertid är
vinnas och ofta
att vänta ut,
tifiera den, h
man blir bland
så fall blir ju

Till slut kar
sysslat med k
ett försök någ
stationer som l
igen en och an
känna igen de
och mer statio
hemmastadd p
är om man sö
faren kortvågs
många kortvåg

Septemb



X-are

ad.)

ristagarna har
och trots att
ldsomfattande
ka att tala om
kortvågsslyss-

alla kortvågs-
man behöver
längre, förrän
t inte är över-

och säger att
klusiv hobby
och en massa
då kan man
ar fel. Natur-
a en stor tra-
i några olika
mpel ha visat
engelsk kort-
sa om en kort-
oner i många
-Amerika och
agare med 27
på några me-
s år sedan en
h kunde med
eck.

vågsslyssningen
ägare till en
ra man kopp-
antennintaget,
igt så kanske
nte kan några
v den anled-
n föregående
om att en hel
program på
t på dem så
tt höra på, ty
ell. När man
fråga bör det

y folk

inte bereda så stora svårigheter även om man är alldeles renons på språkkunskaper. Rapporten skriver man sedan på ett av de många förekommande färdigställda formulären, så är även den svårigheten avklarad. Vi kan också våga fastställa att den som har de allra minsta språkkunskaper mycket snart förkovrar sig och den som ger sig kortvågsslyssningen i våld utan några kunskaper alls mycket snart börjar läsa engelska så smått.

När man väl har kommit igång så märker man snart hur mycket kortvågsslyssningen ger och vilka vidgade vyer man får. Förutom själva programmen, vilka kan vara nog så intressanta, så ökas ju de geografiska kunskaperna och intressena, ty hör man en station någonstans långt bort så tar man ju en titt på kartan för att se var den verkligen ligger och är man riktigt grundlig så slår man upp i någon uppslagsbok och läser vad som står om landet eller staden där stationen ligger. Det där kanske verkar skolmästaraktigt och något tråkigt, men jag kan försäkra att det kommer alldeles av sig själv och att det är mycket intressant. Vidare så får man ju från de flesta stationer en verifikation i form av ett färgglatt kort eller ett brev och har man tur kan man även få frimärken, vykort, vimplar eller andra souvenirer och snart nog börjar väggarna i "radiohörnan" att fyllas med allskonns långväga "pinaler".

Man behöver emellertid inte ha hållit på länge för att komma underfund med att det också finns en del avigsidor, bl. a. mister man ju en hel del nattsömn tack vare att så många intressanta stationer i Syd- och Central-Amerika hörs bäst på natten, men det är inte detta jag först och främst tänker på, utan det är alla störande saker som finns. Bor man vid en landsväg så lär man sig snart att var gång en svag, oidentifierad station anropar så kommer det en bil och kör förbi så att smattret från tändstiftet förtär alla andra ljud ur högtalaren, och de som bor vid järnväg eller spårväg kan besinna att de har samma problem med sina respektive fordon. Det kan vara alldeles tyst halvtimmar i sträck men man kan vara ganska säker på att när anropet kommer så kommer det också en störning i någon form. Kommer det inga bilar eller andra fordon så sprakar det till av någon annan anledning, och så får man sitta där en halvtimme till innan man eventuellt kan få höra ett anrop.

Emellertid är ju svårigheter till för att övervinnas och ofta kan det mer än väl löna mödan att vänta ut en station tills man kan identifiera den, har man riktigt stor tur kanske man blir bland de allra första i sitt land och i så fall blir ju verifikationen dubbelt värdefull.

Till slut kan jag endast råda dem som inte sysslat med kortvågsslyssning att de skall göra ett försök någon kväll. Bland det virrvarr av stationer som hörs kan man snart lära sig känna igen en och annan, och har man en gång lärt sig känna igen dem så kan man ägna sig åt mer och mer stationer och till slut blir man rätt så hemmastadd på kortvågsbanden. En god hjälp är om man söker kontakt med någon mera erfaren kortvågsslyssnare eller med någon av de många kortvågsklubbar som finns i Sverige.

Josef

Söndagen den 19 mars 1950 satt jag och grubblade med de nya S-intreglerna framför mig. Då föddes plötsligt Josef. Jag blev så glad, att jag hoppade på ett ben. Nu kanske ni tror, att Josef är min pojke. Så är emellertid ej fallet. Han är (läs: var) en S-intkärre. Han har en spännvidd på 150 cm.

De dagar som härefter följde var fulla av svett, möda och kasserade skisser.

När ritningarna var klara började bygget. När slutligen den 14:e dagens morgon randades stod Josef och blänkte på matsalsbordet. Han var målad i blått och vitt och på fenan fanns KSAK:s märke. Nu skulle det provflygas. Jag tog ut honom på fältet. Vid sin första beröring med sitt



»element» (ej värme-d:o) riktigt hoppade han högt. Inte av glädje, men väl därför att han var tung i baken (baktung). Nåväl, sedan han trimmats släppte jag upp honom med 20 m. lina. Han gjorde omkring en minut. Därpå bar jag honom försiktigt hem och packade ner honom i trunken. Han skulle med till Götalands-mästerskapen i Eksjö den 8 april.

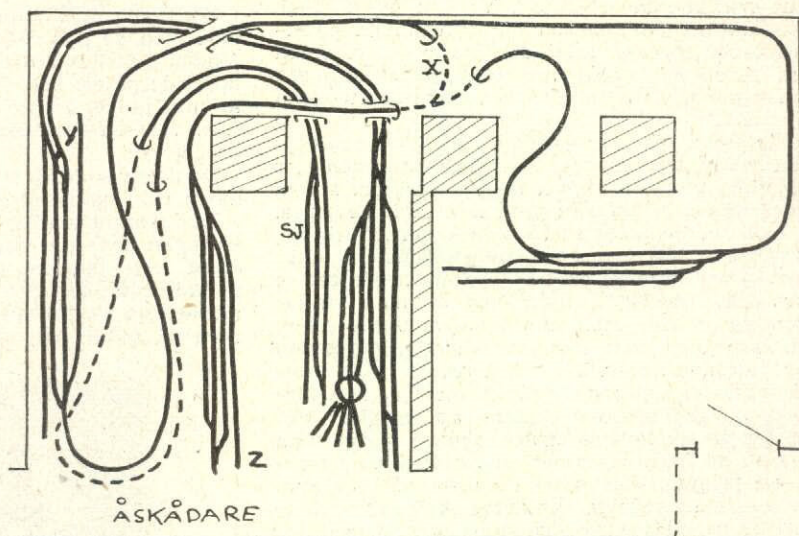
Väl framkomna till Eksjö stuvade vi upp våra modeller. Tävlingen gick ute på Rönneslätt, som kan liknas vid en vindtunnel. Det blåste upp allt mer och mer under tävlingen och var mellan 15 och 20 m/s. Och denna starka vind förorsakade ett olycksfall — Josefs. När han och jag gjorde vår andra start kom plötsligt en vindil och Josef uppförde sig som en fasttagen rymmare. Han slet av linan, rusade med full fart mot moder Jord, tog upp, virvlade upp till c:a 50 meters höjd (ej ö. havet). Därifrån gjorde han det »fallande lövet», vilket resulterade i en fruktansvärd krasch. Jag stövlade fram, tog av kepsen och hade en tyst minut för min fallne broder. Jag tänkte på vad som stod i en katalog: »Detta hade inte hänt om materialet varit från N. N.» Materialet var från N. N.

Begravningen hölls i Oskarhamns Krematorium (d. v. s. i pannrummet i källaren till vår kåk). De närvarande bjöds på tuggummi, varpå de grät en skvätt. Jag gick upp och kläckte Josefs yngre broder Joakim.

»PÄLLE».

SPÅRPLANER FÖR SMJ

Vi inleder den nya mj-säsongen med att presentera 4 spårplansförslag i Hobbyfolks tävling.



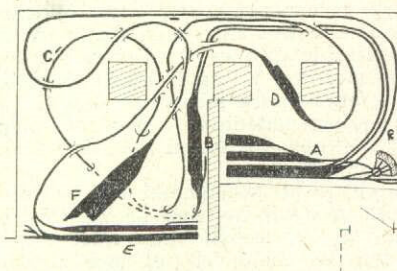
I Hobbyfolk nr 3 detta år utlystes en tävling, bestående i att forma en spårplan, lämplig för Stockholms Modelljärnvägsklubbs nya lokal vid Kungsträdgården, och en plan över lokalen visades i skala 1:100. Av utrymmesskäl kan vi endast visa vinnarförslaget i denna skala, de övriga tre förslagen blott i skala 1:200, något förenklade.

I allmänhet gör man alltför invecklade spårplaner, innan man börjar ett bygge. SMJ ville därför ha det så enkelt som möjligt, och dessutom i så stor överensstämmelse med verkligheten, att det går att köra trafik på banan.

Det vinnande förslaget, insänt av Jan Olsson, Näsbypark, vilken har att emotse de 25 bagisarna på posten, imponerar framförallt genom att det öppnar en mängd möjligheter att köra trafik, och att det går att bygga ut i flera tempon. Man kan börja bygget praktiskt taget i vilken ända som helst, redan efter det att två stationer är utbyggda kan trafiken börja. SJ-banan är mera en kuliss än en verklig bana, och vändslungan ursäktas därför. Vid x är ett finurligt spår inlagt som gör det möjligt att begränsa körningen till vänstra rummet på klubbkvällar med liten personal, då också SJ-banan kan lämnas helt ur räkningen. Vid y hade förslagsställaren glömt att göra rundgångsväxlar för loken — dubbelspåret är väl avsett för tåg som skall vända vid denna station? Lokaltåg! Vid z måste det finnas en vändskiva för loken. Lokstall bör också finnas, så att man inte blir tvungen att ta hem dem till huvudstationen. Stationerna är lagda så att man lätt kan komma åt tågen, och planen är inte alltför

hårt belamrad med spår. En mycket trevlig anläggning, alltså!

De tre övriga planerna tar vi med för att visa, så många variationer det går att få ut av den 70 kvadratmeter stora lokalen och för att ge en del spårplanstips — positiva som negativa. De presenteras här utan inbördes rangordning.



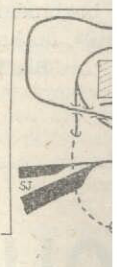
J. M. Eneroth, Kristianstad, har gjort en mycket detaljerad plan med en 56 meter lång huvudlinje ABCDE och en bibana AF. Vändskivor finns i A och F. Vid urspåringar och andra oförutsedda händelser är det emellertid litet svårt att komma åt alla delar av banan, och det är ont om reservutrymmen för verktyg, sammanträden och manövrering.

C. W. A. K bibana och samma driftspl kommunicera tioner i stället på sig emellertid



banchefens stör gående vagnar nästan omöjligt huvudlinjerna d ritat på den för som är så spänn spåriga banor, a

Två unga nor och Gösta Bengt det nedersta för möjligheterna ti med verkligt nöj mer in till den

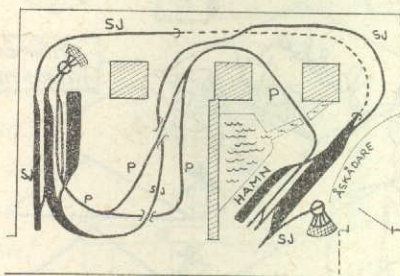


att passagerarna tiden får åka åt na för att göra av HF:s tecknare stora svagheten för klubbmedlem driftsplatserna.

Nå SMJ:s egen Det blir en över kan för säkra, a stående planer den! Men den k

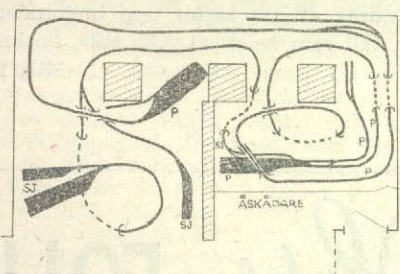
Vi ses igen!

C. W. A. Kleine, Ludvika, har kombinerat bibana och huvudbana så att de får gemensamma driftsplatser utan att egentligen kunna kommunicera närmare med varandra. Två stationer i stället för fyra. För trafikkörning lämpa sig emellertid spårplanen dåligt, och SMJ-



banchefens största invändning är att direktgående vagnar mellan huvudlinje och bibana är nästan omöjligt att genomföra. Dessutom är alla huvudlinjerna dubbelspåriga (dubbelspåret ej utritat på den förenklade skissen) och tågmöten, som är så spännande vid trafikkörning på enkelspåriga banor, alltför enkla.

Två unga norrköpingsgrabbar, Hans Bäckman och Gösta Bengtsson, har slutligen kommit med det nedersta förslaget. Fördelarna är de rika möjligheterna till variation och trafikkörning, med verkligt nöje noterar vi att SJ-banan kommer in till den privata stationen bakifrån, så

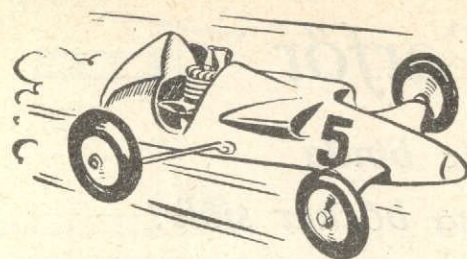


att passagerarna på direktgående vagnar hela tiden får åka åt samma håll. De vilda snirkelarna för att göra banan längre har förenklats av HF:s tecknare. Dessa snirkel är annars den stora svagheten hos förslaget, då det blir svårt för klubbmedlemmarna att komma fram till driftsplatserna.

Nå, SMJ:s eget förslag då? frågar läsaren. Det blir en överraskning till nästa nummer. Vi kan för säkra, att även den enklaste av ovanstående planer är invecklad i jämförelse med den! Men den kan man köra trafik på!

Vi ses igen!

Sjango.



MODELL- RACER- NYHETERNA

REKORDLISTORNA.

IMRCA:s världsrekordtabell får fortfarande justeringar, men nu är det bara små, små ökningsar på siffrorna. Man väntar med bävan, undran, tålmod, skräck etc. på att världsrekordet skall överstiga 150 miles, dryga 240 kmh, och flera pris är uppsatta till den första person som når denna toppnotering.

Klass och namn:	mph	kmh
Spur Gear, Eddie Anders	138,88	223,50
Hot Rod, C. W. Liggett	115,63	186,08
Proto special, Howard Fox ..	140,73	226,48
Proto katalog, Howard Frank	130,81	210,51
Mite class, Ray Benskin	91,93	158,19

KATALOGREKORDET,

som skulle "konserveras" medan resultaten strömmade in efter de nya reglerna, har sin egen lilla historia. Det blev i Sverige ett märkbart missnöje med de nya reglerna, och ännu värre i Amerika. Man ville inte riskera en dyr kärva genom att köra utan bränsleavstängning, dessutom dubbla distansen mot tidigare. Följaktligen blev IMRCA:s styrelse tvungen att slå till ögonblicklig reträtt, alla nya regler har strukits och de gamla från 1949 gäller.

NYA REGLER

för miteklassen väntas, och förändringen blir en ökning av den tillåtna spårvidden, så att 29"-motorerna kan användas. Där ser man! Till slut kommer de fram till den föreslagna "svenska" regeln: allt fritt utom motorvolymen.

En annan bestämmelse, som för oss svenskar — hoppas vi — väl närmast kan betraktas som en kuriositet, är att IMRCA utfärdat bestämmelser om att ingen får vara påstruken av starka drycker då han kör modellracerbil. Nykterhet vid ratten, även om man inte här någon ratt!!! Håll alltid i tankarna att alkohol alltid hålls i tankarna! (Säg det fort fem gånger!)

Alla skall veta, att det kan bli olyckstillbud vid banorna även bland helt nyktra modellracerbilförare. En man, som krossade sin bil genom att den stannades med bara tummen, sökte aldrig läkare för sin sargade tumme och har numera

(Forts. på sid 26)

Varför

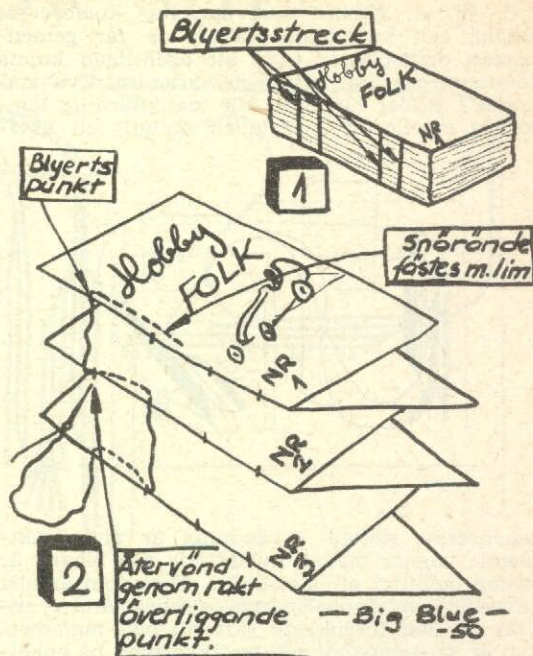
inte binda
sina böcker själv!

Många gånger har du säkert velat samla dina tidningar på ett bättre sätt än genom att binda ett snöre om dem. Kanske har du tänkt lämna in dem till ett bokbinderi, men tvekat inför det höga priset. Här nedan följer emellertid ett enkelt sätt att själv binda in dem.

De enda grejor som behövs för inbindningen, är en bit segelgarn, en stoppnål och litet lim. Efter det tidningarna lagts i en hög i den ordning de skall vara inbundna, ritas på deras rygg fyra blyertsstreck (se fig. 1), utvisande de punkter där stoppnålen skall stickas in resp. ut. Slå sedan upp mittuppslaget på översta tidningen, stick stoppnålen genom tidningen så att nålen kommer ut genom blyertspunkterna, och fäst snöranden med lim i tidningens mittuppslag. Stick in nålen genom rakt underliggande blyertspunkt i nästa tidning, och upprepa detsamma genom alla tidningarna som skall bindas in (se fig. 2). Då nål och tråd kommer ut genom understa tidningen, återvänder man genom rakt överliggande punkt i närmaste övre tidning, och det föregående förfarandet på väg ned genom tidningshögen upprepas på vägen upp genom högen, detta för att större stabilitet i bindningen skall erhållas. Såsom nu gjorts i det ena paret blyertspunkter upprepas exakt i det andra paret. Då bindningen slutförts fästes naturligtvis även snörets andra ände med lim i mittuppslaget. Den inbindning, som på detta sätt erhålles, blir om man under bindningen drar åt snöret ordentligt, mycket fast och stabil.

Vad som saknas nu är en pärm till det hela, och i det fallet finns många alternativ. Det enklaste är att vika en bit starkt papper eller klot kring inbindningen som en pärm, och sedan limma fast den i inbindningens rygg. Man kan sedan texta på pärmen innehållets titel eller om man har titeln tryckt, klistra på den.

Om du på detta sätt binder in t. ex. Hobbyfolk får du en trevlig bok istället för en mängd lösa tidningar. Ingenting av tidningens innehåll



går bort, du kan läsa tidningen precis lika bra längst in på sidan, som längst ut. Bind gärna första gången in några tidningar som du inte är så rädd om, så du kan rätta eventuella fel nästa gång. Sedan är det väl knappast något som hindrar att du sätter upp bokbinderi, och i vilket fall som helst: »Lycka till», önskar

Big Blue.

Hobby FOLK

Nr 6 September 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

Fördubbla
denna
ritnings
mått för
HO-
skalan!

GODS!

Det första Ni godsmagasin, är använde jag, då 3 x 5, 3 x 11, 4 x 4 x 11 och 4 x 18. i millimeter.

Först byggdes lämpligen enligt taksparrarna, av har stommen klär. Ur vägg. När detta är gjort passare. Med passare i väggen. Näster och dörrar. Fönsterkarmarna fanér, och klistra Ni med dörrpost insidan av magasin fanér. Varje dörr åt var sitt håll. I ma sätt som vägg Handtagen böjs a gavlarna äro fär som också görs av mas en remsa av taket »riktigt», maskinspapper (N breda, och sedan taket målats sv skarvar, får de p takpapp.

Själva grunden att fanér skäres i och 2 x 5 x 15 till den övre kanten.

Ja, nu har vi k naden är färdig. sinsbryggan. Der sätt.



Spörande
fästes m. lim

Big Blue -
-50

precis lika bra
ut. Bind gärna
gar som du inte
ta eventuella fel
knappast något
bokbinderi, och
till», önskar

Big Blue.

OLK

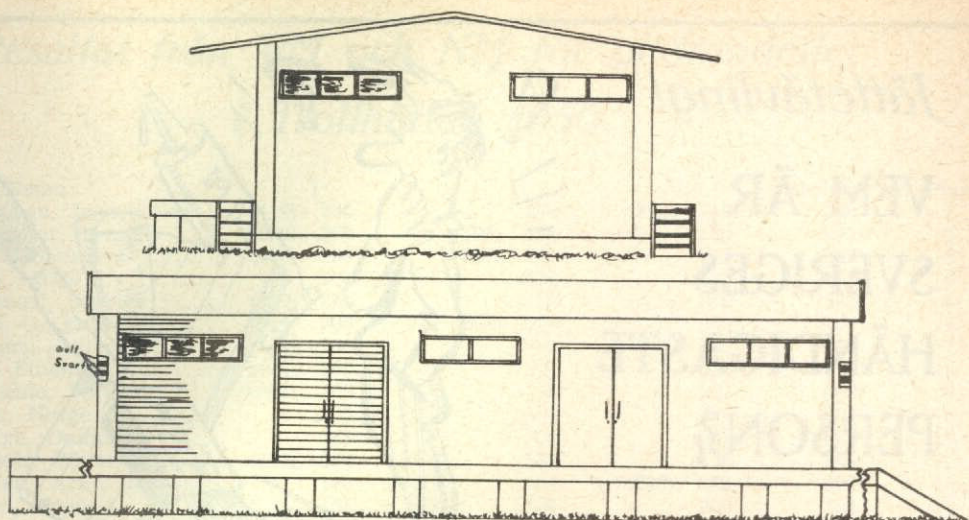
1950

givare: JAN
rgsgat. 6 —
angö 11 20 86,
35 49 46. Pre-
6:—, i Dan-

250

b y f o l k

Fördubbla
denna
ritnings
mått för
HO-
skalan!



GODSMAGASIN för MODELLJÄRNVÄGEN

Det första Ni gör när Ni skall bygga detta godsmagasin, är att skaffa material. Följande använde jag, då jag byggde mitt. Lister 4 x 4, 3 x 5, 3 x 11, 4 x 5, 2 x 4, 1,5 x 2, 10 x 10. Flak 4 x 11 och 4 x 18. Fanér 1, 2 och 4. Alla måtten i millimeter.

Först byggdes en stomme av lister, 4 x 4 mm, lämpligen enligt bifogade skiss. Därefter göres taksparrarna, av 2 x 4 mm lister. När Ni sedan har stommen klar, ritas väggarna på 2 mm fanér. Ur väggarna skäres fönster och dörrar. När detta är gjort tar Ni fram en linjal och en passare. Med passaren ritsar Ni sedan »bräder» i väggen. När detta väl är klart, göres fönster och dörrar. Fönsterna består av celluloid. Fönsterkarmarna skär Ni också ut ur 2 mm fanér, och klistrar utanpå väggen. Likadant gör Ni med dörrposterna. Dörrarna, som skjutas på insidan av magasinet, görs lämpligen av 2 mm fanér. Varje dörr består av 2 halvor som skjutas åt var sitt håll. Dörrarna »brädar» Ni på samma sätt som väggarna, dock inte riktigt lika tätt. Handtagen böjs av pianotråd. När väggarna och gavlarna äro färdiga, kommer turen till taket, som också görs av 2 mm fanér. På gavlarna limmas en remsa av fanér, 4 mm bred. Vill Ni ha taket »riktigt», kan Ni klippa tjockt skrivmaskinspapper (Normal 3) i remsor, c:a 15 mm breda, och sedan klistra dessa på. När sedan taket målats svart (matt) och man ser dessa skarvar, får de prägel av att vara belagt med takpapp.

Själva grunden på magasinet göres på så sätt att fanér skäres i ett flak 2 x 5 x 22 till väggarna och 2 x 5 x 15 till gavlarna. Flaket sneddas lätt i den övre kanten.

Ja, nu har vi hunnit så långt att själva byggnaden är färdig. Turen har kommit till magasinbryggan. Denna kan Ni göra på två olika sätt.

ALT. 1. Hela bryggan göres av ett enda flak, 4 x 18 mm, imiterande betonggjutens brygga. Använder Ni Eder av denna, bör Ni först dra över den med medelgrovt sandpapper, så att ytan blir lite grand skrovlig.

ALT. 2. Bryggan göres enl. äldre typen. Ni tar då i stället 3 lister 4 x 5 mm (längden bestämmer Ni själv) och limmar fast dessa vid varandra genom att undertill använda gammal räls, som fastlimmas vid listerna med ett avstånd av c:a 5 cm mellan varje räls. Mellan ribborna göres ett avstånd av c:a 1 mm. Denna typ av bryggor är som Ni kanske sett den vanligaste vid de svenska godsmagasinen. Bryggan mot »landsvägen» göres på samma sätt (alt. 1 eller 2) dock bör påpekas att den är endast 3 x 11 mm. Listerna som i detta fall komma till användning vid byggandet enl. alt. 2. bör således vara 3 x 5 mm. Även här gör Ni ett mellanrum mellan listerna med 1 mm.

Ja, nu har Ni kommit så långt att målningen skall taga vid. Magasinet målas rött, lämpligen användes plakاتفärg, som imiterar slamfärg väldigt bra. Gavellisterna, både på väggarna och taket, liksom fönsterbågarna, målas vita (vit cellulosa-lack). Dörrarna kan Ni måla antingen mörkgröna eller svarta (även här användes cellulosalack). Tak och bryggor (enl. alt. 2.) målas med svart lack, antingen cellulosalack eller zaponlack. Pelarna som håller bryggan, grunden och bryggan, byggd enl. alt. 1 målas med grå plakاتفärg. Till sist målas gavelmärket på magasinet (se ritn.). Dessa märken finnes emellertid endast på sidan som vetter mot spåret.

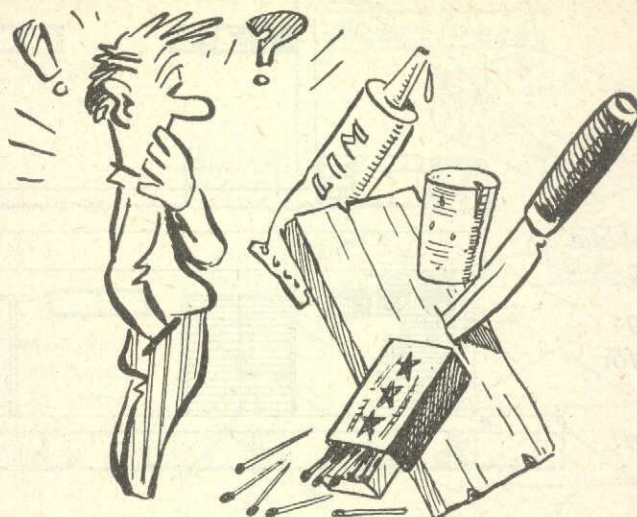
Ja, nu skulle magasinet vara färdigt, så det är bara att »sätta in det i trafik». Lycka till.

Thames Wood.

September 1950

Jättetävling!

VEM 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. Populärt 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.

Modellracernyheterna.

(Forts. från sid 23)

en egendomlig vinkel på tummen och är dessutom nästan invalid i densammas yttersta led.

"ANKAN" PÅ ENGLANDSTURNÉ.

Anders Holmqvist, "Ankan" kallad och Geting till professionen, har ett sjusårdeles modellmotorstall, lika pråktigt som faderns uppsättning solvallatravare, men oändligt mycket snabbare. Nu senast har han varit i England och ställt till sensation genom att köra 207 knutar med sin "Bob Loose"-kärre. Bilen gick som bekant också

fort i Eriksdalshallen i våras, där den knäpptes inofficiellt för 201 kmh. Han blev mycket god vän med "Aeromodellers" andreredaktör Hundleby, som skänkte honom ett radioaggregat för fjärrstyrning. Ankan skall pröva detsamma i en båt. Namnförslag till båten: "Ankan".

GETINGARNA

har sitt 5-årsjubileum med stora tävlingar i Eriksdalshallen och Ella Park i höst.

De som önskar deltaga i tävlingarna torde anmäla sig under den första veckan i september till ordf., red. Jan Jangö, Bokbindarvägen 47, Hägersten, eller ringa eller skriva till Hobbyfolk.

Nar
Bernfest, Stjepan
Odenman, Ragna
Hansen, Arne, D
Hagen, Knut, Ne
Persson, Lennar
Bennet, J. M. G
Sandberg, Kurt,
Santala, Leo, Fir
Silmunen, Taunc
Schiøll, Stein, N
Høst-Aris, Age,
Wallenius, Rolf,
Lauridsen, Jens
Bickel, Alfred, S
Bootland, T., En
Sandberg, Sture,
Prhavc, Jose, Ju
Maret, Georges, I
Hinks, R. Englar
Hansen, B., Dann
Davis, Stuart, M
Mölbach, Thor, M
Spring, Helge, Fir
Hanson, M. L., E
Fresl, Emil, Jugo
Haslach, Traugott
Antonsen, Svein,
Bächli, Bruno, Sc

* Resultatet m
Siffrorna inom

HOBBYFOLK SMÅANNOR

Hobbyfolk
pris av 90
annonsen ä
till Hobbyf
i 10-öres fr

* T I

DIESELMOTO
inkörd. Pris k
Box 50, Stavre

En alldeles
(mitekärre), k
Tel. Borås 54

Resultat från VM och NM för glidmodeller i Trollhättan 1950

Namn	I	II	III	Slutresultat	Plac.
Bernfest, Stjepan, Jugoslavien ..	(417) 360	200	(508) 360	920	1
Odenman, Ragnar, Sverige	(560) 360	(370) 360	183	903*	2
Hansen, Arne, Danmark	(486) 360	(637) 360	147	867*	3
Hagen, Knut, Norge	323	226	301	850*	4
Persson, Lennart, Sverige	(610) 360	113	(857) 360	833*	5
Bennet, J. M. G., England	(457) 360	(408) 360	62	782	6
Sandberg, Kurt, Sverige	(387) 360	48	(378) 360	768*	7
Santala, Leo, Finland	(404) 360	125	268	753*	8
Silmunen, Tauno, Finland	(1083) 360	91	301	752*	9
Schiøll, Stein, Norge	295	165	244	704*	10
Høst-Åris, Åge, Danmark	165	256	264	685*	11
Wallenius, Rolf, Finland	(634) 360	180	126	666*	12
Lauridsen, Jens Arne, Danmark	160	59	(765) 360	579*	13
Bickel, Alfred, Schweiz	158	66	300	524	14
Bootland, T., England	122	98	256	476	15
Sandberg, Sture, Sverige	138	190	138	466	16
Prhavic, Jose, Jugoslavien	283	14	166	463	17
Maret, Georges, Schweiz	87	244	117	448	18
Hinks, R. England	166	110	169	445	19
Hansen, B., Danmark	131	158	143	432	20
Davis, Stuart, Monaco	290	71	67	428	21
Mølbach, Thor, Norge	81	162	167	410*	22
Spring, Helge, Finland	203	111	95	409	23
Hanson, M. L., England	65	155	179	399	24
Fresl, Emil, Jugoslavien	135	91	145	371	25
Haslach, Traugott, Schweiz	71	214	70	355	26
Antonsen, Svein, Norge	45	60	56	161	27
Bächli, Bruno, Schweiz	97	—	—	97	28

* Resultatet medräknas i Nordiska Landskampen.

Siffrorna inom parentes visar exakta tiden vid flygningar över maximitid.

HOBBYFOLKETS SMÅANNONSER

Hobbyfolk mottar radannonser till ett pris av 90 öre per rad. Största format på annonsen är 6 rader. Manuskript sändes till Hobbyfolks red., varvid likvid bifogas i 10-öres frimärken.

★ TILL SALU ★

DIESELMOTOR, MILLS P 75, m. prop. end. inkörd. Pris kr. 35:—. Sture Rodling, adr.: Box 50, Stavre.

En alldeles ny Olson & Rice modellracer (mitekärre), komplett för 150:—. Tel. Borås 542 21



E. D.-diesel 2 cc Comp. Special, obegagnad, med svänghjul, propeller för båt, spinner för flygplan, kr. 65:—.

E. D. RADIO CONTROL UNIT, fullständiga tillbehör kr. 300:—, oanvänt.

ETA 29, något begagnad, kr. 40:—.

Albon Javelin, 1 cc diesel, kr. 40:—, ny. För vidare upplysningar, kontakta HOBBY-FOLKS REDAKTION.

HOBBYFOLKET

SKRIVER I

HOBBYFOLK



NÄSTA INNEHÅLLSRIKA NUMMER

UTKOMMER

1

OKT.

HOBBYFOLKET

PRENUMERERAR PÅ

HOBBYFOLK



Carl A. Franzéns Tryckeri A.-B.
Stockholm 1950