

Hobby FOLK

RÄVJAKT I VÄSTERÅS

★

TUNNELBANETÅG

★

"SM" I U-KONTROLL

★

WENTZELS NYA KATALOG

★

JETEX-NUMMER

PRIS 75 ÖRE

I DANMARK
O. NORGE 1 KR.
I FINLAND 40 FMK

NR

7 O K T.
1950



Rymd-Johan & Co.

FORMATÄNDRINGEN

har på mångas begäran uppskjutits till årsskiftet. Dels finns det tydligen väldigt många, som binder in hela årgångar och berikar bokhyllan — allra helst nu, sedan hemligheten med inbindningen avslöjades i en artikel i förra numret. Dels finns det också en snäll farbror, boktryckare Franzén, som inte törs lova att trycka det nya formatet förrän det har kommit en pillemogrej till den nya pressen. All right, som smålänningen säger, vi kör det gamla hederliga formatet och gör en flott avslutning på Hobbyfolks två första årgångar. Julnumret är redan under arbete och väntas bli något alldeles extra. Fyra färger på omslaget, massor av ritningar och knepigheter inuti... Vi ska avslöja mer i nästa nummer...

MERA RYMD-JOHAN!

utropar för första gången sedan Rymd-Johan åkte i fängelse en insändare. Vi har för den skull satt oss i förbindelse med Rymd-Johan och Skräll-Anders. De trivs emellertid bra i fängelset, där de sitter inne på två år för olämpligt uppförande på Stureplan i Stockholm. Rymd-Johan hälsade emellertid så hjärtligt.

Samma läsare har massor av frågor om U-kontroll, och han blir nog nöjd både med det här och med kommande nummer.

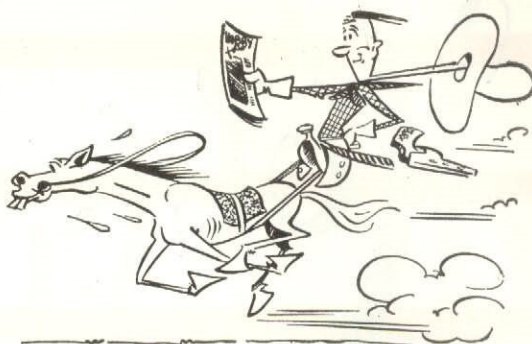
HOBBYFÖRFATTARE UPPTÄCKS

nu på löpande band i Hobbyfolks uppsatstävling. Hobbyfolk har sedan den tävlingen startade begåvats med ett tjugotal nya fasta medarbetare. På det sättet fullföljes det jättestora arbetet med Hobbyfolk — en ny tidning, en ny läsekrets, en ny medarbetarstab. Av tjugutalet medarbetare är det bara tre, som före Hobbyfolks startande tidigare arbetat i branschen.

VI HAR KNUTIT

två nya trevliga bekantskaper, två utländska tidningar, med vilka vi börjat samarbeta. Det första resultatet finner ni på mittuppslaget, en ritning ur den franska "Modèle Magazine", vars redaktör Monsieur Guillemard mycket gärna byter ritningar med oss. Men han vill gärna ha ett par ritningar till goda svenska A-2 segelmodeller, och de efterlyses härmed bland de modellritande läsarna.

Den andra trevliga bekantskapen är den finska Askartelu-Hobby, en hobbytidning på finska, nå-



got mer universell än Hobbyfolk, genom att den har på programmet frimärken, cykelbilar, hemslöjd, kvinnliga hobbies etc. Under besöket i Finland i samband med Wakefieldtävlingen träffade red. förresten en massa trevliga hobbyister, och resultaten kommer så småningom att visa sig i dessa spalter...

OCH SÅ BÖRJAR VI DET GAMLA TJATET IGEN!

Prenumeration! På nio månader har Hobbyfolk visserligen fördubblat antalet prenumeranter, men målet är att varje läsare är prenumerant, och dit är vägen ännu lång. I detta nummer har vi på annan plats två stora erbjudanden — gratis prenumeration till årets slut för den som redan nu prenumerar — och gratis prenumeration för hela nästa år för den som skaffar tre nya prenumeranter!

Om jag tillägger, att vi dessutom planerar att lämna en valfri gratisritning till alla som är prenumeranter före julafton, oavsett om de är gamla eller nya, förstår alla att det lönar sig att prenumerera på Hobbyfolk.

Och prenumeration är det enklaste sättet att stödja Hobbyfolk. Prenumeranterna får alltid tidningen senast den 1:a i varje månad. Av tekniska skäl måste nämligen lösnummerköparna vänta till den första eller andra onsdagen i varje månad, innan de kan köpa tidningen. Att prenumerera är alltså praktiskt och bäst för alla...

Vi ses den 1 november!

Jan Jangö.

TEXTNING

av hyllningsadresser m. m.
utföres billigt

ALVAR SOHL, Box 2155, TORSBY.

JETEXTÄVLING

Redan i våra man som gör Jetex Industries Jetexmodeller. I Challenge Trophy Jetexflygare runt om i världen. Uttagningarna h

Arets tävling klokt av svensk över lämpliga k Uttagningarna h deltagare utser skickar in result



Man tävlar en (dock minst 15 stor final på Fa okt. — Resultat i nästa nummer

Vid uttagning ket listigt tillväg storlekar på ag att ladda med två största mod tävla i en klass en rättvis inbör de olika kombina flygtiden divide tiderna, och de utslaget.

Motortiderna

För Jetex 50

"	"	100
"	"	200
"	"	200
"	"	350
"	"	350
"	"	350



k, genom att den
cykelbilar, hem-
Under besöket i
eldtävlingen träf-
evliga hobbyister,
ngom att visa sig

MLA

der har Hobby-
t prenumeranter,
är prenumerant,
tta nummer har
danden — gratis
den som redan
enumeration för
far tre nya pre-

om planerar att
alla som är pre-
t om de är gam-
et lönar sig att

dlaste sättet att
erna får alltid
månad. Av tek-
nummerköparna
onsdagen i varje
ngen. Att prenu-
ist för alla...

Jan Jangö.

NG

r m. m.

TORSBY.

b y f o l k

JETEXTÄVLINGARNA BÖRJAR NU!

Redan i våras instiftade den engelska firman som gör Jetexladdningarna, Imperial Chemical Industries Ltd, en stor pokaltävling för Jetexmodeller. Pokalen, benämnd "The I.C.I. Challenge Trophy", skall vandra evigt, och alla Jetexflygare runtom i hela världen kan lätt delta, eftersom tävlingen i uttagningsskedet går på hemmaplan, och man kan sedan skicka kärran som "Proxy" till England. I England bjuds förresten deltagarna på fria resor, och de bästa deltagarna erhåller penningpriser.

Årets tävling är redan avslutad, men det vore klokt av svenskarna att redan nu börja fundera över lämpliga konstruktioner till nästa tävling. Uttagningarna hölls från 1 maj till 10 sept. Varje deltagare utser en kontrollant i hemorten och skickar in resultatet av en eller flera flygningar.



Man tävlar enbart i tidsflygning. De 30 bästa (dock minst 15 från Storbritannien) tävlar i en stor final på Fairlop Aerodrome i Essex den 1 okt. — Resultaten kommer antagligen att inflyta i nästa nummer av Hobbyfolk.

Vid uttagningen av finalisterna går man mycket listigt tillväga. Som alla vet, finns det olika storlekar på aggregaten och olika möjligheter att ladda med en eller flera laddningar på de två största modellerna. För att alla skall kunna tävla i en klass och för att man ändå skall få en rättvis inbördes placering har man fastställt de olika kombinationernas motortider. Den totala flygtiden divideras med de fastställda motortiderna, och de därvid erhållna kvoterna faller utslaget.

Motortiderna är följande:

För Jetex 50 (en laddning)	15 sek.
" " 100 (en laddning)	18 sek.
" " 200 (en laddning)	14 sek.
" " 200 (två laddningar)	28 sek.
" " 350 (en laddning)	11 sek.
" " 350 (två laddningar)	22 sek.
" " 350 (tre laddningar)	32 sek.

KOMBINATIONSBYGGSATSER FRÅN ISACSON.

Att Jetex betyder en revolution inom modellbygget, blir man alltmer övertygad om. Ju fler modeller man bygger, desto klarare inser man att möjligheterna är obegränsade. En bit balsaf, rätt avslipad och lackerat, kan med en påsatt Jetexmotor bli en racerbåt som gör avsevärda hastigheter. Sätt hjul på, och det blir en ännu snabbare racerbil! Experimentera med nya vingtyper på modellflygplanen, eller försök göra en flygande vinge!

Allas vår "Sigge" Isacson lanserar nu ett par "kombinationsbyggsatser" med flera ritningar i en och samma byggsats och medföljande material till minst en av de presenterade modellerna. Även om dessa byggsatser inte riktigt är "den nya tidens" modeller utan fastmer är ganska konventionella, torde uppslaget vara gott. Vi tror också att många kommer att använda de nya kombinationsbyggsatserna på fri hand och själva konstruera, ändra och experimentera med det förelagda materialet.

Den flygande vingen är den intressantaste av kombinationsmodellerna, och racerbåtarna — vare sig man bygger dem för Jetex eller för gummimotor med luftpropeller — kommer säkert att öka det hittills alldeles för svaga intresset för sjöbetonat modellbygge.

VISSTE NI OM JETEX

att uppfinningen helt grundar sig på de raketaggregat, som användes vid starten av överlastade krigsflygplan? Det är just därför, som en så pass stor firma som I.S.I. är inkopplad på området.

Sjango.

JETEX

Prova JETEX i flygplan, båtar, bilar — den ger rekordfart

FRÅGA FÖRST I DIN AFFÄR!

Sänd mot postförskott plus porto:

Till Ingenjör SIGURD ISACSON, Lidingö

.... DEMON, tävlingsmodell	3:90
.... STOR tub ÖRN-cement	0:90
.... Jetex-RACERBÅT	5:90
.... Jetex-FLYGPLAN-sats (Vampire, Fl. Vingen)	5:90
REAKTIONSMOTORER till dessa modeller:	
.... JETEX "100"	19:—
.... JETEX "Junior"	9:75

Namn:

Adress: HF nr 7

Oktober 1950



Efter att ha stigit upp kl. 04.15, krånglat mig från Enebyberg till Stockholm och suttit på ett tåg i 2 tim. och 30 min., anlände jag kl. 09.38.10 till Västerås C, där Arne Sohlström i Västerås Radioklubb var nere och mötte. Västerås Radioklubb hade anordnat en rävjakt (Nej, inte vanlig rävjakt, men i alla fall en rävjakt.).

Nåja. Det är inte så lätt för läsaren att förstå vad det rör sig om, så jag får väl tala om vad rävjakt betyder i detta sammanhang. Först vill jag uppmana läsaren att tänka sig det hela som en orientering. Det går till så att två "kontroller" placeras ut någonstans i skogen inom en cirkel med t. ex. 2,5 km radie. Dessa kontroller består av en hemmabyggt sändarstation med en effekt av ungefär 2 watt. Vid dessa stationer sitter det sändaramatörer. Sändarstationen är räven. Rävsaxen är en mottagare, som praktiskt taget vem som helst kan sköta. Dess konstruktion är jag inte kapabel att gå in på, utan se separat artikel av västeråsamatören SM5XP. Rävjägarna skall nu försöka att fånga rävarna och det går till så här. Tävligen börjar vid ett visst klockslag. Då börjar den första kontrollen att sända ut sin igenkänningssignal som följes av en lång signal. Detta upprepas under t. ex. två minuter. Under denna tid skall rävjägarna, som cyklar med sin rävsax, stanna och försöka pejla räven-sändaren. Jägaren ställer sig då, som SM5ASR, Gösta Lindroth gör på omslaget, med saxen framför sig, så att han kan se genom ramantennen. Därefter vrider han sig runt tills

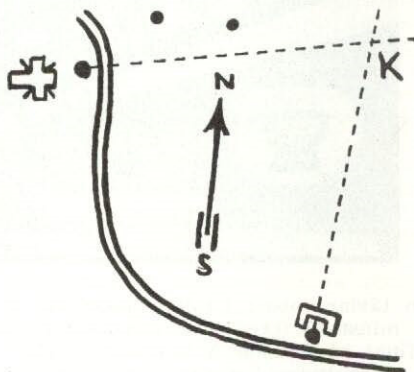
"Räv-Berra"

BLAND RÄVAR OCH RÄVSAXAR I VÄSTERÅS

DEN TREVLIGA OMSLAGSBILDEN

visar herr rävjägare SM5ASR Gösta Lindroth just som han i sin sax fått bäring på en trevlig räv.

Bilden t. v. visar rävjägerinnan och sändaramatörissan SM5BAG, Barbro af Geijerstam, i färd med att plocka ihop sin rävsax på Fiskartorget i Västerås strax före rävjaktens början. Bilden längst t. h. på nästa sida visar SM5AXR, Erik Nilsson i startögonblicket. Lägg märke till ansiktsuttrycket. Det gäller att koncentrera sig.



han får ljudminimum (eller pejllminimum). Det kan tyckas att de vore bättre att söka ljudmaximum, men jägarna förklarade för mig att det är lättare för örat att uppfatta ljudminimum än ljudmaximum. Emellertid. När jägaren fått tag i ljudminimum har han stationen antingen rätt framför sig, eller rätt bakom sig och han tar nu ut kompassriktningen och prickar ut denna på kartan.

Se fig. Jägaren står vid herrgården och har fått en bäring som går i riktning norr-söder. Nu vet han således att räven finns antingen norr om honom eller också söder om honom. För att veta var räven befinner sig måste han göra ännu en pejling. Han cyklar då till en annan punkt, i detta fall kyrkan, där han, nästa gång räven-sändaren är i gång, gör en ny pejling. Han tar ut kompassriktningen och får en linje som skär den första linjen i punkten K. Där

skall räven ligga. var räven finns kontrollen. Detta låta, för det mes att man för att fi möjligt bör ha en ligt mellan de b

... OCH SÅ VAR I VÄSTERÅS DE

Denna jakt ski männa beskrivnin använde sig av befann sig inom 2,5 km, de var til två, och i stället en effekt av 2 v sändare om 10 v

Jakten börjad Stockholm, Väste den angivna cirk den första pejlin med i kontrollan alla eventualitete dare. Med motta darna, och sända räv" om någon kom strax till an se nedan.

Kl. 11.45 börja att spotta fram jande: "V V V te amatörens anrop lång signal om 2

I början av de kan jämföras m liten skillnad me orientering tar i men vid rävjakt kontrollerna på dra rävens tur a d. v. s. kl. 11.20. hade signalen S Men när kontroll räv upptäckte de nalen SM5 BOJ För att rävjägar honom i stället f trollanternas snal iväg ett meddela tade till en ann

Rävarna var gånger att rävjä att lägga märke jägaren SM5AXI som rävjägare. fint, men redan terrängen var saxen. Trots nog nämligen över e räven. Den var den inte gick a dels inpå den. D gömda i nature skymt.

Av de tretton kats finna alla

D RÄVAR

VÄSTERÅS

LDEN

östa Lindroth just
en trevlig räv.

sändaramatörissan
i färd med att
get i Västerås strax
gst t. h. på nästa
i startögonblicket.
Det gäller att



ljudminimum). Det
att söka ljud-
ade för mig att
tta ljudminimum
är jagaren fått
tionen antingen
om sig och han
och prickar ut

rgården och har
ning norr-söder.
finns antingen
der om honom.
sig måste han
r då till en an-
där han, nästa
ör en ny pejling.
och får en linje
punkten K. Där

b y f o l k

skall räven ligga. Nu vet han således ungefär var räven finns och kan således leta rätt upp kontrollen. Detta är, hur underligt det än kan låta, för det mesta det svåraste. Tilläggas bör, att man för att få räven lokaliserad så noga som möjligt bör ha en vinkel så nära 90° som möjligt mellan de bägge bäringarna.

...OCH SÅ VAR DET ÄNTLIGEN RÄVJAKTEN I VÄSTERÅS DEN 10/9 -50:

Denna jakt skilde sig i detaljer från den allmänna beskrivningen ovan genom att rävjägarna använde sig av bil i stället för cykel. Rävarna befann sig inom en radie av 6 km i stället för 2,5 km, de var till antalet 3 i stället för normalt två, och i stället för hemmabygda sändare med en effekt av 2 watt var det denna gång armésändare om 10 watt.

Jakten började med att 13 rävjägare från Stockholm, Västerås och Arboga begav sig ut på den angivna cirkeln för att kl. 11.15 kunna göra den första pejlingen. Jag fick till en början följa med i kontrollanternas bil, som var utrustad för alla eventualiteter med både mottagare och sändare. Med mottagaren höll man kontroll på sändarna, och sändaren, som var avsedd som "extraräv" om någon av de ordinarie skulle strejka, kom strax till användning som ni kommer att få se nedan.

Kl. 11.45 började som sagt den första räven att spotta fram morsetecken och anropet var följande: "V V V test de SM5IV". SM5IV är sändaramatörens anropssignal. Efter anropet följde en lång signal om 20 sek.

I början av denna artikel skrev jag att rävjakt kan jämföras med orientering. Här är dock en liten skillnad mellan orientering och rävjakt. Vid orientering tar man endast en kontroll i taget, men vid rävjakt tar man, av praktiska skäl, alla kontrollerna på en gång. Således var det den andra rävens tur att börja sända 5 minuter senare, d. v. s. kl. 11.20. Amatörsändaren vid denna räv hade signalen SM5TL och sände på 3575 kc/s. Men när kontrollanternas skulle kontrollera denna räv upptäckte de att en amatörsändare med signalen SM5 BOJ låg alldeles bredvid räven SM5TL. För att rävjägarna inte skulle ta miste och pejla honom i stället för den riktiga räven, halade kontrollanternas snabbt fram en nyckel och knackade iväg ett meddelande till SM5BOJ, som snällt flyttade till en annan frekvens.

Rävarna var väl dolda och det hände flera gånger att rävjägaren strök tätt förbi räven utan att lägga märke till den. Tillsammans med rävjägaren SM5AXR kunde jag även följa tävlingen som rävjägare. SM5AXR pejlade in stationerna fint, men redan vid första rävens framletande i terrängen var det klippt — för jagaren med saxen. Trots noggrann och rätt inprickning tog det nämligen över en timme innan SM5AXP hittade räven. Den var nämligen så väl camouflerad, att den inte gick att upptäcka förrän man var alldeles inpå den. De andra rävarna var ännu bättre gömda i naturen, och av dem såg vi inte en skymt.

Av de tretton deltagarna hade endast en lyckats finna alla kontrollerna, och det var SM5XP,

Tore Gustafsson, som inom parentes sagt inte är ovan vid att inhösta segern vid rävjakterna.

Efter rävjakten blev de kaffe, läskedrycker o. d. (= och dopp) samt naturligtvis prisutdelning. Inte bara rävjägarna erhöill priser, utan också bilförarna. Prislistan såg ut så här:

- 1) SM5XP, Tore Gustafsson, med bilförare Nils Lindquist.
- 2) Arne Sohlström med bilförare Arne Ohlsson, Arne var f. ö. bästa icke-sändaren.
- 3) SM5AVS, L. Ek med bilförare Sven Svensson.
- 4) SM5ADI, Gösta Rosén med bilförare K. Hansson.
- 5) SM5ASR, Gösta Lindroth med bilförare D. Ramkvist.
- 6) SM5AXR, Eric Nilsson med bilförare G. Andersson.

Som priser utdelades presentkort, ficklampor, doppvärmare och annat smått och gott. Det ryktas att en bilförare hade vunnit en halvtimmes lektion på en bilskola i stan (Hm!).

Tävlingen var välorganiserad och västeråsarna har nog mycket att lära ut till andra klubbar — inte bara radioklubbar, förresten.

Rävjakterna i Sverige är inte så vanliga. Det är endast i Västerås, Stockholm och västra Skåne, som dessa jakter anordnas regelbundet. Att det är en nyttig hobby förstår man lätt. I händelse av krig finns det tillgång till amatörer som med hjälp av sina "rävsaxar" kan hjälpa till och spåra upp hemliga sändare. Kort sagt, nytta förenas med nöje. Samt ett stärkande friluftsliv.

Hobbyfolk får säkert tillfälle att återkomma till rävjakt och västeråsare.

RÄV-BERRA.



Det är inget tvivel om, att U-kontrollflygning är en kommande sport i Sverige. Den ur Raceroctan utbrutna klubben MRC Star Flyers stod tillsammans med Älvsjö Modellflygklubb och KSAK som arrangör för den första stortävlingen med den energiske ing. Bengt Ekstam som tävlingsledare inför en sakkunnig publik med Brommas flygplatschef Charlie Florman och modellfabrikanten Sven Wentzel i spetsen.

speedklassen, och därför kom kvaddningarna att bli mycket betydelsefulla för placeringarna. Så t. ex. fick "lidingöraketen" Lars Höwing i speed klass I trots två goda flygningar över 100 kmh se sig slagen av Per Axel Eliasson, fast denne på sina tre flygningar låg 30 kmh sämre i varje start.

Sven Olof Ridder i Vingarna har drivit den avancerade flygningen till suveränt mästernskap

"PROV-SM" I U-KONTROLL

Genom att tävlingen var ny i sitt slag kunde man spåra en slags "nybyggarstämning" på Skarpnäck — det låg något av gamla tiders experimentlusta i luften.

Med sammanlagt 53 anmälda flygplan föreföll "prov-SM" för U-kontroll på Skarpnäck kunna bli en verklig stortävling. Emellertid tycks hobbyister över huvudtaget ha som specialitet, när en ny gren kommer fram, att anmäla både otrimmade och ofärdiga, ja till och med obygda kärror. Endast 20 proc. av de anmälda kunde således genomföra tävlingen. Teamracing stod på programmet, men grenen ströks på grund av alltför få anmälningar, och vi fick i stället avnjuta vilda farter i "sped"-klassernas uppgörelser och Sven Olof Ridders rafflande omvända loopingar i "stunt"-mästerskapet.

I dessa spalter har tidigare redogjorts för skillnaden mellan "stunt" och "speedster". I den ringa konkurrens, som nu blev, ställde en och samma modell upp både som det ena och det andra, och tävlingens flitigaste deltagare var Per Axel Eliasson, som turnerade med modellerna och ställde upp i hela fyra klasser.

Amerikanska världsrekordet ligger nu på över 350 km/tim, och även i jämförelse med europeiska farter står sig svenskarna väl ännu ganska slätt. De höll nu omkring 100 kmh i samtliga klasser. Man beräknade medeltalet på tre körningar i

och vann främst på sina fräna "bunts", omvända loopingar huvudstupa från höjdläge och med återgång direkt till höjdläge. Han gjorde en egendomlig knix genom att ta in linan med den andra handen och tvärt släppa den igen. Ridders värsta konkurrent Eliasson hade oturen att kvadda så snart han gick över till inverterad flygning.

U-kontrollen har framtiden för sig, men här behövs rutin, och det behövs platser att träna på. Charlie Florman, flygplatschefen på Bromma, har funnit en lämplig plats invid Bromma flygfält, där han tror att alla modellmotorfantaster skall kunna samlas. Det gäller bara att få tillstånd av myndigheterna...

På nästa sida har Hobbyfolks fotograf sin vana trogen gjort ett stort bildsvep på Skarpnäck. I översta raden visar t. v. Tony Gustafsson, Älvsjö och t. h. Anders Lindqvist, Borlänge, sina modeller i minsta klasserna. Segraren i största klassen, Lennart Forsberg, ser om sin vita maskin på första bilden i mellersta raden. I mitten "Lidingöraketen" Lars Höwing och till höger i mellersta raden Olle Eriksson, MRC Star Flyers. I nedre raden Per Axel Eliassons stuntkärre, en förskräckligt ful maskin med extra bred osymmetrisk vinge. Jämför den med "vingen" Sven-Olof Ridders modell längst ner till höger! Publikbilden visar som alla ser Charlie Florman och Sven Wentzel med fru och boxer.

RESULTAT AV SKARPNÄCK 17
Speed Special (0
 1. Tony Gustafs
Speed II (0—2,5
 1. Per Axel Eli
 2. Lars Höwing
Speed II (0—5 c
 1. Olle Eriksson
 2. Per Axel Eli
Speed III (0—10
 1. Lennart For



HOBBYFOLK GRATIS

★ TILL ÅRETS SLUT ★

Till alla som prenumererar under okt. månad för 1951 skickar vi gratis nov.-numret och det stora utökade julnumret i flerfärgstryck. Använd kupongen nedan eller skriv av den!

Till HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Undertecknad önskar prenumerera på Hobbyfolk för 1951, varvid de två återstående numren för 1950 skall tillsändas mig gratis.

BETALNINGEN

Pricka för ☐ insättes på postgirokonto 35 49 46.

☐ torde uttagas mot postförskott samtidigt med att novembernumret utsändes.

Namn:

Adress:

.....

tvadningarna att placeringarna. Så s Höwing i speed gar över 100 kmh asson, fast denne smh sämre i varje

na har drivit den eränt mästerskap

OLL

"bunts", omvända öjdläge och med Han gjorde en in linan med den igen. Ridders oturen att kvadda terad flygning. ör sig, men här platser att träna chefen på Broms invid Bromma modellmotorfan- räller bara att få

raf sin vana trogen k. I översta raden i och t. b. Anders i minsta klasserna. Forsberg, ser om i mellersta raden. ving och till höger MRC Star Flyers. tuntkärre, en för- bred osymmetrisk Sven-Olof Ridders kbilden visar som Wentzel med fru

IS

stgirokonto

ot postför- med att utsändes.

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

b y f o l k

RESULTAT AV PROV-SM I U-KONTROLL PÅ SKARPNÄCK 17 SEPT. 1950.

Speed Special (0-1 cc, 7 anmälda)

1. Tony Gustafsson, Å .. 86,1 83,3 82,1 83,8

Speed II (0-2,5 cc, 13 anmälda)

1. Per Axel Eliasson, SF 73,1 71,1 72,0 72,1

2. Lars Höwing, Ra 101,7 104,0 — 68,6

Speed II (0-5 cc, 10 anmälda)

1. Olle Eriksson, SF ... 109,8 — 98,9 69,7

2. Per Axel Eliasson, SF — — 102,9 34,2

Speed III (0-10 cc, 9 anmälda)

1. Lennart Forsberg, Å 124,6 116,5 102,9 114,7

De tre första siffrorna är hast. pr flygning, högra siffran medeltalet.

Stunt I (0-2,5 cc, 9 anmälda)

1. Sven Olof Ridder, V .. 74 p 85 p 169 p

2. Per Axel Eliasson, SF 50 p 18 p 68 p

3. Olle Eriksson, SF 46 p 18 p 64 p

Stunt II (0-5 cc, 8 anm.)

1. Sven Olof Ridder, V .. 28 p 76 p. 104 p

2. Per Axel Eliasson, SF 44 p 28 p 72 p

Förkortningar: SF = MRC Star Flyers, Stockholm. Ra = MRC Raketen, Lidingö. V = MFK Vingarna, Stockholm. Å = Älvsjö MFK.



Planerar 9.000-tonnaren som yrke och bygger den som hobby!

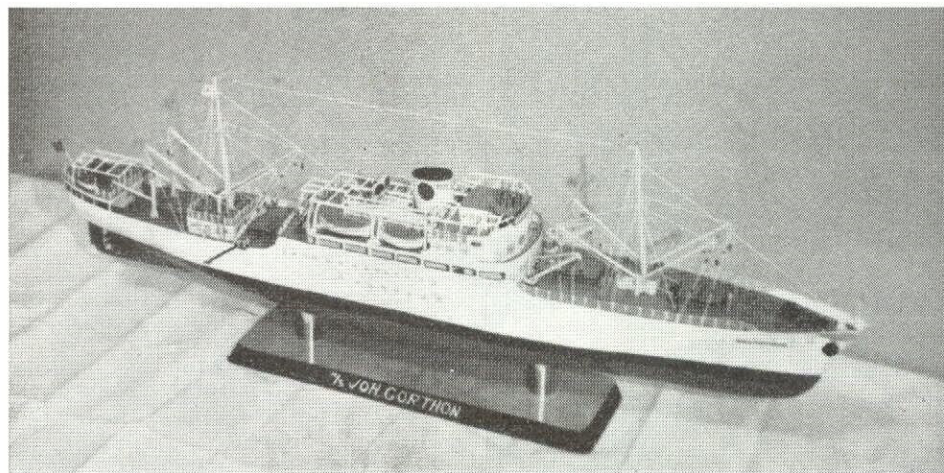
Ja, med några modifikationer passar detta faktiskt in på modellbyggaren Åke Persson i Malmö. Han är nämligen till yrket fartygsplaneringsman på Kockums varv och bygger på sin fritid modeller av de fartyg, som Kockums bygger originalen av.

Åke började bygga modeller 1945 men då var han ännu inte helt och hållet skeppsbyggare. Replikamodeller av flygplan byggde han nämligen någon tid, men som han ideligen under sitt arbete på Kockums kom i kontakt med fartyg av olika typer, fastnade han slutligen för fartygs-

följer nu med sitt original världen runt som prydnad i kaptenens salong.

Åke Perssons nästa fartyg blev en modell av den världsberömda Johnsson-linern "Seattle" (världens snabbaste och modernaste lastfartyg), och denna hans modell väckte berättigat uppseende överallt. Den var bl. a. utställd på utställningen "Teknik i miniatyr" i Stockholm 1950, och på "Med enkla medel" i Malmö 1950. På den senare utställningen erhöll Åke silvermedalj för "Seattle" och den sist färdigbyggda Svea-båten "Stella Marina". Båda dessa modeller byggdes också jämsides med originalen, och var färdiga vid dessas leverans från Kockums. "Seattle"-modellen var t. o. m. färdig något innan originalet, varvid

* SKEPPSVARV I MINIATYR *



Den här modellen följer med som prydnad på verkliga M/S Joh. Gorthon världen runt.

modellbygget. Denna hobbygren är oerhört fascinerande, men fordrar stor skicklighet i många detaljer, och därför bör man inte börja med för stora och svåra fartyg, så Åke byggde först några motortorpedbåtar och minsvepare ur svenska flottan. Numera betraktar han dessa förstlingsverk som alldeles för enkla, men så är han också skapare av ett flertal verkliga mästerverk i miniatyr.

Elva fartygsmodeller har Åke byggt nu, däribland en U-båt och tre segelbåtar å la "Cutty Sark" och "Sankta Maria". Efter dessa fartyg fann han på allvar sin melodi, nämligen i byggandet av modeller av lastfartyg, vars original byggdes av Kockums. Hans arbetsgång härvid gick ut på att bygga modellen under samma tid som originalet byggdes vid varvet. Detta lyckades också med den första lastfartygsmodell han byggde, nämligen modellen av M/S Joh. Gorthon. Denna modell köptes genast vid originalets leverans av Gorthons rederi, som hade för avsikt att ha modellen stående på sitt avd.-kontor i Amerika. Det blev emellertid inte så, utan modellen

Johnsson-rederierna bad att få den sig tillsänd för att se hur deras fartyg skulle ta sig ut. På en annan av modellerna känner man igen norska Wilhelmsson-rederiernas karakteristiska svart-med-vit-rand-utstyrseln. Det är en modell av M/S Triton, som också har en Kockumsbyggd förebild. På alla dessa fartygsmodeller erfar man en oerhörd noggrannhet och detaljrikedom, och så gott som allt har Åke gjort själv. Med enkla medel är de också gjorda, det enda verktyg han använder vid sitt bygge är en vanlig liten kniv. Bland de få detaljer han köpt färdiga, finner man knappast mer än ventilationshuvor, livbåtar och i vissa fall barriärstöttor. Master och lastbommar göres ofta av slichepinns-pinnar, och till däckshuset använder han ofta tunn papp.

Just nu håller Åke på med att bygga en modell av Malmö-Köpenhamn-färjan, och till skillnad från de andra modellerna, som är byggda i skala 1:200, bygger han "Malmö-hus" i 1:100. Modellen kommer då att bli ung. en meter lång. Han har beslutat sig för att göra denna modell



Åke Persson m

ännu detaljrikt försäkra dig, kä

Att få tag p lerna är kanske Åke den fördele ket tillmötesgåe firman också p hobby på sätt (som planeringsn tog, att bygga en men timantalet fartyg.

Åke har hittil men färjan han byggd. Detta är så mycket trä b Träslaget han a tycker han är t

Ja, slutligen l så länge sedan a tyrpillarnas klu och kanske får medlemmar i Hc får vi också nå av Åke Persson: färdig att inran

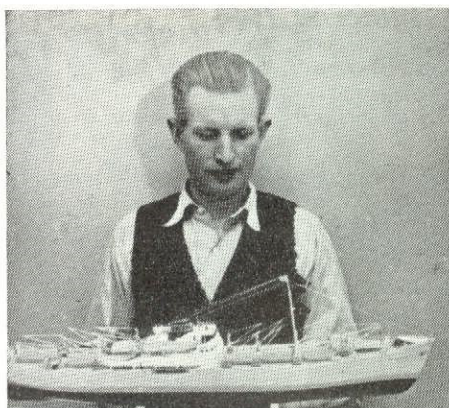
M/S Triton, Cu



ärlden runt som

lev en modell av
linern "Seattle"
naste lastfartyg),
berättigat uppse-
ställd på utställ-
ockholm 1950, och
1950. På den se-
silvermedalj för
ygda Svea-båten
eller byggdes ock-
var färdiga vid
Seattle"-modellen
originalet, varvid

R *



Ake Persson med sin stiliga modell av "Seattle".

ännu detaljrikare än de förgående, och jag kan försäkra dig, käre läsare, det säger inte litet, det!

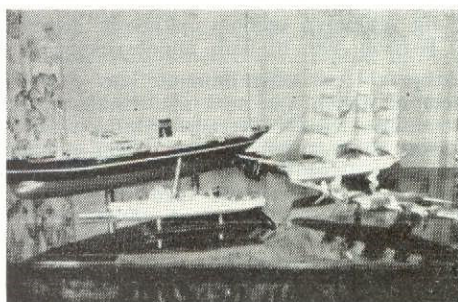
Att få tag på utförliga ritningar till modellerna är kanske inte alltid så lätt, men här har Ake den fördelen att Kockums ritkontor är mycket tillmötesgående med sådant. Säkert vinner firman också på detta, då ju Ake genom sin hobby på sätt och vis förkovrar sig i sitt yrke som planeringsman. På min fråga om tiden det tog, att bygga en modell var svaret lite svävande, men timantalet kunde nog ligga omkr. 500 tim. pr fartyg.

Ake har hittills byggt alla sina fartyg i klots, men färjan han nu håller på med blir skelettbyggd. Detta är ju behändigare såtillvida att inte så mycket trä behöver skäras bort från skrovet. Träslaget han använder är i allmänhet lind, det tycker han är bäst.

Ja, slutligen kan så skrivas att Ake för inte så länge sedan anslutit sig till de skickliga miniatyrpillarnas klubb, Malmö Modellbyggareklubb, och kanske får vi höra mera om den klubbens medlemmar i Hobby-Folk så småningom. Kanske får vi också någon gång i framtiden se en bild av Ake Perssons "Malmö-hus", sedan den blivit färdig att inrangeras i hans stolta flotta.

Börje W. Nilsson.

M/S Triton, Cutty Sark, M 17 och en "fästning".



den sig tillsänd
lle ta sig ut. På
man igen norska
eristiska svart-
en modell av
Kockumsbyggd
deller erfar man
taljrikedom, och
själv. Med enkla
nda verktyg han
anlig liten kniv.
färdiga, finner
shuvar, livbåtar
Master och last-
s-pinnar, och till
nn papp.
t bygga en mo-
a, och till skill-
som är byggda i
nö-hus" i 1:100.
en meter lång.
ra denna modell

Fartyg i kyrka

Än är de gamla votivskeppens tid inte förbi. Förr var det ju vanligt särskilt i orostider att skänka kyrkorna votivgävor (kommer av latinska votivus och betyder närmast lovad åt en gud) — och speciellt i kusttrakterna blev dessa gåvor miniatyrfartyg som hängdes upp i kyrkan. Vi har i vårt land många exempel på vackra votivskepp från gamla tider.

Nyligen skänktes just ett votivskepp till Carl Johans kyrka i Göteborg. En modell av barkskeppet Örnen. Utanför västkusten och Göteborg kanske det fartygsnamnet inte säger så mycket men bland västkustbor är det bevarat i helgd. Det var vårt sista stora segelfartyg i kommersiell fart innan ångfartygen tog vid. Det byggdes 1873 på Kustens varv i Göteborg och var på sin tid det största träfartyg som byggts i Sverige. Örnen var Rederi A.-B. Örnens chefsfartyg och hela Göteborgs stolthet.

När rederiet vid ångfartygens starka fram-marsch gick omkull såldes Örnen till ett norskt rederi — men redan på dess första resa under norsk flagg förliste fartyget i Engelska Kana-len 1893.

Modellen är utförd av Sverrevarvet. Originalen mätte 185½ fot i längd och 36 fot 4 tum i bredd — modellen är jämnt fyra fot lång. Skrovet är helt utfört i mahogny.

Annars är det inte så vanligt att man skänker votivskepp till kyrkorna nu förtiden.

LÖWEN.

NÄSTA NUMMER

UTKOMMER

1 NOVEMBER

HobbyFOLK

Nr 7 Oktober 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

Danska mästerskapen i modellracing hölls söndagen den 27 aug. i vackert väder på danska "Teknik for Alles" betongbana i Hvidovre utanför Köpenhamn. Arrangör för evenemanget var Dansk Model Racer Union.

Dansk modellracing har inga gamla anor, tvärtom är det endast några få år sedan den på allvar gjorde sitt intåg "derover". Det första allvarliga steget, som naturligtvis med ens sammanförde de förare som redan fanns och som gav tips åt nykomlingarna, var bildandet av "Dansk Model Racer Union" (DMRU) den 12 januari 1948. Unionens mål är som det bl. a. heter i stadgarna "at samle alle som är interesserede i modelracerbiler og modelracerbåde til kammeratligt samvær og konkurrencer" (tävlingar). Unionen har på dessa få år fått ihop ett verkligt stort och aktivt gäng modellracerförare, som alla har den

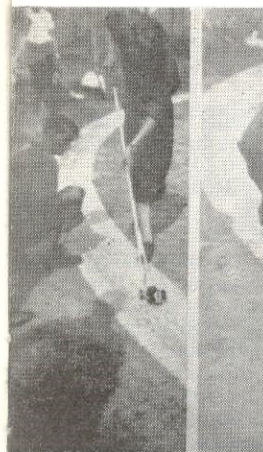
Bilderna från vånster till höger:

En av de yngre förmågorna startar sin lilla modell-skapelse.

Ernst Kirschner gör klart för rekordkörning i klass B, 90 kmh, nytt danskt rekord!

Den här 10 cc-dieseln tillhör ordf. i DMRU, H. Smidt. "Ack vore man i hans kläder", säger de andra ungar- nas miner. Kurt med sin fader Paul Henriks thimble done racer, mycket lik STD-racern.

148 kmh-mannen Dupont har krängel i starten med sin rekordkärra. Den är annars ganska idealisk till utformningen, eller vad säger de svenska specialister- na?



Danska mästerskapen för modellracers

Från vår utsände medarbetare

verkliga "fighter"-andan, och alla gör sitt bästa på tätt återkommande tävlingar. I spetsen för DMRU står dess ordförande H. Smidt, som själv är ägare till en stor 10 cc diesel. Danmarks snabbaste man f. n. är Dupont, som tillhör klubben "Rekord", och som med en McCoy-motor 60" har varit uppe i en fart av 148,6 kmh.

Dupont visade sig vid ett samtal med HF:s utsände vara en mycket sympatisk representant för dansk modellracing, med det typiska danska gemytet ständigt omkring sig. Hans kamrat Erik Vinsted, som innehar danska rekordet i klass A och kör för MRK, Köpenhamn, var av samma ull. Att danskarna dock inte kommer upp i samma plan som sina svenska trosfränder just nu kan utläsas av nedanstående rekordlista, som var helt giltig innan den 27 aug.:

Klass A: Erik Vinsted	64,0 kmh
(Ove Petersen 92,9 kmh på amerik. McCoy-vagn)	
Klass B: Mulvad-Hansen	74,8 kmh
Klass C: Dupont	148,6 kmh

Danska TFA:s betongbana ligger som sagt i Hvidovre, strax utanför Köpenhamn, ett grönskande idylliskt villasamhälle lagom långt från city och med utmärkta förbindelser. Invånarna har emellertid på senare tid fått vänja sig vid de ettriga vrålen från modellracerbilar och U-kontrollplan. I en åtta, således sida vid sida, ligger där dels en betongbana för bilar, dels en gräsbana för flygplan. Betongbanan har en längd av 66,67 m. och är mot åskådarsidan avgränsad av ett lågt, starkt skyddsnät.

I depån har man spikat upp ett jättestort bord, där förarna kan hållas med bilarna mellan star-

terna. Banan är mycket jämn och bra, och det enda, som förarna tycktes önska sig var en mindre bana innanför den nuvarande, där man bättre skulle kunna köra med småvagnarna i klass A. Den långa linan hade nämligen en obehaglig benägenhet att gripa fatt i marken innan vagnen fått upp fart, och på så sätt dra bilen av banan.

Årets danska mästerskapstävlingar, som var de första i sitt slag, hade tursamt väder, idealiskt för utomhuskörning. Tävlingen indelades i inledningsheat, halvfinal och final. Till den senare kvalificerade sig två förare från varje klass. Den danska C-klassen uppdelas inte så noggrant som i Sverige, man nöjde sig på mästerskapen med att bland de 24 deltagarna kora en mästare i vardera A, B och C. (Svenska C-klassen är som bekant uppdelad i specialklass, kataloger och spur-vagnar.) I inledningsheatet hade flera förare otur med sina vagnar och hann ej få igång dem innan de stipulerade 3 minuterna. För rekordhållaren Dupont ville det sig för dagen inte alls. Hans motor kränglade, men hans gamla rekord stod sig tävlingen igenom, eftersom dagens segrare, Benzon, var 46 kmh under rekordet.

Riktig fart på tillställningen blev det först i finalen, då turen var med alla finalisterna, mer eller mindre. Då förbättrade nämligen Erik Vinsted, som inom parentes sagt liksom sin modellracerkompis Paul Henriks är chaufför hos danske kungen, till att börja med sitt tidigare rekord från 64,0 till 64,72 kmh. I B-finalen blev det stort jubel och mängder av applåder för Ernst Kirschner, som kom upp i 90 kmh blankt och därmed höjde de gamla rekordet med 15

knutar. I C-klass bil "Bentz" bli t dagens snabbast. Trots att dan svenska topphas känna oss för sä har fina tränin- dels i landsorten, för sin hobby. I få ett danskt-sv stånd med årlige alternativt Köpe Malmö.

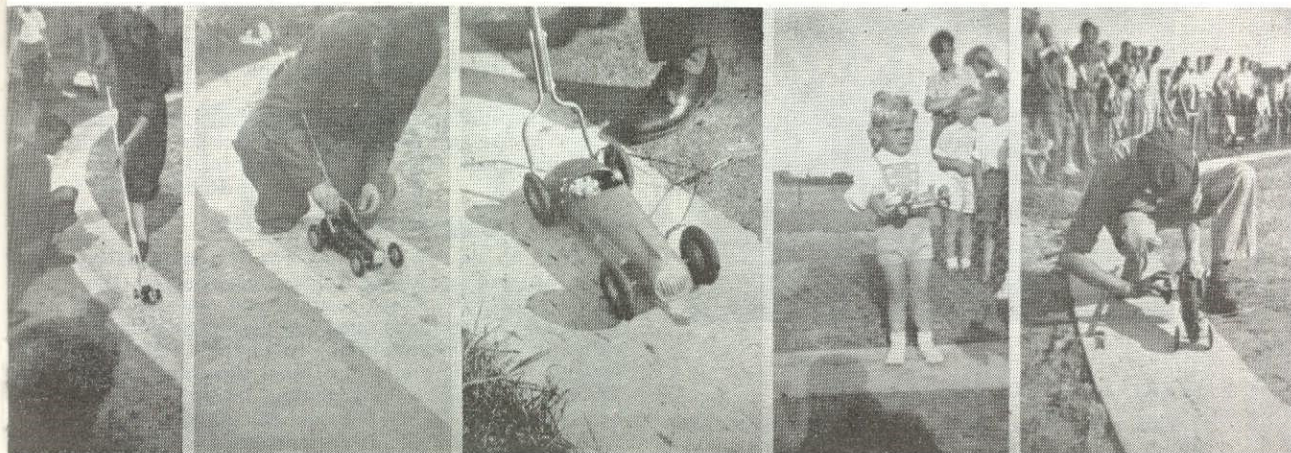


VARLDSREKORI

har på nytt fått att en amerikan absoluta världsre- melser, för övri- rekord i stora C- fått stryka på Modesto — noter- en dryg kmh. Nu- bare resultat, så- för vilken så stor- Klass och na Spur Cear, Eddie Hot rod. C. W. Proto speeial, Vi Proto katalog, Ho Mite class, Ray I

O k t o b e r 1

startar sin lilla
 ordkörning i klass B,
 rekord!
 i DMRU, H. Smidt.
 ger de andra ungar-
 aul Henriks thimble
 STD-racern.
 ängel i starten med
 ganska idealisk till
 enska specialisterna?



och bra, och det
 nska sig var en
 arande, där man
 i småvagnarna i
 nämligen en obe-
 t i marken innan
 så sätt dra bilen

ngar, som var de
 väder, idealiskt
 indelades i inled-
 den senare kva-
 varje klass. Den
 så noggrant som
 ästerskapen med
 en mästare i var-
 assen är som be-
 kataloger och
 hade flera fö-
 hann ej få igång
 erna. För rekord-
 dagen inte alls.
 as gamla rekord
 som dagens seg-
 rekordet.

blev det först i
 finalisterna, mer
 nligen Erik Vin-
 som sin modell-
 auffleff hos dan-
 sitt tidigare re-
 I B-finalen blev
 av applåder för
 i 90 kmh blankt
 rekordet med 15

by folk

knutar. I C-klassen kunde Willy Bentzen med sin bil "Bentz" bli bekväm segrare med 102 kmh — dagens snabbaste körning!

Trots att danskarna har en bit kvar till de svenska topphastigheterna får inte vi svenskar känna oss för säkra. Danskarna kör mycket ofta, har fina träningsmöjligheter, dels i Köpenhamn, dels i landsorten, och de har ett oerhört intresse för sin hobby. Kanske kunde vi så småningom få ett danskt-svenskt modellracer-samarbete till stånd med årligen återkommande landskamper i alternativt Köpenhamn, Stockholm eller kanske Malmö.

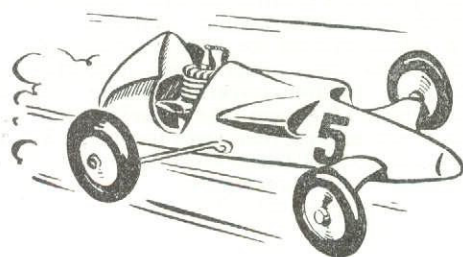
Optimistiskt? Ja kanske, men man kan ju alltid hoppas.

RESULTAT AV DANMARKSMÄSTERSKAPEN 1950: (Finalerna)

Klass A: 1. Erik Vinsted (rekord) 64,72 kmh.
 2. H. Mölsted 62,61 kmh.

Klass B: 1. Ernst Kirschner (rekord) 90,00 kmh.
 2. M. Zinglersen 69,40 kmh.

Klass C: 1. Wily Bentzen 102,13 km. 2. Sv. Reichel 98,63 kmh.



VÄRLDSREKORDTABELLEN

har på nytt fått en liten hyfsning, i och med att en amerikan i Californien rakat åt sig det absoluta världsrekordet efter IMRCA:s bestämmelser, för övrigt västkustbornas enda världsrekord i stora C-klassen. Howard Fox har alltså fått stryka på foten för Vince Chianese från Modesto — noteringen har höjts ett pinnhål med en dryg kmh. Nu behövs det bara 8,5 miles snabbara resultat, så passeras den magiska gränsen, för vilken så stora priser är uppsatta — 150 mph. Klass och namn:

	mph	kmp
Spur Cear, Eddie Anders	138,88	223,50
Hot rod, C. W. Liggett	115,63	186,08
Proto special, Vince Chianese ..	141,50	227,72
Proto katalog, Howard Frank	130,81	210,51
Mite class, Ray Benskin	91,93	158,19

PS. Chianese är redan slagen av Fox och nya rekordet är ca 146,5 mph. Mer därom i nästa nr.

SVENSKA REKORD.

I samband därmed är det kanske på sin plats att tala om de svenska rekorden. De svenska klubbarna har svårt för att sluta sig samman i ett förbund, och rekorden måste därför anses som mycket inofficiella. Vid följande har elektrisk tidtagning tillämpats:

Klass och namn:	Kmh
Strömlinje, Bernt Nilsson, Getingarna ..	193,63
Proto special, Erik Thorpman, Raceroctan	183,09
Proto katalog, Bernt Nilsson, Getingarna	181,2 *
Proto katalog, Åke Eriksson, Raceroctan	174,29**
Mite class, Bernt Nilsson, Getingarna ..	93,5



LIVET I EN KLUBB.

Vad grabbarna har för sig i Gödelövs Aero-klubb är inte något som helst riksviktigt men dels är Dubbes rapporter ovanligt lärorika och dels ger de goda uppslag åt alla liknande klubbar.

Det är enkla modellflygplan och enkla medel de använder grabbarna i Gödelöv, men de har verkligen roligt med sin hobby, och illusionisten Nic Mac Dubbe är minst av allt desillusionerad. Läs själv hans tre rapporter nedan och gläds och lär!

RAPPORT FRÅN GÖDELÖVS AERO KLUBB.

Som en träningsstävling till G.A.K:s klubbmästerskap ordnades för en tid sedan en s. k. "stiptävling", varvid några goda resultat uppnåddes, särskilt i pol- och swingflyg. (Vad stiptävling är omtalas på annan plats.) I polflygning placerade tre Örnungar sig främst. Bästa tiden svarade H.-E. Grahns Örnunge för, den höll sig nämligen uppe i 11,9 sek.

I swingline noterade Nils Nilssons Convair 7002 en hastighet av inte mindre än 244 kmh. H.-E. Grahns J 29 flög 141 kmh och samme mans Invader 113 kmh.

Convair 7002 och J 29 var goda för högre hastigheter, men J 29 bröts mitt av under sin snabaste körning. Annars hade den antagligen klockats för 188 kmh. Convair, som köres med ståltrådslina i stället för metrev gick också snabbare än slutresultatet, men tyvärr för fort för att den millimetertjocka ståltråden skulle kunna hålla. Den brast som om det hade varit sytråd.

Men en gång kommer den att hålla, och kon-

struktören har lovat att det blir på klubbmästerskapen. Vi får väl se...

Segrare i stiptävlingen blev Nils Nilsson med 58 p. före H.-E. Grahns, som hade 42 p.

DUBBE.

Red. förundras, dels över de höga farterna, dels över att ståltråden gick av. Det är väl bäst med pianotråd, eller var det pianotråd som menades?

Red:s anm.

STIPTÄVLINGEN.

Detta är en ny tävlingsform för modellflyg, efter vad jag vet aldrig tidigare praktiserad. Den går ut på att det bästa resultat som noteras med varje maskin belönas med en viss poängsumma enligt en på förhand uppgjord poängtabell (idén knytt från den fria idrottens tiokampstabell). Tävlingsgrenarna är polflygning, swingline, segel och motormodeller. Deltagarna får ställa upp med valfritt antal modeller i varje klass. De tre främsta i varje klass får respektive 3—2—1 poäng. Det bästa resultatet med varje maskin belönas med den poängsumma som stiptabellen utvisar. Den deltagare som vid poängsammanräkningen från varje klass får de flesta poängen, har vunnit tävlingen.

Till sist ännu en sak. Namnet stiptävling är en förkortning av stipulationstävling och kommer av att en viss "stipulerad" resultatgräns måste uppnås för att man skall få poäng.

DUBBE.

GAK:s HOBBYUTSTÄLLNING 1950.

Programenligt kommer den 24 september GAK:s årliga utställning att avhållas. Detta blir den tredje utställningen och den hittills mest omfattande. Tidigare utställningar har omfattat enbart modellflyg, men vid denna kommer flera olika hobbies i trakten att vara representerade.

Utställningsprogrammet omfattar uppvisning och demonstration av olika modellflygplanstyper tillhörande olika grenar inom modellflygsporten, klubbens bordtennissektion ställer till med en bordtennistävling, som säkert kommer att bli spännande och sevärd. Som sista nummer på programmet står en trolleriföreställning av traktens egen illusionist Nic Mac Dubbe.

Vi hoppas att kunna komma med ett utförligare reportage från utställningen med fina foton i novembernumret. Om ni inte kan vänta så länge, besök själva utställningen!

DUBBE.

MODELLRACERNYHETERNA (från föreg. sid.)

Dieslar 2,5 cc, B. Abrahamsson Humlorna	72,5
Dieslar 1 cc, Bo Gardh, Humlorna	66,0
Dieslar 10 cc, Harry Fjellström, Raceroctan	103,2

* Godkänd, men ej elektriskt tagen.

** Elektriskt tagen.

Det vore sannerligen på tiden att göra om denna tabell ett tag.

Frånsett dieselklasserna och strömlinjeklassen ligger rekorden mellan 5 och 10 kmh lägre än vad

som uppnåtts på tävlingar och uppvisningar utan godkända tidtagningsanordningar. "Ankan" Holmqvist och "B. O." Nilsson har båda upprepade gånger kört över 190 kmh i specialklassen. Humlan Axel Gustafssons katalogkärre kan lika gärna ta rekordet som Nilssons Arrow etc. Och i Göteborg har man kört 102 kmh med en mitekärre... Och Thorpmans nya padda gjorde 212 kmh senast på Long Island!

Fram för putsning alltså, på en stor tävling i höst!

H o b b y f o l k

STÄLLVERK F

Det välritade i borg, där Hobbymedarbetaren i skriver:

"För att i någ Thomasson i H på aktuella ritu jag att få skick ställverk. Ställve utmärker sig för är fullt modernt byggnader för m kommer i hande

O k t o b e r

r på klubbmäster-

Nils Nilsson med
ade 42 p.

DUBBE.

e höga farterna,
Det är väl bäst
anotråd som me-
Red:s anm.

h för modellflyg,
praktiserad. Den
som noteras med
viss poängsumma
poängtabell (idén
tiokampstabell).
swingline, segel
är ställa upp med
lass. De tre främ-
e 3—2—1 poäng.
e maskin belönas
ptabellen utvisar.
sammanräkningen
oängen, har vun-

et stiptävling är
tävling och kom-
id" resultatgräns
ll få poäng.

DUBBE.

1950.

september GAK:s
Detta blir den
ittills mest om-
ur har omfattat
na kommer flera
epresenterade.
ttar uppvisning
dellflygplanstyper
modellflygsporten,
tiller till med en
mer att bli spän-
mer på program-
av traktens egen

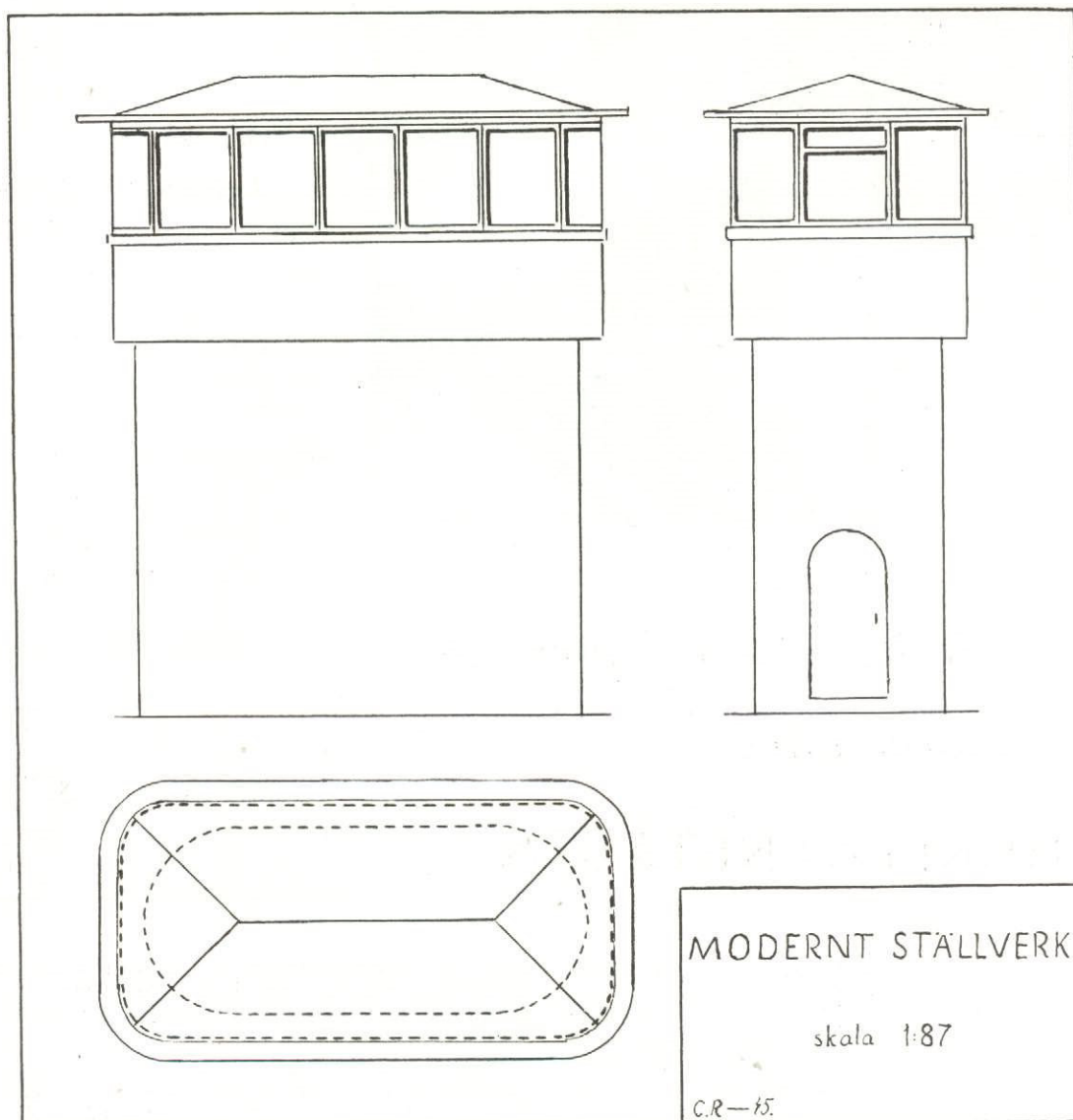
ed ett utförligare
ed fina foton i
n vänta så länge,

DUBBE.

uppvisningar utan
r. "Ankan" Holm-
båda upprepade
i specialklassen.
ogkärna kan lika
Arrow etc. Och
nh med en mite-
adda gjorde 212

en stor tävling

b b y f o l k



STÄLLVERK FÖR MJ-BANA.

Det välritade ställverket kommer från Hälsingborg, där Hobbyfolk inrättat en mj-redaktion. Medarbetaren heter Curt Roslund och han skriver:

"För att i någon mån avhjälpa den av Göran Thomasson i Hobbyfolk nr 5 omtalade bristen på aktuella ritningar för modelljärnvägar ber jag att få skicka in en ritning av ett modernt ställverk. Ställverket är av egen konstruktion och utmärker sig för enkla linjer och ren form samt är fullt modernt — flertalet av de ritningar av byggnader för modelljärnvägens behov, vilka förekommer i handeln, är alldeles föråldrade. Byg-

gandet av denna enkla modell stöter nog inte på några svårigheter, varför jag ansett byggnadsbeskrivning överflödigt. För färgsättning kan dock nämnas, att en grågrön färg lämpar sig bäst. Gula fönsterbågar.

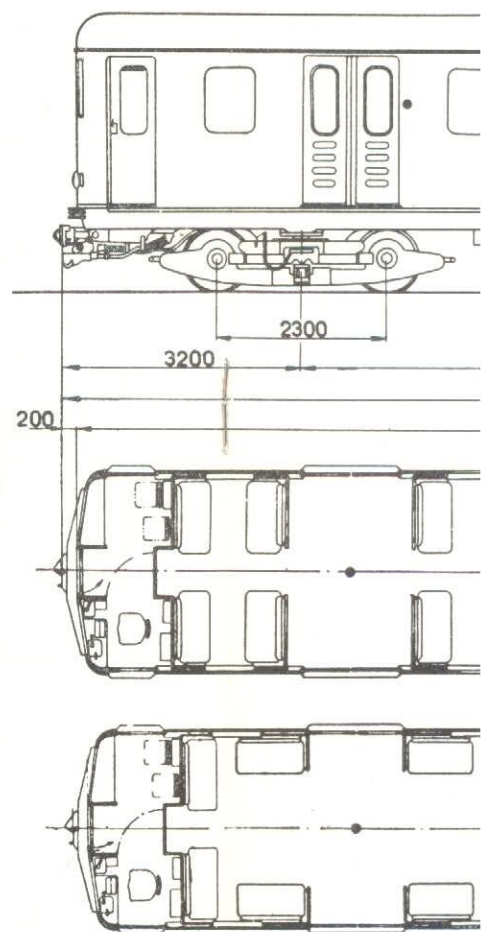
Ställverket tänkes uppfört i svetsad plåt."

SMJ:s BANA.

Den i förra numret utlovade skissen till SMJ:s bana måste anstå en tid, eftersom SMJ inte är alldeles klar med förslaget. De intresserade hittar dock de ungefärliga riktlinjerna för SMJ-banan i Hobbyfolk nr 2 1949.



Skala
1:100



Stockholms Spårvägars nya "gröngölingar"

TUNNELBANETÅGEN

Hobbyfolk presenterar härövan en tunnelbanevagn i skala 1:100.

Den första provvagnen kom redan i maj 1949, och under våren och sommaren har man provkört första delen av tunnelsystemet från Hökarängen och Stureby till Slussen, som nu öppnats för reguljär trafik.

Vagnarna i denna beställning tillverkas av AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping.

Vagnarnas elektriska utrustning har för de 35 första vagnarna levererats av den amerikanska firman Westinghouse Electric International Co och är av exakt samma utförande som för New Yorks senaste tunnelvagnar. I fortsättningen tillverkas de elektriska utrustningarna av ASEA, men i samma konstruktion som de amerikanska och på licens från Westinghouse.

Tryckluftsbromsutrustningar för samtliga vagnar levereras av Westinghouse Air Brake Co och även de automatiska kopplingarna mellan vagnarna äro av denna firmas konstruktion, ehuru de för en stor del av vagnarna tillverkas inom Sverige av Elektriska AB AEG.

Det har tillmätts stor betydelse för vagnarnas driftsäkerhet, att man således kunnat tillgodo-

göra sig de erfarenheter beträffande elektrisk utrustning, bromsar och koppel, som legat till grund för de senare beställningarna av tunnelvagnar för New York.

Tunnelbanetågen komma att sammansättas av uteslutande motorvagnar med upp till 8 vagnar i tågsättet. Varje vagn är utrustad med 4 motorer, d. v. s. alla axlar bli motordrivna. Tågsammansättningen med enbart motorvagnar och drivning av alla axlar medger högsta möjliga acceleration och innebär att resehastigheten ej påverkas av antalet vagnar i tågen. Tågsammansättningen kan därför utan olägenhet göras med vagnantalet helt anpassat efter behovet upp till maximiantalet 8. Rengöring av vagnar och samman- eller isärkoppling av tågen underlättas dessutom av att vagnarna förses med förarplatser i båda ändarna.

Vagnarnas huvudmått äro följande:

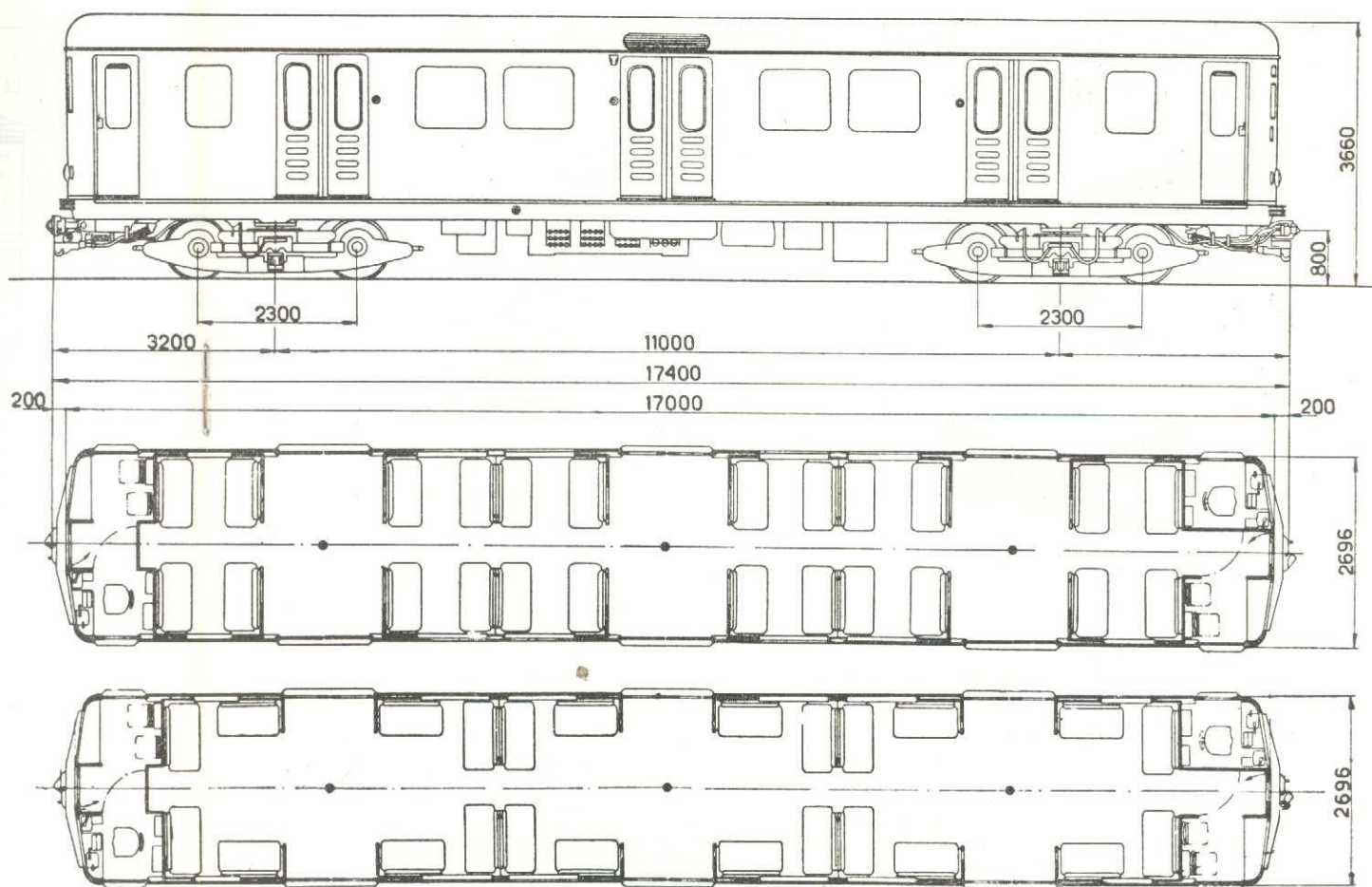
Längd över kopplens stötytor 17,40 m; Utvändigt bredd över korgsidorna 2,70 m; Höjd över tak från rälsöverkant 3,66 m; Boggicentrumavstånd 11,00 m. Vikten av komplett vagn utan last blir c:a 31 ton.

Varje vagn h som ej äro bem tillkommer 2 st den lämpligaste vidare 20 vagna enligt amerikan alla soffor två vagn blir c:a 1

Vagnarna utf konstruktion, där ä rande element o På gavlarna äro till förhindrande tuell kollision s

Den elektriska ningarna äro ut på säker, snabb godoses, med au som utlöser nöd anledning skull nödbromshandta passagerarna fir vagnen.

Motoreffekten, ge en maximihä



ffande elektrisk
l, som legat till
garna av tunnel-

sammansättas av
pp till 8 vagnar
utrustad med 4
motorvagnar och
högsta möjliga
se hastigheten ej
gen. Tågsamman-
enhet görs med
behovet upp till
vagnar och sam-
men underlättas
s med förarplat-

ljande:

17,40 m; Utvän-
1 m; Höjd över
Boggicentrumav-
plett vagn utan

b y f o l k

Varje vagn har 50 sittplatser och i de vagnar, som ej äro bemannade med förare eller tågvakt, tillkommer 2 stoppade fällsitsar. För att utprova den lämpligaste sittplatsanordningen utföres tills vidare 20 vagnar i likhet med de nu levererade enligt amerikansk praxis medan 50 utföres med alla soffor tvärställda. Antalet ståplatser pr vagn blir c:a 100.

Vagnarna utföres helt av stål i svetsad konstruktion, där även tak och golv ingå som bärande element och upptaga drag- och stötkrafter. På gavlarna äro klätterskyddsbalkar anordnade, till förhindrande av att vagnarna vid en eventuell kollision skjuta in över varandra.

Den elektriska utrustningen och bromsanordningarna äro utförda så, att de högsta anspråk på säker, snabb och komfortabel transport tillgodoses, med automatisk start, död mans grepp, som utlöser nödbromsning, om föraren av någon anledning skulle släppa kontrollerveven, och nödbromshandtag, som bekvämt åtkomliga för passagerarna finnas anordnade på flera ställen i vagnen.

Motoreffekten, 4x108 hkr vid 650/2 volt, kan ge en maximihastighet av 70 km/h och resehas-

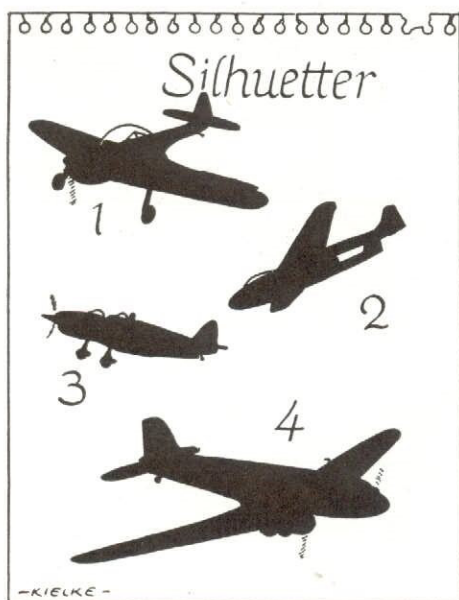
tigheten, hållplatsuppehållen inkluderade, för tunnelbanan beräknas hålla sig omkring 31 km/h.

Bromsutrustningen innebär en kombination av elektrisk kortslutningsbroms och luftbroms och den är så anordnad, att om kortslutningsbromsen, som normalt svarar för större delen av bromsarbetet, skulle strejka, kommer luftbromsen automatiskt in. Om kopplen mellan vagnarna skulle antagas slitas, så bromsas tågdelarna automatiskt.

Den sammankoppling av elektriska ledningar och luftledningar mellan vagnarna, som erfordras för manövreringen av alla vagnarna i tåget från förarplatsen i den främsta vagnen, sker automatiskt vid hopkörning av vagnarna genom de automatiska kopplen.

De tre dubbla skjutdörrarna på vardera vagnsidan, som möjliggöra en snabb trafikantväxling, manövreras genom en elektropneumatisk anordning för hela tåget samtidigt av en tågvakt, som får sin plats i bakre delen av tåget. Tågvakten ger även föraren körsignal, när påstigningen är avslutad, och signalsystemet är så anordnat, att körsignal ej kan ges, förrän alla dörrar stängts.

Oktober 1950



Silhuettävlingen

i nummer 5 var hypersvår, över hälften av alla lösningarna var felaktiga. Svårast var B-50, som förväxlades med B-29, men även "Sabre" och Convair 7002 fick många missar. Rätta lösningen var: 1) Shooting Star, 2) B-50, 3) F-86 "Sabre", 4) Convair 7002, samt 5) J 21 R.

Den här gången blir det litet lättare, enligt vad uppgifternas ritare "Kielke" berättar. Vi skall också uppmuntra herrar lösare med två JETEX Junior-aggregat. Skicka in lösningen senast den 15 oktober 1950 till Hobbyfolks red., Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Pristagare i nr 5 blev: Kai Mustonen Carlav. 55 b, Eskilstuna, Bo Höglund, Badväg. 29, Halmstad, och Frank Andersson, Borgaregatan 14, Göteborg. De båda sistnämnda uppmanas att skicka in önskemål om vilken byggsats de önskar.



Mycket länge andra hobbyvärtalog, som nu "den som vänta länge", och i s den långa väntetvekan det förr i den vägen.

Den nya katpass dyr i till endast är halvmän på...

Utformningen lös pärm insättarata för de olde olika delarna

ELLILÄ OCH BERNFEST AVSLÖJADE

Artikeln om vingprofiler, som samtidigt avslöjar en konstruktionshemlighet på två världsmästares modeller, kommer till följd av utrym-

mesbrist i nästa nummer. Hobbyfolk har med ens fått en oerhörd mängd artikelmaterial, och vi beklagar utrymmesbristen!

Joe Ilgs "donation" är nu fördelad!



Bland 30 ansökningar om modellracermaterial från Joe Ilgs gåva till svenska modellracerentusiaster fanns även ovanstående foto med tillhörande brev, av vilket vi citerar nedanstående:

"Undertecknad, som är 14 år och varit intresserad av modellracerbilar mycket länge, ansöker vänligen om modellracerhjul av Joe Ilgs modellracergåvor. Jag började att bygga en modellbil efter att ha besökt modellracergalan i Eriksdals-

hallen i okt. 1949. Jag gjorde bilen passande för någon 10 cc motor. Ritningen är av eget "fabrikat". Gjutmodellen till pannan gjordes i slöjden i skolan och likaså överdelen, men den lät jag aldrig gjuta, då bilen skulle bli för tung. Både överdelen och gjutmodellen till botten gjordes i kvistfri furu. Växelboxen (Mc Coy Railton) inköptes. Överdelen till bilen är sprutlackerad silverblå och underdelen är mörkblå. Motorn, som är oerhört dyr, tänker jag köpa så fort jag får råd, men det dröjer väl ett par år. Hjulen, som jag har, är endast provisoriska av svarvat hårdgummi, och vad jag alltså helst önskar mig är hjul med fälgar till."

Så skall ett brev se ut, var juryn ense om, och hjulen är nu skickade, utan fälgar, tyvärr, eftersom det bara fanns en enda sådan.

Det var förresten många, som måste bli utan "tilldelning". Genom extra tillmötesgående från Hobbyfolks redaktion och Bernt Nilsson får var och en av de övriga en gratisritning till Bernt Nilssons Mitekärta "Why Not". På det sättet blir ingen utan gåva, och vi hoppas därmed ha givit alla intresserade modellracerbitna ett extra handtag.



derna kan de själva. Priserna ändringar behövs logen omodern.

Var och en a logen innehåller åt tusentalet för därför i högsta inte bara modell och innehållsrik, för tennfigurer, — Hobbyfolk ke



hälften av alla
t var B-50, som
en "Sabre" och
Rätta lösningen
F-86 "Sabre",

ttare, enligt vad
rättar. Vi skall
ned två JETEX
igen senast den
red., Järntorgs-

ustonen Carlav.
dväg. 29, Halm-
regatan 14, Gö-
lanas att skicka
de önskar.

olk har med ens
aterial, och vi

en passande för
av eget "fabri-
jordes i slöjden
en den lät jag
för tung. Både
bottenen gjor-
Mc Coy Railton)
prutlackerad sil-
å. Motorn, som
så fort jag får
år. Hjulen, som
v svarvat hård-
önskar mig är

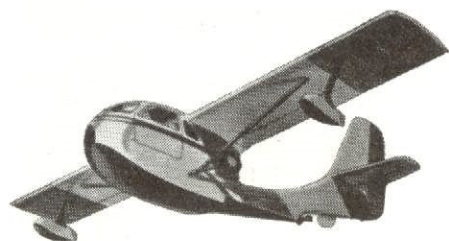
yn ense om, och
r, tyvärr, efter-
dan.

måste bli utan
itesgående från
Nilsson får var
tning till Bernt
å det sättet blir
lärmad ha givit
ett extra hand-

b y f o l k



Wentzels nya katalog



Mycket länge hade Sveriges modellbyggare och andra hobbyvänner väntat på Wentzels nya katalog, som nu är under utdelning. Man säger: "den som väntar på något gott, väntar aldrig för länge", och i så fall är Wentzels ursäktade för den långa väntetiden. Katalogen är nämligen utan tvekan det förnämsta som gjorts för hobbyfolket i den vägen.

Den nya katalogen är mycket påkostad — så pass dyr i tillverkning, att dess pris, kr. 1:25, endast är halva kostnaden. Resten bjuder firman på...

Utformningen av katalogen är originell. I en lös pärm insätts hålstansade häften som är separata för de olika hobbygrenarna. Allteftersom de olika delarna i katalogen blir gamla och omo-

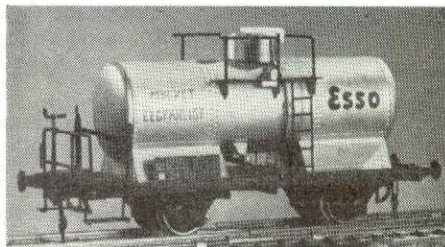
soldatavdelningen till närmare genomgång i julnumret.

Sven Wentzel är en mycket försiktig general, modellerna är alltid omsorgsfullt utförda. Han dröjer hellre ett år med ett projekt än att ge ut ett hastverk för aktualitetens skull. Alla ritningar är tryckta som regel och fordrar oerhört stora investeringar. Men det har lönat sig att lägga ned omsorg på varorna, och i dag är Wentzels good will grundmurad bland Sveriges modellbyggare.

Med sina 106 sidor och stort format är Wentzels katalog faktiskt den mest innehållsrika publikation om hobby, som någonsin getts ut. Vi rekommenderar den varmt till Sveriges modellbyggare och gratulerar Wentzels till den flotta hobbypublikationen!

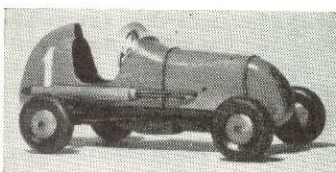
Vi får säkert tillfälle att återkomma till katalogen i flera sammanhang.

Sjango.



derna kan de förnyas och häftas in av kunden själv. Priserna finns i ett särskilt häfte — prisändringar behöver således aldrig göra hela katalogen omodern.

Var och en av de olika avdelningarna i katalogen innehåller beskrivningar och tips och bortåt tusentalet fotografier och teckningar. Den är därför i högsta grad läsvärd för alla hobbyister, inte bara modellbyggare. Slöjdavdelningen är stor och innehållsrik, för att inte tala om avdelningen för tennfigurer, som är fullständigt enastående. — Hobbyfolk kommer förresten att ta upp tenn-



JÄTTEKATALOGEN

HAR KOMMIT!

106 SIDOR I FORMAT 220 x 300 mm
ÖVER 1000 ILLUSTRATIONER



MODELLFLYG
MODELLBÅTAR
MODELLJÄRNVÄGAR
MODELLMOTORER
TENNFIGURER
AMATÖRSLÖJD m.m.

Läs vad signaturen "Sjango" skriver om katalogen på annan plats i tidningen!

KALOGEN ERHÅLLES MOT

INS. AV 1:25 I FRIMÄRKEN

WENTZELS

APELBERGSGAT. 48 STOCKHOLM

Oktober 1950

DEN SVENSKA RÖSTEN

i Rom, fru Runa Torgén, har i några veckor varit i Stockholm och kortvågsslyssnarna här i Kungl. huvudstaden har vandrat omkring i fullkomlig Runafeber. Fru Torgén är inte bara Den Svenska Röstens vid Radio Italiana. Hon har även en del annat att göra vid det italienska radioföretaget. Fru Torgén talar nämligen 6 språk flytande och man förstår mycket väl att Radio Italiana vill använda en sådan förmåga även till andra program. Här i Stockholm har Runa Torgén



Vi

KORTVÅGS- LYSSNARE



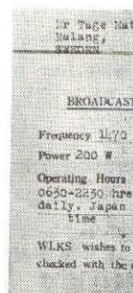
BREV FRÅN MALUNG.

Att de flesta DX-are njutit av den senkomna sommaren märks i brevsörden som denna månad inskränkte sig till ett brev med tips, fem förslag till nytt verifikationskort åt Radio Sweden samt c:a 15 DX-prenumeranter. Sammanlagt har vi således fått kontakt med 21 DX-are. Jag har dock ett brev från sign. Jijo överstående från förra numret och jag uppmanar härmed honom att sända mig namn och adress och jag skall därefter sända honom ett svar. Och här är månadens enda brev med DX-tips. Det är från sign.



OSI-kort från
Rot-Weiss-Rot
på 31,37 meter.

Masen. Han s
Tangier på 70
QSA4 efter 21
och svarar se
Österrike på 31
08.30 och 09.00
19,84 meter ha
dagar mellan 17
och Someone li
verkligen locka
cional del Peru
hörts mellan
Radio Nacional
cuenta i El Sa
har hörts med
och 01.30.



På detta upps
verifikationskort
monwealth Occ
Japan, som sän

SOUTH AFRIC CORPORATION

Jag har från
holm erhållit en
radion och i de
del som kan var

De sydafrikan
litet rum i Joha
Associated Scie
South Africa. U
ett problembarn
hand om det svå
genom ett parl
aktiebolag och
Broadcasting Co
tidpunkt hade f
dag har det mer
de lyssnare. I f
ganska anspråks
Syd Afrikas befo
tiga negrer som
att skaffa sig e

SABC har nat
negerspråk och
bundna utsändni
de bägge huvud
samt sotho, xosa
SABC har ingen
de program som
program. Företag

Oktober 1

Masen. Han skriver: EA9AA, Radio Africa i Tangier på 7080 kc/s = 42,37 meter hörs med QSA4 efter 21.00. Anropar med: Radio Africa och svarar snabbt med brev. Rot-Weiss-Rot i Österrike på 31,46 meter hörs med QSA3 mellan 08.30 och 09.00. Radio Ceylon på 15120 kc/s = 19,84 meter har utmärkt grammofonmusik lördagar mellan 17.00 och 18.00. Har bl. a. hört Again och Someone like you med Doris Day. (Det låter verkligen lockande, Masen). OAX4Z, Radio Nacional del Peru på 5895 kc/s = 50,90 meter har hörts mellan kl. 02.25 och 02.59. Anropet är: Radio Nacional del Peru. YSUA, Radio Mil Cincuenta i El Salvador på 6250 kc/s = 48,00 meter har hörts med QSA2-3 samt QRM mellan kl. 00.30 och 01.30.



operera på och den som brukar höras bäst här i Sverige är den på 5880 kc/s = 51,0 meter och som har anropssignalen ZRK. Rapporterar man denna station får man det trevliga kortet, som är avbildat på denna sida, till svar. En annan station som tillhör SABC är ZNB i Mafeking som sänder på 8242 kc/s = 50,85 meter. ZNB är mycket svårfångad och rapporter till denna station besvaras med ett annat kort. Alla övriga stationer besvarar rapporter med samma kort som ZRK.

The DX-Fan.

SAXAT.

Denna månad är det dåligt med DX-tips och jag tar mig därför friheten att saxa ur en del lokalbetonade DX-tidningar.

Australien. Radio Australia sänder på en ny frekvens, 15150 kc/s = 16,79 meter. Hörd med QSA5 och QRK5 mellan 22.00 och 22.30 (QRZ Västerås Radioklubb.)

Brasilien, ZYN7, Ceara Radio Clube i Fortaleza på 15165 kc/s = 19,87 meter hörs ibland vid 19.30-tiden med QSA2-3. Svåra QRM från bl. a. Norsk Riksskringkasting på 19,79 met. (KDX-journalen.)

Radio Record i Sao Paulo har hörts på två frekvenser dels mellan 00.20 och 00.50 med QSA3-4, QRK3 och CW QRM på 6040 kc/s = 31,25 meter. Även på sistnämnda frekvens var hörbarheten QRK3 trots svåra QRM från ZYC8, Radio Tamoio på 9610 kc/s = 31,22 meter. (GDX-aren)

Colombia. HJCT, Radiofusora Nacional på 6200 kc/s = 48,39 meter är en av de starkaste Colombia-stationerna och hörs vid 03.00-tiden med QSA3-4. Ibland ännu bättre. (KDX-journalen.)

Ecuador. HC1AC, La Voz de la Democracia på 6213 kc/s = 48,29 meter har hörts med QSA2-3 mellan 03.00 och 03.45. Har mycket reklam i sina program framför allt för den amerikanska nationaldrycken Coca Cola. (KDX-journalen.)

Haiti. En ny station med sign. 4VEH har hörts mellan 01.00 och 03.00 på c:a 9885 kc/s = 30,35 meter. Den sänder bl. a. religiösa program på spanska, franska och engelska. Ber om rapporter som skall sändas till: Radio Station, Box 1, Cape Haitienne (Port-au-Prince), Haiti. Stationen har hörts med QSA3-5. (GDX-aren.)

Spanien. Radio SEU (Radio Sindicato Espanol Universitario) på 7155 kc/s = 41,93 meter kan höras vid 20.30-tiden med QSA2-3. Dock förekommer svåra QRM från amatörstationer. Verifierar med ett vackert kort i de spanska färgerna. (KDX-journalen.)



På detta uppslag ser vi ett av Masens många verifikationskort. Det är från WLKS, British Commonwealth Occupation Forces Radio i Kure, Japan, som sänder på 6105 kc/s = 491,4 meter.

SOUTH AFRICAN BROADCASTING CORPORATION.

Jag har från Sydafrikanska legationen i Stockholm erhållit en broschyr om den sydafrikanska radion och i denna broschyr har jag funnit en del som kan vara av intresse för HF:s läsare.

De sydafrikanska radion föddes år 1924 i ett litet rum i Johannesburg. Dess föräldrar var the Associated Scientific och Technical Societies of South Africa. Under uppväxttiden blev företaget ett problem barn och African Theatreal fick ta hand om det svåruppfostrade barnet. År 1936 blev genom ett parlamentsbeslut tolvångringen ett aktiebolag och dess namn blev South African Broadcasting Corporation (SABC). Vid denna tidpunkt hade företaget 151.000 radiolicenser. I dag har det mer än en halv million licensbetalande lyssnare. I förhållande till Sverige är siffrorna ganska anspråkslösa, men man får betänka att Syd Afrikas befolkning till stor del består av fattiga negrer som knappast har någon möjlighet att skaffa sig en mottagare.

SABC har naturligtvis utsändningar på en del negerspråk och sammanlagt har företaget regelbundna utsändningar på 7 olika språk nämligen de bägge huvudspråken engelska och afrikaans samt sotho, xosa, zulu, hindustani och gujarati. SABC har ingen speciell kortvågsavdelning, utan de program som utsändes på kortvåg är hemmaprogram. Företaget har ett flertal våglängder att

Kort från
-Weiss-Rot
31,37 meter.

Suez kanalzon. Fayid, Suez kanalzon avlyssnades den 2/7 mellan 18.45 och 19.15 med QSA4 och QRK3. Den sänder på 7220 kc/s = 41,55 meter, och anropet är: "You are tuned to the Forces Broadcasting Service in Egypt". Samma station är även hörbar vid 21-tiden. Stationen är lätt att rapportera, ty musikprogrammen består i regel av idel kända stycken och schlagers. (QRZ Västerås Radioklubb.)

Syd Afrika. ZRK, South African Broadcasting Corporation i Kapstaden på 5880 kc/s = 51,02 meter brukar höras varje kväll dock med varierande styrka. Hörs som bäst med QSA3. Sign. off kl. 22.10 med Good save the King, men ett par gånger sign. off kl. 22.30. (KDX-journalen.)



Verifikation från EDV10, Radio SEU i Spanien.

DX-TÄVLINGEN.

Som läsaren kanske minns startade vi i nummer 5 en tävling som går ut på att göra ett nytt kort åt Radio Sweden. Det kort som kom ut i våras har som bekant blivit starkt kritiserat bland DX-are. Men hur vill DX-aren ha kortet? Denna fråga är det nu meningen att Du skall besvara genom att vara med i denna tävling och sända in ett förslag till ett verifikationskort åt Radio Sweden. Kortet skall, som jag tidigare poängterat, antingen vara ett färggrant kort — håll inte fantasin borta vid utformningen! — eller ett enkelt men trevligt. Innan Du sätter i gång och gör ett kort, studera Dina egna verifikationer eller de som varit publicerade i HF eller någon annan tidning — det kanske kan hjälpa Dig. **Men inget plagiat!** Kortet bör för övrigt visa att det är Sverige det är fråga om.

Juryn som kommer att välja ut det bästa kortet består av Jan Jangö, HF:s red., Arne Skoog, kortvägsred., Björn Karlström, tecknare samt undertecknad. Det bästa kortet kommer sedan att presenteras för Radiotjänsts kortvägsavdelning.

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.

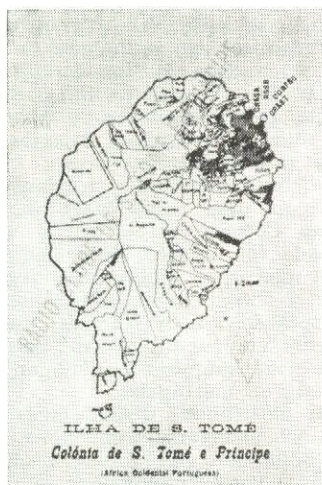
SCANDINAVIAN DX-CLUB.

Ja, här startar klubbserien igen och vi inleder den med en presentation av Sveriges säkerligen förnämsta klubb, nämligen Scandinavian DX-Club. Presentationen borde kanske ha gjorts tidigare, men bättre sent än aldrig.

Jag hoppar nu över klubbens historia och skriver i stället om klubben som den är f. n. I sista numret av Nattugglan, klubbens månatliga organ, finner jag att klubben f. n. har 1144 medlemmar. Bland dessa medlemmar, finns säkerligen Sveriges skickligaste DX-are. Det märker man genast när man läser Nattugglan. Alltid finns där något brev återgivet som någon DX-are fått från någon exklusiv station. Har någon station för första gången verifierat eller har någon funnit en ny station så kan man vara säker på att den lycklige är medlem av SDXC.

Det som gör SDXC till Sveriges förnämsta klubb är absolut klubbtidningen. Nattugglan är världens enda tryckta DX-tidning och också den som är förnämligast redigerad. Att den har den förnämligaste utstyrseln faller sig självt.

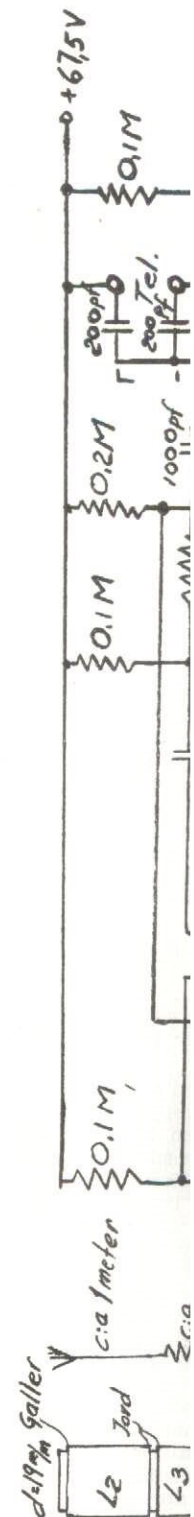
Klubbens ordf. är Karl Åke Bergström och Nattugglans red. är Viggo Bengtsson. Medlemsavgift i klubben är 8 kr. helår och 4 kr. halvår. Medlemskap räknas från 1/1 resp. 1/7 varje år. Klubbens adress är: Scandinavian DX-Club, Box 18, Jönköping 1. Postgiro 33 15 79.



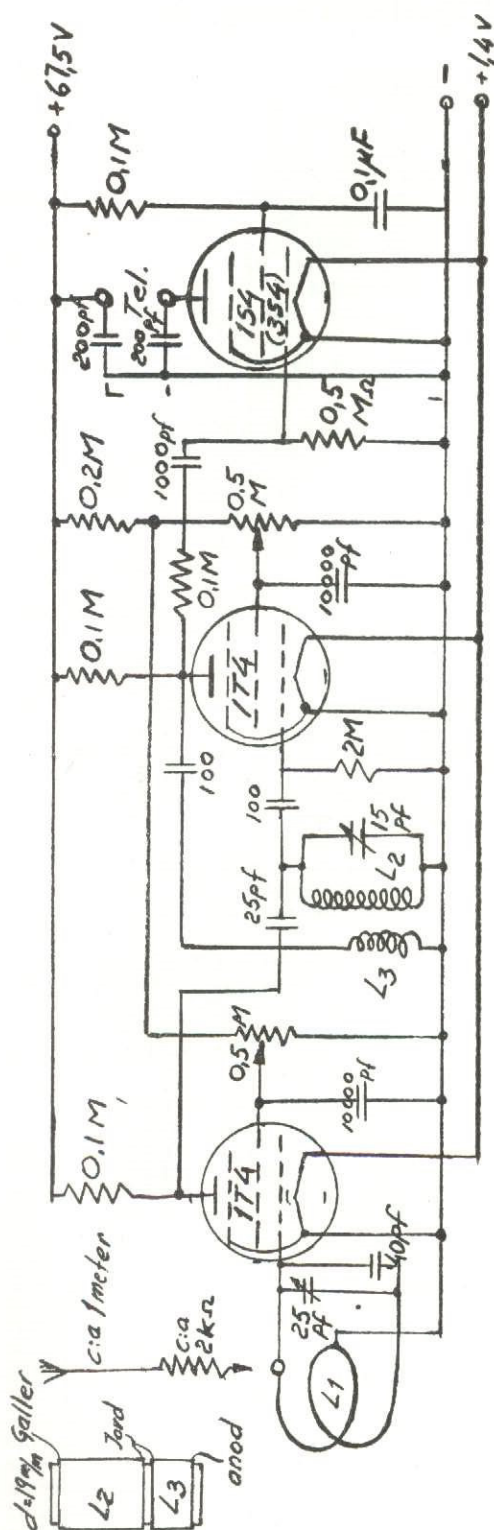
Det nya verifikationskortet från Sao Tomé. Den lycklige ägaren är Bo Karlsson.

H o b b y f o l k

O k t o b e r 1



Bergström och
tsson. Medlems-
och 4 kr. halvår.
sp. 1/7 varje år.
n DX-Club, Box
9.



En
beprövad
RÄVSAX

Rävsaxen enligt vidstående schema, utmärker sig för god ljudstyrka och skarpt minimum. Ramens diameter är 40 cm, innehåller fyra varv isolerad tråd och är monterad med ändarna uppåt i förhållande till lådan. Ändarna på ramröret skall ha c:a 10 mm gap och fixeras med lämpligt isolermaterial. HF-stegets vridkondensator, som är helt isolerad från chassiet, bör vara separat för att kunna sidställas i närheten av rävsändaren. Annars blir signalen för stark för att man skall kunna avgöra gott minimum. Kopplingskondensatorn mellan HF och detektor kanske får minskas om inte pytsen svänger, jag har dock 25 pF med gott resultat. Montera och koppla allt stabilt, annars irriteras du av rassel, kanske av helt avbrott under jakten.

Bra motstånd är den amerikanska kolskiktstypen, 1/2 watt, de äro stabila och har små dimensioner. Använder du separat batterilåda måste kabeln skärmas helt eller avkopplas för HF annars följer HF-en tåten in i saxen när du är nära sändaren. Detta är även fallet med hörtelefonen, men som du ser på schemat är dessa avkopplade till jord.

Spolen är lindad på 19x50 mm spolrör med 0,4 mm emaljerad tråd, c:a 65 varv och 30 varv för återkopplingen torde vara lagom. När du trimmar in pytsen på bandet, så anpassa tråddvarven så att du slipper trimmer.

Till avställningsratt bör du ordna någon sorts mikroratt, en enkel slirkoppling e. dyl., detta för lätt avställning. Anodbatteriet är ett 67 $\frac{1}{2}$ volts miniatyr-dito och för glöden en cell strömbatteri. På batterilådan bör du ha en tvåpolig strömbrytare om du har löstagbar koppling batterilåda — saxen. Man kan tyvärr tvinga in en sådan fel och då har du inga hela tuber kvar.

Well, sedan är det bara att önska dig en god jakt och att uppmana dig att snarast starta bygget så att du kan vara med i säsongstarten.

SM5XP. Tore Gustavsson.

P. S. Som bekant betyder förkortningen HF stundom inte Hobby-Folk, utan även Högfrekvens.

Nytt författarfenomen upptäckt!

För en tid sedan var det en humoristisk 13-åring, som delade ett förstapris med en 17-åring — denna månad kommer ett nytt rekord: EN 12-ÅRING SOM VINNEN!!! Jag har låtit massor av lärda personer läsa igenom den och alla är ense med mig om, att här har vi stött på ett litet fenomen. Ju mer man läser om "Modellflygfantastens" sorgliga upptäckter, desto mer övertygad är man om att ha upptäckt en verklig författarbegåvning. "Modellflygfantasten" MFF (observera kombinationsförmågan — han är Malmögrabb och kallar sig MFF — med fotbollslagets initialer!) heter Ingemar Björk. Vi har bitt vår malmöredaktör taga reda på fenomenet och intervjua honom och kommer att få stifta närmare bekantskap med honom i nästa nummer.

De allra flesta läsarna av Hobbyfolk är väsentligt äldre än 12 år, så jag hoppas verkligen att dessa alla äldre inte blir avskräckta genom författarens ålder. Här har faktiskt många mycket att lära — eller att glädjas över.

Givetvis har MFF blivit inspirerad av några tidigare uppsatser i denna tävling, "Kärnan" och "Oskar" i nr 5 och polflygningen i nr 3, men det var just sådana uppsatser som red. i första hand syftade på när tävlingen började. Eller också ville vi ha INSTRUKTIVA uppsatser, gärna med någon bild. Exempel på instruktiva uppsatser är ett par kortvägsläsnar-epos och ett par uppsatser om modellmotor, motorcyklar och bilar. I nästa nummer finns en instruktiv uppsats om en jetexkonstruktion — den har belönats med ett extrapris, eftersom den samtidigt är den första uppsatsen med en arbetsritning och beskrivning i vår stora tävling.

Det verkar som om vi med uppsatstävlingen har upptäckt en ny generation hobbyförfattare. Kanske det finns flera upptäckta förmågor? Skriv i så fall en uppsats om "Min hobby", sätt gärna en annan trevlig rubrik på den och skicka in den till Hobbyfolks red., Järntorgsgatan 6, Stockholm. Den bästa uppsatsen varje månad belönas med ett pris på 25 kronor i form av hobbymaterial.

Uppsatstävlingen:

MODELLFLYGNING.

Mina första erfarenheter inom denna hobby gjorde jag julafton 1949. En snäll och välmående farbror hade skänkt mig en segelmodellflygplansbyggsats i julklapp. Först tänkte jag sälja den, men sedan kom jag på den tanken, att det inte kunde skada med lite allsidig utbildning, så jag beslöt, att på juldagen skulle det byggas modellflygplan.

På juldagsmorgon skred jag till verket med friskt mod, vilket jag var nära att förlora, då jag kastat en blick på ritningen. Den var som en labyrint för mig. Först trodde jag, att jag hade fått ett papper, som inte hörde dit, men efter en stunds parlamentering med mig själv, kom jag till det resultatet, att det verkligen var ritningen till planet, jag hade fått. Sedan tog det mig ett par timmar att riktigt fördjupa mig i dess mysterier. När jag långt om länge kommit till klarhet med den, gjorde jag ännu en sorglig upptäckt: det behövdes lim, sandpapper, lövsåg m. m. för att bygga planet. Eftersom jag inte kunde köpa det, blev det inget byggande av den dagen och ej annandagen heller.

Men tidigt på morgonen nästa dag hade jag köpt dessa saker och satte i gång med att bygga. Under den tid, som åtgick till detta, gjorde jag ännu fler sorgliga erfarenheter. Till slut fick jag det dock färdigt. Trots att det var 5 grader kallt ville jag absolut pröva det. Efter intrimningen gjorde jag en höjdstart. En kamrat höll planet, och jag sprang. De fem första meterna gick det bra, men sedan tycktes det inte vara trakterat av att tappa kontakten med Moder Jord, utan dammade i backen. Resultat: Jag fick ägna mig åt reparandets tålmodsprövande konst i en timmes tid.

Vid nästa start gick det bra, tills linan kopplat av. Då gav det en uppvisning i avancerad flygning med de mest våghalsiga manövrer, som tänkas kan. Slutet på visan blev, att det råkade i spin ovanför asfaltgatan. Efter kraschen dög det inte ens till kaffevard.

Outtröttlig som jag var, och med mina, som jag tyckte, outömliga ekonomiska resurser (5 kr.), beslöt jag mig för att köpa en ny byggsats. Denna gång blev det till en gummimotormodell. Nu var det inte så svårt att förstå ritningen, men i gengäld var kroppen, som byggdes av omkring 100 spinkiga balsastickor, så mycket svårare att göra. När jag efter mycken möda och besvär hade fått den färdig, hade den blivit skev, och när jag skulle rätta den, tog jag antagligen i lite för hårt, ty den gick av på mitten. Efter reparationen gick jag litet försiktigare till väga, när jag skulle rätta den. När jag skulle ta i lag med vingen, upptäckte jag till min stora förskräckelse att det, trots hrr modellflygplansförsäljares försäkran, inte fanns färdigsågade spryglar. Det var inget annat att göra än att skära ut dem själv. När jag var färdig med detta arbete, befanns det att en (1) sprygel undgått min specialbehandling utan att gå sönder. Efter

landningsställs förhållande till fritt, var det gjordes utan st visst inte vara fullt, utan att någorlunda eftermare beskådande

Näst dag hade ute och flög i tänkte jag, när ligen så ut i t hej, förrän man kolliderade det tårdränkt blick om möjligt ännu

Under de följande byggande av, ty steg, men för n ny byggsats, va provflyga planet kraschar. Men n förrän man är i

VINDILEN.

Mitt intresse för ett modellplan i bodde ute på l något riktigt m kunde jag givetvis fick be en äldre Vi byggde »Vi vi kunde, och n och kroppen i hängdes den up »fördärva» den.

Vindilen fick efter att ett fle beskrivningen, t dellen där avvåg regler. Nu var turen. Jag kasta med alla nerver seglade iväg ett och dök rakt ne när vingen, som hoppade av. Jag sista gången, mer skett och monte fortsatte med öv

Efter en tid k och fann att Vin flesta »icke lyck

När det blåste med Vindilen, oc sent kommer att mot vinden, den kom tillbaka på gick nu i medvikt riktningen var de och betade. Mer landa en meter t hämta den. Tjure modellen och ha vingen. Jag som inte till den välm

n:

m denna hobby
näll och välme-
en segelmodell-
örst tänkte jag
den tanken, att
allsidig utbild-
agen skulle det

till verket med
att förlora, då
1. Den var som
de jag, att jag
hörde dit, men
med mig själv,
et verkligen var
t. Sedan tog det
fördjupa mig i
n länge kommit
ännu en sorglig
dpapper, lövsåg
tersom jag inte
yggande av den

a dag hade jag
med att bygga.
etta, gjorde jag
till slut fick jag
r 5 grader kallt
er intrimningen
urat höll planet,
eterna gick det
vara trakterat
oder Jord, utan
g fick ägna mig
nde konst i en

lls linan kopplat
avancerad flyg-
manövrer, som
att det råkade
r kraschen dög

d mina, som jag
esurser (5 kr.),
n ny byggsats.
nmimotormodell.
örstå ritningen,
byggdes av om-
så mycket svå-
rcken möda och
den blivit skev,
j jag antagligen
å mitten. Efter
tigare till väga,
g skulle ta i lag
min stora för-
dellflygplansförs-
ns färdigsågade
tt göra än att
ärdig med detta
sprygel undgått
så sönder. Efter

landningsställsfastsättning, klädsel m. m., som, i
förhållande till det tidigare, gick ganska smärt-
fritt, var det tid för provflygning. Trimningen
gjordes utan större missöden, men motorn ville
visst inte vara med på, att man drog upp den för
fullt, utan att gå sönder. När jag sansat mig
någorlunda efter smällen, tog jag planet i när-
mare beskådande. Kroppen såg ut som ett säll.

Näst dag hade jag reparerat planet, och var
ute och flög igen. "Nu skall det väl gå bra",
tänkte jag, när jag släppte det. Det såg verk-
ligen så ut i början. Men man skall inte ropa
hej, förrän man är över bäcken. Med högsta fart
kolliderade det med en flaggstång. När jag med
tårdränkt blick såg på det, fann jag, att det var
om möjligt ännu mer ramponerat än det första.

Under de följande månaderna blev det inget
byggande av, ty examen närmade sig med stora
steg, men för några veckor sedan, köpte jag en
ny byggsats, vars byggande gått bra. Jag skall
provflyga planet i morgon. Hoppas att det inte
kraschar. Men man skall som sagt inte ropa hej,
förrän man är över bäcken.

MFF (Modellflygfantasten).

VINDILEN.

Mitt intresse för modellflyg började när jag fick
ett modellplan i julklapp. Jag var då 12 år och
bodde ute på landet. Eftersom jag aldrig sett
något riktigt modellplan annat än på bild, så
kunde jag givetvis inte bygga det själv, utan jag
fick be en äldre grabb om hjälp.

Vi byggde »Vindilen», som planet hette, så väl
vi kunde, och målade vingar och stjärt i silver
och kroppen i rött. När modellen var färdig,
hängdes den upp i taket för att jag inte skulle
»fördärva» den.

Vindilen fick hänga där i ett par dagar och
efter att ett flertal gånger ha pluggat igenom
beskrivningen, tågade jag »fullärd» ut med mo-
dellen där avvägning gjordes efter alla konstens
regler. Nu var det klart för den första flyg-
turen. Jag kastade den så väl jag kunde, och
med alla nerver på spän, såg jag hur Vindilen
seglade iväg ett par meter, satte nosen i vädret
och dök rakt ner i marken. Det blev en skräll
när vingen, som var fastsatt med gummiband,
hoppade av. Jag trodde förstas den flugit för
sista gången, men jag fann att ingen större skada
skett och monterade vingen på rätt plats och
fortsatte med övningarna utan missöden.

Efter en tid kunde jag flyga riktigt skapligt
och fann att Vindilen brukade klara sig vid de
flesta »icke lyckade» landningar.

När det blåste som bäst en dag var jag ute
med Vindilen, och då hände det något som jag
sent kommer att glömma. Jag kastade modellen
mot vinden, den gjorde en Immelmansväg och
kom tillbaka på c:a 3—4 meters höjd. Vindilen
gick nu i medvind och jag sprang efter. I den
riktningen var det emellertid en tjur som gick
och betade. Men ack, den skulle naturligtvis
landa en meter från denne och jag vågade ej
hämta den. Tjuren skulle naturligtvis undersöka
modellen och han började med att slicka på
vingen. Jag som var en bra bit bort samtyckte
inte till den välmenta behandlingen utan gav till

ett tjut i hopp om att han skulle flytta på sig,
men han bara lyfte på huvudet och blängde på
mig och fortsatte att slicka. Jag hade tur den
gången för min farfar var i närheten. Han hörde
troligen tjutet och kom dit. Han ledde undan
tjuren och kom tillbaka med Vindilen, som såg
ut att vara utan skador. Modellen var räddad.

Östen Pettersson.

TED.

En dag hade jag beslutat mig för att göra en
riktigt fin U-kontroll-modell till min lilla diesel-
motor. Jag gick genast ästad och köpte några
balsaflak och en limtub — det fick räcka. Efter
en kvälls ihärdigt arbete var kärran klar. Den
målades och förädrades namnet Ted. Riktigt snygg
var den förresten — åtminstone tyckte jag det.

Nästa dag var en söndag. Då skulle provturen
äga rum. När jag kom ned till skolgården där
vi brukade köra, var flygningen redan i full
gång. Det skreks och hojtades: »Gå inte på li-
norna! Låt bli kärran! Var är soppan?»

Jag och min medhjälpare trängde oss fram.
Utan att trampa på några linor! Vi gjorde oss
klara för flygningen, rullade ut linorna, tanka-
de, och gick ut till startplatsen. När vi fått
igång motorn, sprang jag ut till centrum och tog
linorna. Starten gick bra, och kärran fick upp
farten med detsamma. Den gick i ganska skap-
lig planflykt fem varv, men när jag försökte
göra »over head» tog soppan slut och jag måste
landa. Tyvärr stod ett staket i vägen. Pang!

Det var slutet på Ted. Jag grävde fram mo-
torn och skänkte resten till traktens souvenir-
hungeriga ungar.

GÖRAN KRONVALL, 13 år, Abrahamsberg.

BLIXTEN.

Min hobby har sedan några år tillbaka varit
modellflyg. Jag har under dessa år hunnit med
att bygga åtskilliga modeller, och jag tänkte att
jag möjligen skulle kunna konstruera en egen
modell. Jag beslöt att försöka.

Konstruerandet på segelplanet började. Det
tog åtskilliga kvällar i anspråk. Till sist var
dock ritningarna färdiga. Nu var det färdigt till
byggning. Bygget gick ganska fort, ty jag hade
hjälp av min kamrat.

Modellen var byggd av balsa och hade en smäc-
ker flygkropp, med cabin av celluloid och långa
vingar. Färgen var gul med en röd blyxt på
kroppen. Nu var modellen färdig att trimmas.
En vacker dag i juli cyklade vi till en äng utan-
för staden. Vid ena sidan av ängen låg en väg.

Vi började med att handstarta Blixten, så
hette nämligen modellen, och det visade sig att
den var baktung. När felet var rättat gjorde vi
en höjdstart. Blixten gjorde en lyckad start,
men den valde olyckligtvis vägen som landnings-
plats, men just då kom det en bryggeribil och
körde rätt över Blixten. Snopna rusade vi fram
till Blixten eller rättare sagt vad som var kvar
av Blixten, en platt massa av balsa och papper.
Ett sorgligt öde för min stolta skapelse.

Lars Millqvist, 15 år.

(Ur franska
Modèle Magazine)

Rekordplan av Laniot.

Spännvidd: 0,55 m.
Längd: 0,60 m.
Vingyta: 5,4 dm².
Stabilisatoryta: 0,44 dm².
Vikt med bränsle:
945 gram.
Snurra: 230 mm, stign.
260 mm, bladbredd
50 mm.
Slaglängd 24 mm, borrh
22 mm, varvtal:
12 000.

En fransman, som håller världsrekordet i U-kontroll? Ja, visst! 201,110 kmh är hastigheten, och trots att det förekommer högre hastigheter i USA har ingen amerikan lagt in ansökan till FAI om godkännande, delvis kanske beroende på att FAI stadgar om kontrollanter som tillhör FAI-anslutet förbund, och de amerikanska hastigheterna har troligen inte kontrollerats på detta sätt. Osäkert är också om modellerna över there byggts enligt FAI:s bestämmelser.

Laniots kärra, som här presenteras i ritning, satte rekordet i april i år efter fem fantastiska

körningar, av vilka fyra var över 195 knutar. Den har en 9,87 cc motor av franska märket Micron 60, glödpluggsförsedd.

Extrem strömlinjeform, avsaknad av landställ och fena är karakteristiska för världsrekordkärren. Kroppen är snidad i balsa med motorn helt inklädd upprättstående. Motorbocken är två längsgående lättmetallrör, fastdragna med skruvar i kroppens underhalva. Stunttanken lödd av järnbleck ligger bakom motorn under vingen.

Ritningen finnes på nästa sida.

KALLE.

Under detta namn dolde sig ett segelplan, ett mycket litet sådant. "Kalles" historia började en regnig höstkväll. En kamrat till mig erbjöd sig att sälja ett segelplan, för ett så billigt pris som sex kronor. Jag tittade på byggsatsen och accepterade genast. Samma kväll började ett segelplansbygge som världen aldrig skådat. Delarna låg utströdda lite varstans i de fyra rum vi har. Limmet, som jag kramade ur tuben fastnade utmärkt, inte på planet utan på bord, stolar, golv m. m. Efter en veckas tid hade jag lyckats sätta ihop delarna, och segelplanet fick namnet "Kalle". Jag rusade ut med Kalle i famnen med den påföljd att jag snubblade och fortsatte utför trappan med huvudet före och gjorde en vacker buklandning. Kalle skadade bara fenen, men jag däremot hela ansiktet. När både jag och Kalle var hopplappade gick jag mera sansat ut. Efter några misslyckade kast, insåg jag att Kalle skulle haft namnet "Olyckskorpen" i stället. Till slut behagade den stackaren att höja sig, men då skulle han naturligtvis landa på ett närbeläget hustak. Med mycken möda lyckades jag övertala ägaren av huset att få hämta ned Kalle. När jag till slut kom upp på taket och skulle nappa till mig Kalle, kom det en vindpust och Kalle seglade

stolt iväg, gjorde en vänstersväng och försökte att ramma huset vilket misslyckades totalt, fortsatte rakt ner efter husväggen och hamnade i en prydnadsbuske. Jag lyckades till slut att slita Kalle från busken, som han tydligen hade förälskat sig i. Vingen på Kalle såg ut som en tesil. På vägen hem uppfann jag fjorton nya kraftuttryck. När Kalle väl var hopplåstrad igen, beslöt jag att dra upp honom med lina. Jag, Kalle och en kamrat placerade oss på ett ganska litet fält. När vi äntligen hade nystat upp den hopträcklade linan, drog jag iväg med Kalle. Min kamrat ropade att jag skulle hålla ett öga på Kalle, vilket jag gjorde med den påföljd att jag inte såg diket som låg framför mig. Upptäckten gjordes först när jag låg och sprattlade i diket. Kalle gick rakt ner och med en smäll slog han i vägen, som gick bredvid diket. Det var klart att det skulle uppnå sig en bil samtidigt. Med ett krasande ljud rullade bilen över Kalle. Chauffören stannade bilen och kom ut och ursäktade sig över sin klumpighet. Jag sade med en flott gest, att det gick nog säkert att laga den. När jag kom hem kastade jag Kalle i spisen. Numera sysslar jag med en säkrare hobby nämligen att gjuta tennsoldater.

Agne Häggkvist, 14 år.

H o b b y f o l k

O k t o b e r

Skaffa

Till Hol

Anteckna i
som önskar
år 1951 och
stående nu
antecknar

1.

2.

A N S K VÄRLDSREKORDMODELL för U-kontroll

iska

Magazine)

av Laniet.

0,55 m.

1 m.

4 dm².

yta: 0,44 dm².

bränsle:

1 mm, stign.

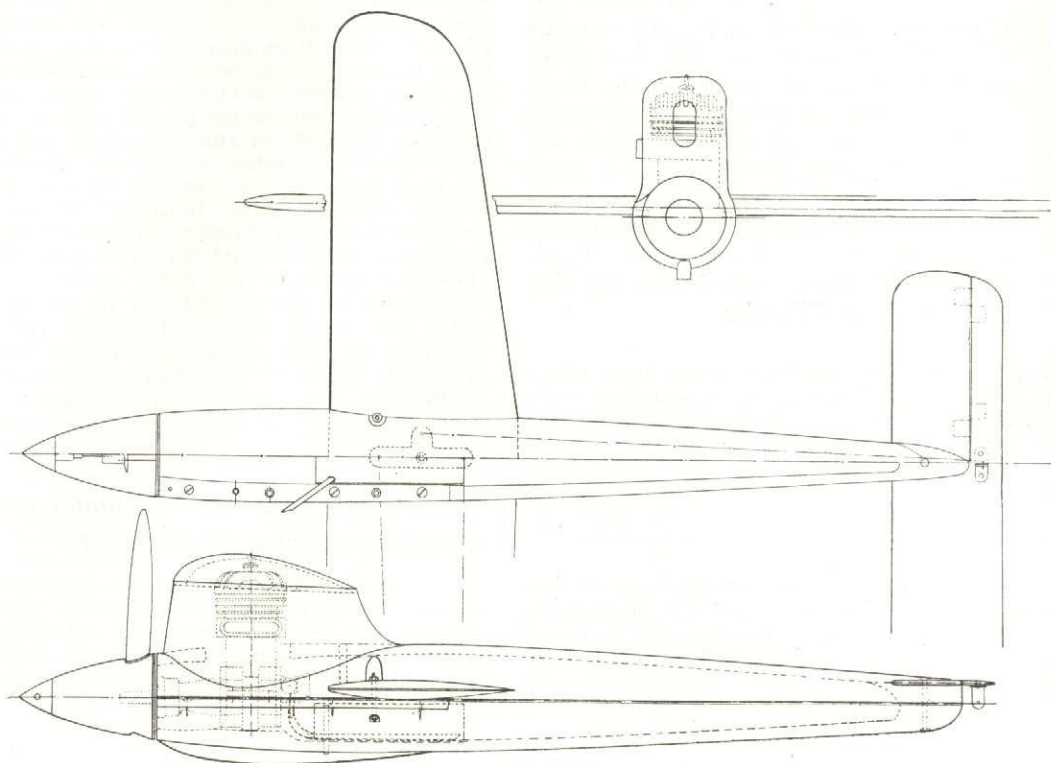
bladbredd

24 mm, borr

varvtal:

över 195 knutar.
franska märket

knad av land-
ta för världsre-
i balsa med mo-
le. Motorbocken
fastdragna med
a. Stunttanken
a motorn under



ing och försökte
ades totalt, fort-
och hamnade i
till slut att slita
dligen hade för-
ut som en tesil.
orton nya kraft-
låstrad igen, be-
lina. Jag, Kalle
ett ganska litet
ut upp den hop-
med Kalle. Min
ålla ett öga på
påföljd att jag
mig. Upptäckten
rattlade i diket.
smäll slog han i
det var klart att
tidigt. Med ett
Kalle. Chauffö-
t och ursäktade
de med en flott
t laga den. När
i spisen. Numera
by nämligen att

igggkvist, 14 år.

b y f o l k

Skaffa oss tre nya prenumeranter och Du får en

PRENUMERATION GRATIS!

Till Hobbyfolks expedition — Järntorgsgatan 6, Stockholm

Anteckna nedan namnen på tre personer, som önskar prenumerera på Hobbyfolk för år 1951 och som samtidigt får de två återstående numren i höst gratis. Längst ned antecknar Du Dig själv! Så snart de tre

första löst ut sina prenumerationer, som skickas mot postförskott (pris kr. 6:30 inkl. porto), får Du tidningen gratis från nästa nummer till och med 1951 års utgång!

1.

3.

2.

INSÄNDARE:

Oktober 1950

SWINGLINE MED U-KONTROLL

Att uppsatstävlingen har blivit en given succés har väl snart gått upp för alla Hobbyfolks läsare. Det har dessutom visat sig att flera av de bästa uppsatsskrivarna faktiskt är skickliga skribenter som gärna vill vässa sin penna för flera försök och bli fasta medarbetare i Hobbyfolk. Detta nummer innehåller bidrag från fyra sådana uppsatsskrivare, bland dem Carl-Fredrik Westberg, som i brev till red. bl. a. skriver följande:

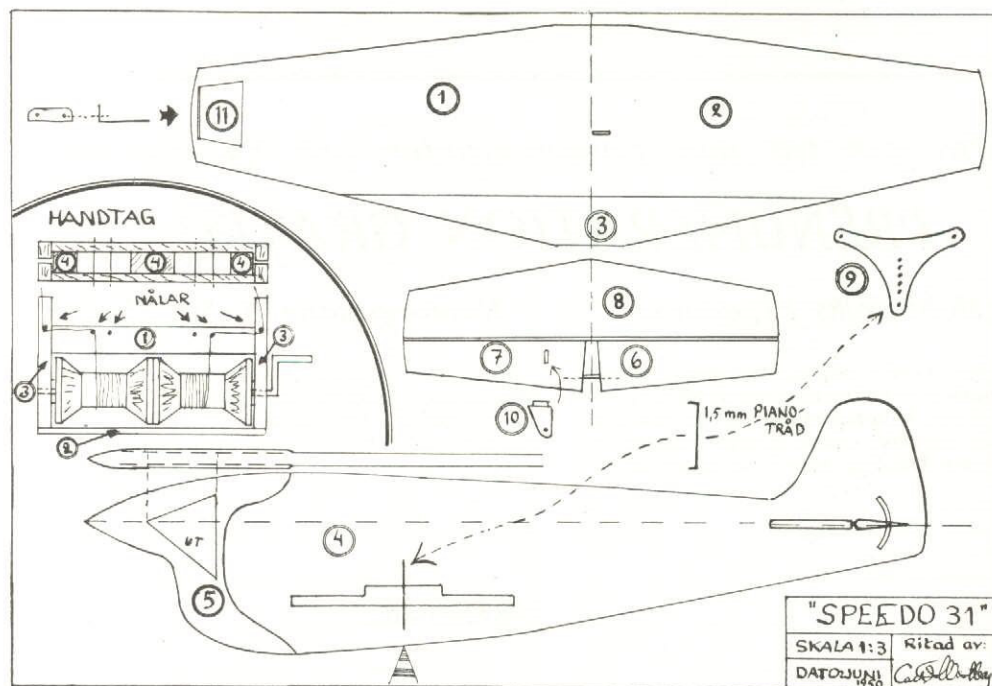
Jag har tacksamt mottagit Edert brev angående uppsatsen Oskar. Jag har på grund av sjukdom måst intaga sängen för en längre tid, jag har legat sedan den 1/4 men det tycks som om det snart skulle vara all right igen. Under dessa omständigheter tillkom alltså uppsatsen »Oskar» och jag hade inte tänkt mig att den skulle bli antagen, varför Edert brev blev en ganska stor överraskning.

I nr 1 1949 presenterade Karlström J 28 som swinglinemodell. Jag byggde den ett par dagar efter det jag hade köpt tidningen och den gick enl. min åsikt bra. Den var emellertid för tung för att utföra någon direkt konstflygning med.

Jag konstruerade och byggde en lättare kärra med ganska originell utformning. Min entusiasm vid den första flygningen nådde inga gränser. Höga farter, loopings och åttor, och trots detta var maskinen efter avslutat värv totalt oskadd. Som handtag använde jag på den tiden en vanlig träpinne, övergick så småningom till två sammanlimmade trädrullar, och för närvarande kör jag med dessa insatta i en för ändamålet tillverkad ställning. Detta fungerar utmärkt och eftersom kostnaden stannar vid några ören tycker jag att det är en art. för Hobbyfolks läsare. Materialet är 5 x 15 mm furu, veven göres av en järntråd el. dyl. Längd och för övrigt alla andra mått beror helt och hållet på vad man använder för slags trädrullar. Kärnan byggdes av 5 mm balsa, dock gjordes stabilisatorn av 3 mm balsa. Det triangelformiga uttag i nosen fylls med bly tills jämvikten ligger ovanför kontrollhornet.

Arbetsbeskrivning för byggandet av swinglinemodellen SPEEDO 31.

1. Tillverka kroppen och vingarna. De utskäres ur 5 mm balsa, 75 mm breda flak äro lämpliga. Om ej hela fenen får plats kan den kapas av i lämplig form. Detta inverkar ej på maskinens flygförmåga. Vingarna kunna



delas på mitter ett stycke. Dett kanter på såväl att minska luftn böra urtag görs en blytyngd i n ett 1—2 mm b

2. Stabilisator rörliga rodren c med en sy- el göres i kroppen (gångtyget) görs

3. Det. 9 och Det. 10 tappas f pianotråd (2 mm göres härför i dare, boccas av aluminiumplåt.

4. Sedan alla de. Använd m el. dyl. inlägges serar på en pu efter täcker ma putsas i vanlig

5. Sedan mask den målas. Det hålla vid vålds och andra parti. Därefter förbind pianotråd. I det ritn. detta för at till låga roderuts ningen och jag

Arbetsbeskrivning för ett kontrollhorn

Material som (klistert): 2 st. 5 mm tjock och 1 grovlek (till axel)

Listen kapas i helt på vilka ru efter sammanlim med axel och i s för dessa axlar u en skära skall såg sammanfogas med manlimmas med plats pålimmas för att styra tråd skola spikas för a bör detta ske m enär det tunna r flygning klämmas när man släpper Detta bör emeller maskinen tycks knyta av linan något fönster vill

ROLL

en lättare kärra
g. Min entusiasm
le inga gränser.
, och trots detta
rv totalt oskadd.
n tiden en vanlig
m till två sam-
närvarande kör
ändamålet till-
ar utmärkt och
några ören tyc-
obbyfolks läsare.
veven göres av
för övrigt alla
let på vad man
Kärnan byggdes
stabilisatorn av
a uttaget i nosen
ligger ovanför

bandet av
O 31.

ingarna. De ut-
breda flak äro
r plats kan den
Detta inverkar
Vingarna kunna

31"

ad av:

by folk

delas på mitten men då bör man göra det. 3 i ett stycke. Detta för att öka hållfastheten. Alla kanter på såväl vingar som kropp spetsas av för att minska luftmotståndet. I det. 4, alltså kroppen böra urtag göras för vingar, stabilisator och för en blytyngd i nosen. Den senare övertäckes med ett 1—2 mm balsaflik enl. ritning (Det. 5).

2. Stabilisatorn utskäres ur 3 mm balsa. De rörliga rodren delas på mitten och sammanfogas med en sy- eller knappnål för vilken uttag göres i kroppen. Se för övr. ritn. Gångjärnen (gångtyget) göres av en tygbit, tråd el. dyl.

3. Det. 9 och 10 består av 2 (1½) mm plywood. Det. 10 tappas fast i det. 7, det. 9 fästes med en pianotråd (2 mm) vilken bockas enl. ritn. Urtag göres här för i vingen (det. 2). Det. 11, linspridare, bockas av pianotr. eller enl. ritningen av aluminiumplåt.

4. Sedan alla delar äro färdiga sammanfogas de. Använd mycket lim! Bly, luftgevärskulor el. dyl. inlägges i nosen tills maskinen balanserar på en punkt under kontrollhornet. Därefter täcker man urtaget med det. 5, vilka avputsas i vanlig ordning.

5. Sedan maskinen nu är färdigmonterad måste den målas. Detta är nödvändigt om den skall hålla vid våldsamma landningar, telefontrådar och andra partiklar som den kan tänkas möta. Därefter förbindes det. 10 och det. 9 med en pianotråd. I det. 9 hade jag borrar 6 hål enl. ritn. detta för att snabbt kunna skifta från höga till låga roderutslag. Därefter kan Ni börja flygningen och jag önskar er lycka till!

Arbetsbeskrivning för byggandet av ett kontrollhandtag för swingline.

Material som åtgår (plus div. knappnålar och klister): 2 st. trådrullar, 1/2 à 1 meter list, 5 mm tjock och 15 mm bred järntråd av lämplig grovlek (till axel och vev).

Listen kapas i lämpliga längder, vilket beror helt på vilka rullar som skola användas. Därefter sammanlimmas de båda rullarna och förses med axel och i samband därmed även vev. Hål för dessa axlar uppborras i det. 3 i vilka även en skåra skall sågas (enl. ritn.). Två bitar, det. 1, sammanfogas med tvenne klossar det. 4 och sammanlimmas med det. 3. Sedan rullen satts på plats pålimmas även det. 2. Knappnålar inslås för att styra tråden, enl. fig. Om några skarvar skola spikas för att större hållbarhet skall ernås bör detta ske med knappnålar, ej med spikar enär det tunna materialet behagar spricka. Vid flygning klämms rullen fast med tummen, och när man släpper efter rullar den ut mer lina. Detta bör emellertid ej ske vid höga farter, enär maskinen tycks inse det humoristiska i att knycka av linan och sedan egenhändigt leta upp något fönster vilket omsorgsfullt krossas.

TILL HOBBYFOLKS RED.

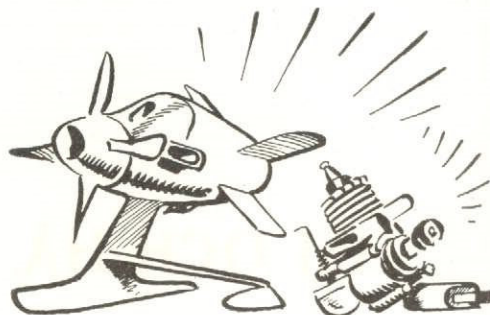
Jag satt och läste i Hobbfolk, en art. om team racing, och när jag sedan kom att läsa »Swing it», som rubriken löd, tänkte jag: Varför inte flyga teamracing med swingmodeller. Det kan nog bli både spännande och påfrestande för armar och huvud. Men man får givetvis inte snurra på 140 varv i finalen, det skulle ju bli ett riktigt konditionsprov som nog inte många skulle stå ut med.

Högaktningsfullt

ERIK WALLNER, Örnköldsvik.

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 ★

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:—.

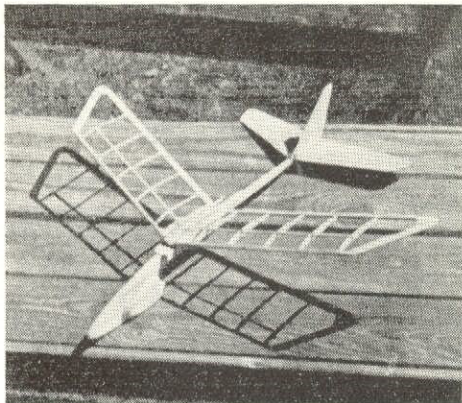
Albon Javelin, 1 cc diesel, kr. 40:—, ny.

För vidare upplysningar, kontakta HOBBYFOLKS REDAKTION.

Olson 23 glödp. kr. 70:— o. modellp. Powerhouse frif. kr. 30:—.
Tel.: Sthlm 11 43 44.

SÄLJES: E. D.-diesel Mk: 3 2,5 cc. Körd 2 timmar. Komplet. Pris kr. 65:—.
Christian Hårdstedt, Thaliav. 19, Bromma.

Ny McCoy Sportsman 29,5 cc, end. provkörd med tank, 2 glödstift, prop., specialbatterisladd. End. 90:— 5 st. amerikanska flygtidn. 4:—, Ny Pick Up 17:—.
S. Erikson, Box 1160, Hansjö.



En och annan frågar efter Hobby-Folke, vart denne lustige medarbetare tog vägen. Jo, Hobby-Folke har bildat en klubb, Gottsunda Hobby Boys. Den består av två medlemmar, Hobby-Folke och en ny kille vid namn Hobby-Bobby. Gottsunda Hobby Boys har hela sommaren hållit till i en ängsbacke i Roslagen, där de suttit och målat handmålade oljefärgstavor och dessemellan flugit med Jetex Demon. De vilda äventyren skildras nedan av Hobby-Folke:

HEJ OCH HÅ, HOBBYFOLKET!

HEJ OCH HÅ, HOBBYFOLKET!

Väl mött bland rospiggarna!

Här i Gottsunda finns det två kategorier människor, sådana som kliar sig i huvudet och ser förundrade ut, och så Gottsunda Hobby Boys. De senare är jag och Hobby-Bobby. Vi ser numera alltid tankfulla ut och en smula snopna också, kanske. Men alla andra går omkring och kliar sig i huvudet och undrar:

— Vad sjutton är det för rött som sitter i granen?

För längst uppe i Gottsundas högsta gran, alldeles som fastspikad i en yvig topp, sitter Gottsunda Hobby Boys nya fina Jetex.

Så här gick det till:

Vi köpte en byggsats från Sigge med Junior-aggregatet. Vi byggde den på ungefär 8 timmar och lade ned hela vår själ i bygget. Det var bara litet osis när vi skulle skeva vingen, för den blev alldeles fruktansvärt skev, med påföljd att anfallsvinkeln fick göras ruskigt stor och tyngdpunkten inte alls stämde med ritningen.

Vi bestämde oss för att flyga planet i alla fall. Vi pluggade beskrivningen så vi kunde den utantill, laddade aggregatet med en halv kork och plockade fram asbesten. Bobby höll i tänd-

stickorna. Stubinen brann präktigt, och lågan kilade kvickt in i munstycket och kom fram till korken.

Det började vissla.

— Jag tror att Kaffejohanna kokar hemma i torpet, sa Bobby.

En blå rök sköt ut genom aggregatet, och Bobby förstod att det var aggregatet som tjöt. Jag skickade iväg kärran, som gick raket fram och nästan tryckte mot marken, men så blev väsningen liksom kraftigare och kärran beskrev en båge uppåt.

Vi hoppade av förtjusning. Så slutade väsnandet och det blev glidflykt nedåt, faktiskt riktigt hyggligt för att vara en så liten kärra.

Det luktade litet mysko om kärran, men vi skulle snart lära oss att det här var den speciella jetexlukten. Nu tog vi hel patron, och flygningen blev dubbelt så bra, kanske en halv minut. Det tog förresten inte lång stund förrän vi hade bränt av alla laddningarna och var tvungna att skriva till Isac efter nya.

Medan vi väntade ändrade vi skevningen på vingen, och har du sett, genom ett trollslag började med ens alla mått på vingfästsättning, avvägning och anfallsvinklar att stämma! Nu skulle det bli åka av!

Och åka blev det. Att kasta kärran i rätta ögonblicket, när kraften är tillräcklig, var en viss konst att lära, men genom att stå på en

sluttning klarade vi även sådana saker. Det var förresten roligare att se hur kraften ökade och började lyfta planet, så att det slutligen kom förbi våra huvuden med full effekt på aggregatet och skruvade sig upp högt över fältet. . .

Så började glidflykten in mot skogen, rätt på första granen. Där stannade den. . .

För evigt. . .

Vi har försökt med alla knep. Vi band ihop långa smala spön till de 20 meters längd som behövdes, men stängen böjde sig i en båge till marken. Vi kastade sten, tills armarna värkte. Vi tillverkade slangbellor för att skjuta ner kärran. Vi använde sten från grusgångarna som ammunition, men måste sluta när gruset tog slut.

Under regniga dagar och stormiga nätter vid Ålands hav har jag och Bobby suttit under granen och väntat på att demonen ska falla ner. Men förgäves.

Nu återstår bara två saker: att låna ett gevär och skjuta ner demonen, eller också säga ner granen.

För vi har fått smake på Sigges fina jetex-hobby och har bestämt oss för att få tillbaka kärran.

HOBBY-FOLKE.