

modell

HOBBY

MED SPORTFLYG



Nr 8 · 15/10-15/11 1963

Pris 1:75 inkl. oms.

Danmark och Norge 3:-



KOM TILL

OSTERMANS

JÄTTEUTSTÄLLNINGEN HOBBY o FRITID
TEST: MFI JUNIOR · RADIOBÅT- o RADIOFLYG-SM



AUTO MOTOR SPORT



FALLER

4002

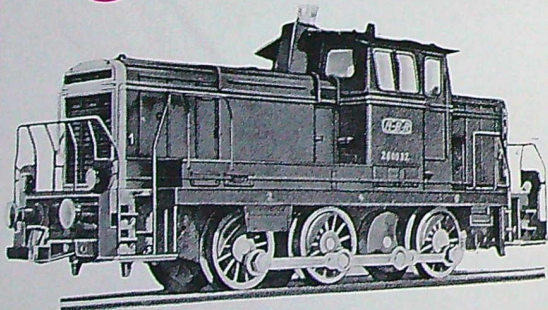
modellbil-bana för hela familjen

10 Viktiga punkter om AUTO MOTOR SPORT

- Kan användas både för racerövlingar och som trafikspel
- Det enda system, där man kan manövrera 2 bilar på samma spår
- Idealiskt - och 2-spårigt väg- och motorvägssystem med två olika kurvradier
- Kräver litet utrymme och kan därför kombineras med modell-järnvägar i skala HO
- Körkontroll. Två knappar för manövrering av el-magnetartiklar
- Automatisk kortslutningssäkring i körkontrollen
- Elektromagnetiska förgreningar
- El-magnetiska järnvägsbommar och kontrolltorn med varvräknare för 4 bilar
- Byggsatser för modeller vid väg och tävlingsbana
- Obegränsad utbyggnad och prisbilligt system motsvarar de högsta anspråk



FALLER - ett prisbilligt system med kompletteringsdetaljer för obegränsad utbyggnad. Motsvarar de högsta anspråk.



Nyhet

FINNS I ER



MÄRKLIN

är modellen

Diesellokomotiv • Tyska Förbundsjärnvägarnas ltt V 60 • 3 stråkastare fram och bak • MÄRKLIN TELEX-KOPPEL i båda ändar • Mycket modellenligt utförande • Längd 12 cm 72: -
3065

Diesellokomotiv • Som 3065, men med rangerkoppel fram och bak 58: -
3064

MÄRKLIN ett begrepp för hög kvalitet •
Verklighetstrogna modeller • Internationellt sortiment

HOBBYAFFÄR

HOBBY

Med Sportflyg

DANNEMORAGATAN 20
Tel. 33 62 21 - Postgiro 65 90 65
33 01 00

STOCKHOLM VA
REDAKTION och ANNONSAVDDELNING

Tryckeri Nordisk Bokindustri Stockholm

Chef:red Jan Jangö

Annonser Kristner Hagéus

Distr. o. pren. Hans Löfmark

Ansv. utg. Åke Bergström

Hobby o Fritid	Sid. 4
Vilka är motorerna?	15
På åfärderna mycket nytt	16
Märklin V 60	18
Sändare i fickformat	20
Lin-EM	22
RC-SM	24
Flygande vingan	28
Sädd från luften	29
KSAK-förslag	29
MFI Junior testas	30
Gnome: Flygnytt!	32
Östra Sjärlands flygklubb	38
Räddare från Koster	40
Radiobåt-SM	42
Radiosegelbåt-SM	48
Mera Hobby o Fritid	51



KOM TILL
OSTERMANS
JÄTTUTSTÄLLNINGEN HOBBY o FRITID
TEST: MFI JUNIOR-RADIOBÅT- o RADIOFLYG-SM

OMSLAGSBILDEN är från fiskehamnen i Brevik Svåg-Koster, där Dick Tomasson provkör sina många modellbyggen — på bilden en Piper Cub byggd av en Berkeley-byggsats. Miniracingbilden är en påminnelse om den stora SM-tävlingen i Ostermans "På Hobby och Fritid".

VALKOMMEN TILL

HOBBY o FRITID

I OSTERMANS!

10 trevliga spännande hobbydagar i Ostermans! I de berömda marmorhallarna öppnar utställningen "Hobby och Fritid" sina portar den 25 oktober med pukor och trumpet. Den är arrangerad av tidningen Modell-Hobby, och meningen är att den ska slå ett stort slag, kanske det största hittills, för teknisk hobby av i dag.

Modellbygget står i centrum. Du får se den svenska eliten av modellbyggare i verksamhet. Du får själv prova på att bygga en modell, att köra ett tåg, att tävla med miniracerbilar, medhavda eller lånade på utställningen, och radiostyrda båtar och flygplan. Men "Hobby och Fritid" är inte begränsad enbart till modeller av verkligheten. Du får också se förebilderna. Marinen, flyget och armén visar exempel på det stora spelet med de mest prestationsdugliga tekniska konstruktioner som finns. Här känns det att vara eldledare vid artilleriskjutning? Du får själv prova på det.

Eller varför inte slå sig ner vid ett ishockeyspel — kanske tävla med Tumba. Eller lära sig en så pass enkel sak som att limma? Tävla i att bygga tändstickstorn!

Det är svårt att beskriva allt på Hobby och Fritid — gå dit i stället. Öppet varje dag kl. 12—19 till och med 3 november.

De stora modellbyggarförbunden i Sverige deltar alla med egna montrar på utställningen. Hos modellflygarna träffar Du elit-grabbar som nått höga placeringar i SM, EM och VM. Ingen hobbygren i världen är så allsidig som modellflyget. Här lär man teknik, handighet, flygningens grunder, meteorologi — och så får man motion och frisk luft på köpet.

Modellmotoravdelningen brukar göra sig påmind både i öron och näsborrar... Racerbilar och linstyrda plan kör på racerbanan, centrifugalkraften är många gånger större än tyngdkraften. Här finns ett koncentrerat motorvetande. Världens snabbaste minsta bil kan studeras på nära håll!

Under de 10 dagarna i Ostermans mellan den 25 oktober och den 3 november 1963 avgörs Svenska Mästerskapen i miniracing. Det är tredje gången de körs, men första gången som alla klasser får vara med. Stor bil i skala 1:24, 1:32 eller liten i 1:52, det finns alltid en tävlingsklass för bilen. Alla deltagare får köra minst tre heat och försöka samla poäng och goda resultat på vägen mot finalerna.

Miniracingbanor finns det i massor! Största banan är 20 meter lång. Flera helt nya märken visas för första gången i Sverige!

I modellbåtadammen, 64 kvadratmeter stor, görs regelbundna uppvisningar med radio- och linstyrda båtar. Stora passagerarångare i modell, smärka racerbåtar och svärfarkoster — de berömda meforna — kommer att trafikera dammen varje minut under de 70 timmar utställningen är öppen. Kan en mefa drivas av en elmotor och orka bära batterierna? Svaret finns på "Hobby och Fritid"!

Modelltågen rasslar runt på många ställen. Lok, vagnar och landskap blir alltmer fulländade. Märkena blir allt fler, svårare att hålla reda på, roligare att samla på. Du behöver inte hålla Dig till ett enda märke. På en experimentbana har man blandat 15 olika märken, normalspår och smalspår, likström och växelström. Visst går det...

"Hobby och Fritid" 25/10—3/11 är ett unikt tillfälle att se vad landets skickligaste händiga hobbyutövare kan göra. Många arbetar helt på egen hand, gör egna konstruktioner och arbetar med enkla verktyg.

Men alla kan och vill inte konstruera själva. Hobbyfirmorna framställer i hård konkurrens med varandra byggsatser, ritningar och arbetsbeskrivningar som gör det möjligt för alla att med olika grader av handighet och olika intresseinriktningar få utlopp för sitt verksamhetsbegär och nå goda resultat.

Klubbar och fritidsorganisationer, civila som militära, vill nå landets ungdom och erbjuda dem sunda fritidsysselsättningar och ett gott kamratskap.

I utställningsbiografen visas film och hålls föredrag om teknik och hobby. De olika organisationerna har ständigt skickliga specialister till hands som ger råd och undervisning. Och här finns bland hobbyfirmornas 100-tals modeller ett unikt tillfälle att utse lämpliga objekt att sätta upp på julens önskelista.

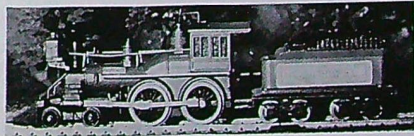
Har Du tänkt på vilken oerhört stor fördel det är att redan i unga år ha kommit i kontakt med tekniska ting? De tekniska tingen i lekens och hobbyns värld når allt lägre åldrar och ger en nästan "medfödd" förmåga att som vuxen handskas med oerhöga krafter och tekniska konstruktioner som ger oss alla mera fritid och stimulerande sund sysselsättning.

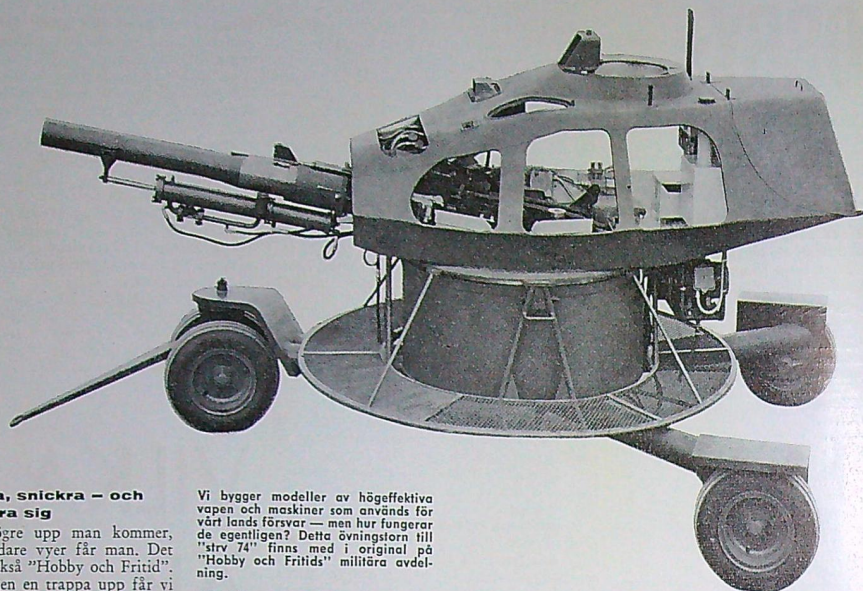
Du som även i fortsättningen vill hålla kontakt med det som utställningen "Hobby och Fritid" har att ge, ska få ett bra tips: Läs regelbundet tidningen Modell-Hobby. Där kan vi träffa och utveckla våra tekniska intressen vidare!

VILKA ÄR LOKEN?

Våra identifieringsövningar är tydligen populära, och vi kommer här med en ny — den här gången blir det modeller av gamla ånglok. Vilka är de tre loken på bilderna nedan? Skicka in lösningen senast den 10 november till Modell-Hobbys redaktion, Dannemoragatan 20, Stockholm Va, och skriv "Loken" på kuvertet. I pris delar vi denna gång ut modelljärnvägsmaterial för 100 kronor till insändarna av den först öppnade rätta lösningen. Ange gärna vilket fabrikt Ni helst vill ha på den eventuella vinsten!

Vinnare av tävlingen i föregående nummer blev Ian Svensson, Sölvesborgsg. 3 B, Malmö. De fem modellerna var följande: Fairchild PT-19, Piper Cub, Piper Tri-Pacer, Wizard, King Cobra.





Limma, snickra – och försvara sig

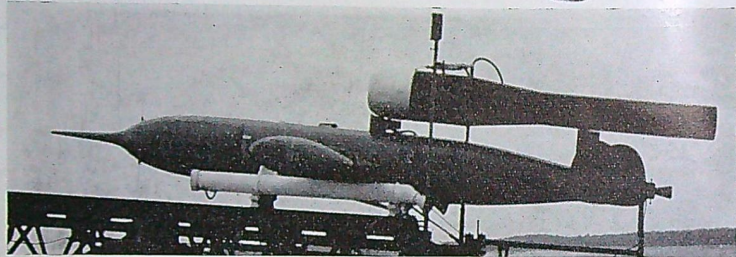
Ju högre upp man kommer, desto vidare vyer får man. Det gäller också "Hobby och Fritid". I våningen en trappa upp får vi lära oss

- 1) konsten att snickra
- 2) konsten att försvara sig
- 3) konsten att klara sig med enkla medel.

I den grå forntiden låg dessa tre "konster" mycket nära varandra — den som hade bästa "stenåldersklubban" vann. I dag är det hela mer "specialiserat". Den stora försvarsutställningen på "Hobby och Fritid" har många syften. Att på fritid ägna sig åt frivillig försvarsutbildning är en i alla avseenden stärkande hobby, man får spänst, frisk luft, självförtroende, goda kamrater... Och man stärker samtidigt gamla Sverige!

Sambandet mellan teknisk hobby — som modellhobby — och försvar har alltid varit starkt, och det beror i första hand på att det finns så oerhört många lockande tekniska förebilder med vacker utformning och höga prestanda på den militära sektorn.

Vi bygger modeller av högeffektiva vapen och maskiner som används för vårt lands försvar — men hur fungerar de egentligen? Detta övningsstorn till "strv 74" finns med i original på "Hobby och Fritids" militära avdelning.

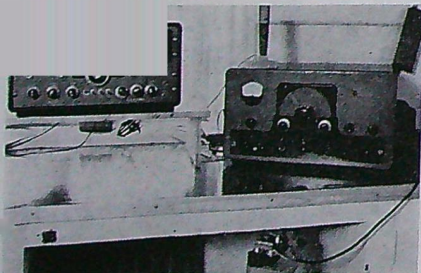


Försvaret visar också filmer i biografen, och på utställningen bör vi titta närmare på exempelvis en trådstyrd robot SS 11 för bekämpning av landstigningsfarkoster, ett artilleriskjutspel där

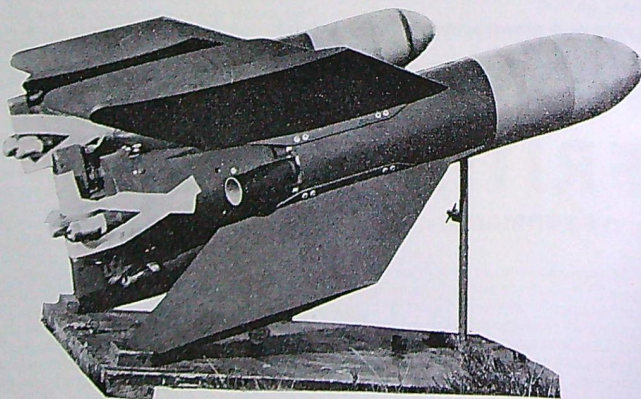
besökarna själva får leda eld, och en amatörradiostation där allmänheten får vara med och ta kontakt trådlöst med andra stationer världen över.

Vi har sett dem i TV och tidningar — nu får vi tillfälle att se dem i verkligheten! Här är marinens robot CT 10.

Den trådstyrda SS 11 är en marinrobot som också visas i "verkligheten" på "Hobby och Fritid".



Armén bidrar med en fast övningsradiostation, som kommer att vara i drift. Många utställningsbesökare kommer att få vara med om att ta kontakt med radioamatörer världen runt — roande och spännande både som hobby och yrke!



Med enkla medel

kan man klara sig i naturen. Scoutrörelsen visar ett av de finaste proven i sin utbildning: Hajken. En sovsäck, ett vindskydd och en "nying", det senare en brasa i en kluven stock, är allt man behöver för att sova ut en kall natt. De som får smak på hajk utvecklar tekniken ytterligare och klarar sig på ett minimum av utrustning.

Sällskapsspel

är också ett sätt att försvara sig och anfalla. I Algas monter kan man få spela ishockey mot själveste Tumba, och man kan också prova på det nya "Miljonär", där man blir miljonär på en halvtimme. Eller varför inte prova på Jan Jangös spel "Jägerströ"?

Mera hockey får besökarna spela hos Stiga, som också har ett fotbollspel efter samma princip. Stiga är kanske mest känt för sin bordtennisutrustning — var så god och provspela! Några svenska världsstjärnor kommer också att uppträda på arenan, det talas om Tage Flisberg och Hans Allsér.

Konsten att limma

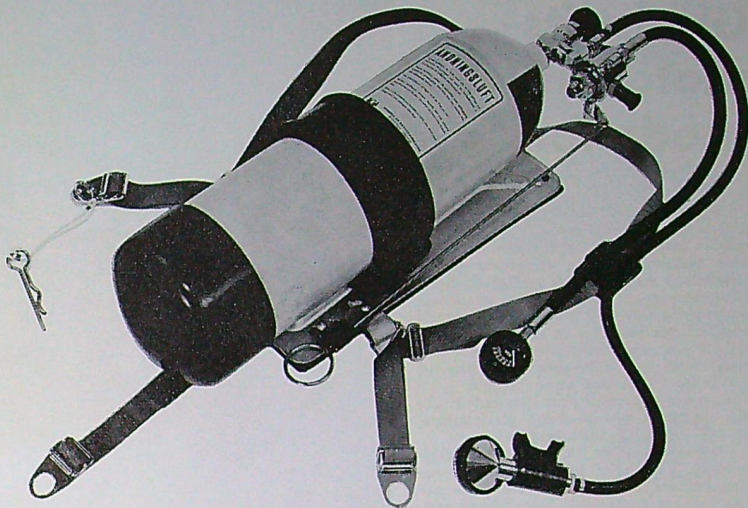
Att limma är en hel vetenskap. Alla limningar håller — om vi använder rätt lim till rätt material på rätt sätt. Det är vad Casco vill lära oss i sin monter. Särskilt intresserade är vi naturligtvis av de nya plastlimmen, t. ex. Casco Vinylhartslim. En rolig tävling i att bygga torn av tändstickor stimulerar intresset ytterligare.

Verktyg, mosaik

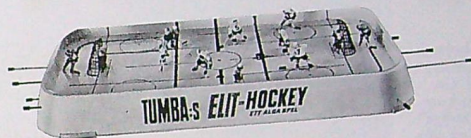
Hobbymaskiner och verktygsutrustning visas av Bosch under ständiga praktiska demonstrationer. Till de elektriska handverktygen finns det en avsevärd mängd tillsatser, bl. a. Bosch Combi hobbyverktygssats.

Maskincrona visar Metabo Multitool System, en bormaskin med grundsats som kan kombineras till sågbord, slipbord och borrstativ. Med andra tillsatser får man en svarv, en lövsåg och en bandslip. En separat enhet finns till en rikthvel. Direkt på bormaskinen kan monteras en handsticksåg och en handcirkelsåg.

Mosaikläggning räknas kanske av en del som en hobby för konstnärligt lagda, men att lägga mo-



Åga Divator Sport används vid både sportdykning och mera yrkesmässigt — t. ex. av marinens "lätta dykare". Den visas i användning av godmän i en stor genomskinnlig uppvisningstank på "Hobby och Fritid". Behållaren har en volym av 5 eller 7 liter, i vilken luft komprimerats till 200 atö. Det blir 1000 resp. 1700 liter luft som räcker för 27 resp. 20 minuters vistelse på 10 m djup.



Gissa om det kommer att spelas spel upp hos Alga, företaget som tillverkar Monopol och många andra välbekanta spel. Tumbas Elit-Hockey har ett ändrat utförande sedan förra året. Nu går det också att åka bakom målburen!

saik är lättare och blir snyggare än man tror, det visar Hermelins på "Hobby och Fritid".

Tävlingsbil och film

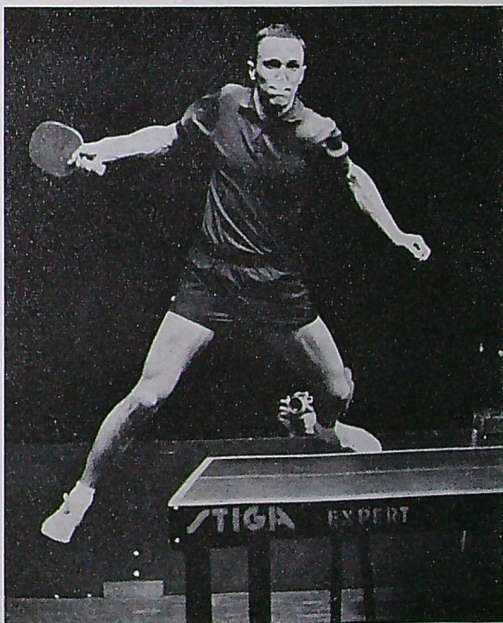
BP kommer bl. a. att visa en riktig tävlingsbil, en Formula Junior, och spännande racerfilmer i biografen. Har vi tur kommer C. G. Hammarlund dit och pratar taktik och ger allehanda tips.

Mycket mer finns att se på "Hobby och Fritid". Vi återkommer med reportage i nästa nummer!

Jan Jangö



Stiga är ett världsnamn när det gäller sportbetonade spel — de är specialister på all utrustning för bordtennis — här ser vi Hans Allsér i aktion — på Hobby och Fritid träffas han i verkligheten tillsammans med "Flislan", Tage Flisberg. Och varför inte prova "bordsfotboll"? Stiga fotbollspel är byggt på samma princip som hockeyspelet och kan provas av den som har lust . . .



Glödstifts- motordriven modellbil

Cox ger sig ingen ro — efter framgångsfulla modeller med motorer och allt komplett i en kast har man kastat sig över modellbilarna och presenterar nu en serie bilar i skala 1:20. De är "halvfärdiga", vilket betyder att man har högst en timmes monteringsarbete med plastdetaljer kvar att göra. Chassit består av en kraftig ram pressad i 1 mm plåt, färdigmonterad motor med tank, fläkt och tillhörande kugghjulsväxel (utväxling 10:36) samt axlar och hjul.

Karosserna är gjuten i plast i ett enda stycke och ska förses med inredning, Plexiglasfönster och yttre pläterade kromdetaljer.

Motorn är en Cox 0,8 cc Babe Bee (glöd-stiftare). Chassit är försedd med upphängningspunkter för den som vill köra bilen med lina fast vid centrumpåle. Bilen bör då prestera färter uppåt 50 km/tim. Man kan även tråda upp bilen på rak lina i bilens längdriktning och tävla med flera bilar samtidigt.

Hittills finns det tre modeller: Buick Riviera, Chevrolet, Sting Ray och Jaguar typ E. Byggsasterna lär kosta ungefär 65:— styck.

Bland andra nyheter som Fritidsbolaget visar från Cox märks det nya stuntflygplanet "Spook". Det är utrustat med Cox's nya motor "290", som i fortsättningen kommer att ersätta Babe Bee i alla "flygfärdiga" plastmodeller. Av den tillverkning Cox gör i England hos Lines Brothers visas Flights Trainer, Super Cub och en fantasimodell "Fledgling", vilken senare torde vara marknadens billigaste modell, 40 kronor, komplett med motor, färdig att flyga.

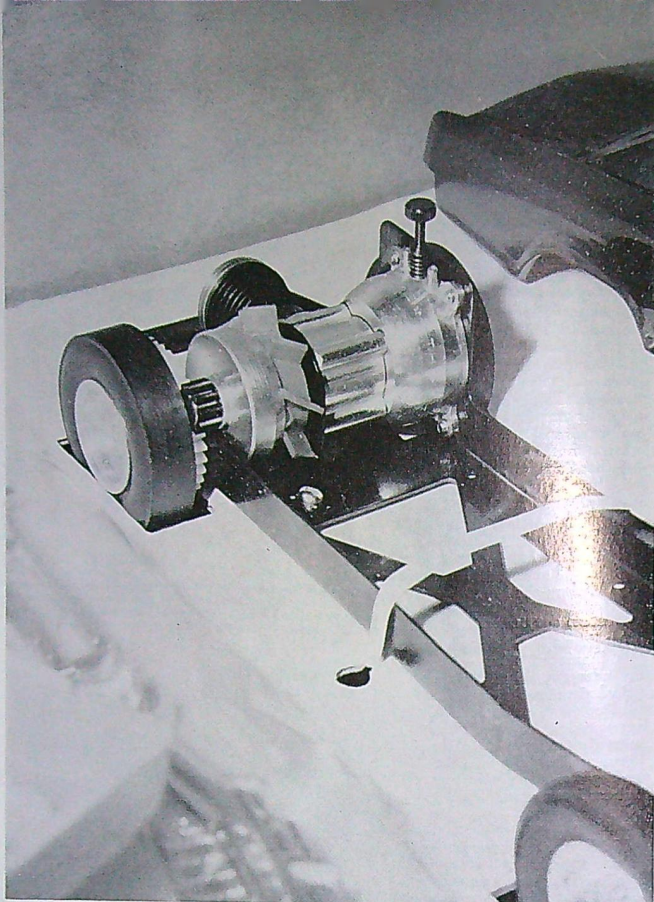
I Fritidsbolagets monter hittar vi vidare hela Pectra-sortimentet med färger och lim, sprutfärg och plastic bals.

Vad sägs om en modellbil som styrs med ljussignaler från en glödlampa? Det möjliggörs av solbatterier, en produkt från International Rectifier Co. Med solbatterier kan man utlösa ett hemmatillverkat tjuvarlarm eller något annat trevligt av de experimentlådor som baserats på solbatterierna.

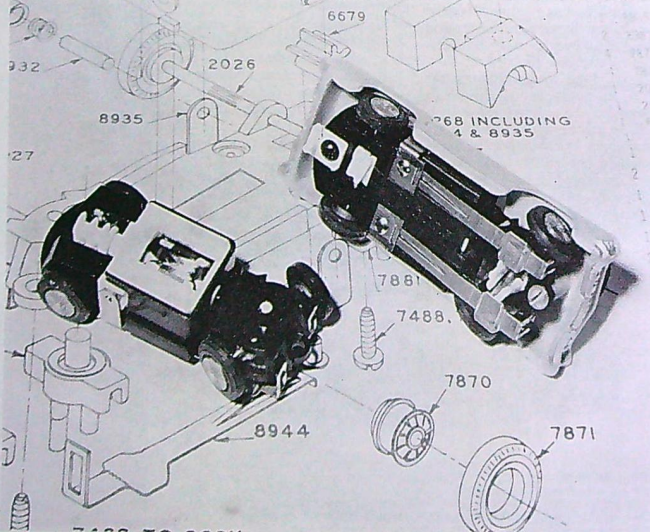
Det amerikanska Tyco är mest känt som tillverkare av lokbyggsatsen till "Generalen", men nu kommer detta företag med en miniracingbana i HO-skala. "Riktiga" motorer för likström ger bilarna så högt fart att de kan användas för tävlingsbruk.

Att den stora franska tillverkaren av tåggröjor, Le Jouet Français, gör både bra och billig mj-utrustning är inte så bekant i landet ännu. Fritidsbolaget visar räls och växlar (6:— styck för mekaniska, 10:— för elektriska) och ett sortiment på 30 vagnar i prislågen mellan 5 och 10 kronor med koppel passande Märklin.

Tycos nya bilbana "Tyco Speedways". Skalan är amerikansk HO, vilket är ungefär 1:76. Banans standardmått överensstämmer nästan helt med den nya faller-banans: 1,5 mm styrspar, 0,5 mm stråmskenor, 7 mm från styrsparst. 12-16 volt likström. Bilarna har styrbassar även bak och kan backas med en strömvändare på körhandtaget, som har fyra olika spårar och knappar.



Chassit till Cox' nya modellmotordrivna bilar med motorinstallationen. Motorn, den välbekanta Babe Bee, har kylfläkt på balanshjulet och driver på bakaxeln med en kugghjulsväxel i utväxlingsförhållandet 10:36.



WIAD

WIAD-modeller för:

- höga anspråk
- sysselsättning
- framtid
- fritid

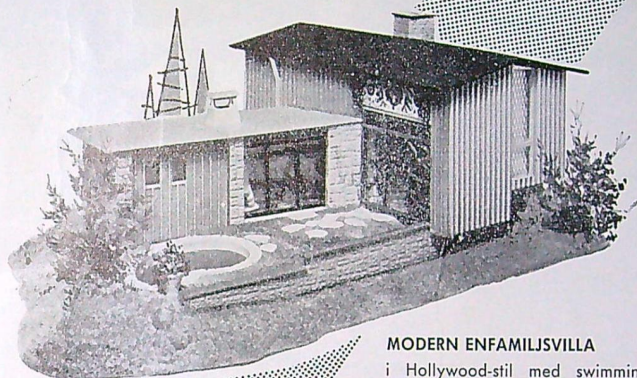
WIAD erbjuder ett rikhaltigt sortiment med många typiskt svenska modellhus samt ett stort antal tekniskt mycket avancerade modeller. Stort sortiment med mer än 70 olika typer. Till varje WIAD-byggsats levereras GRATIS 8 olika HO-figurer.



SVENSKT TRÅHUS

gult med rött tak, trädgårdsmöbler, blommor och grönt, storlek ca 115×100×65 mm. Nr1028 byggsats

kr 5: —



MODERN ENFAMILJSVILLA

i Hollywood-stil med swimmingpool, öppen spis och garage. Storlek 180×125×55 mm. Nr 1032 B byggsats

kr 6: 25

skala **HO**



RÖRLIG PORTALKRAN

En original skalamodell av den tyska firmen Krupp-Ardelts PORTALKRAN. Den levereras nu med 4 elmotorer och ställpult. Många funktioner kan utföras samtidigt.

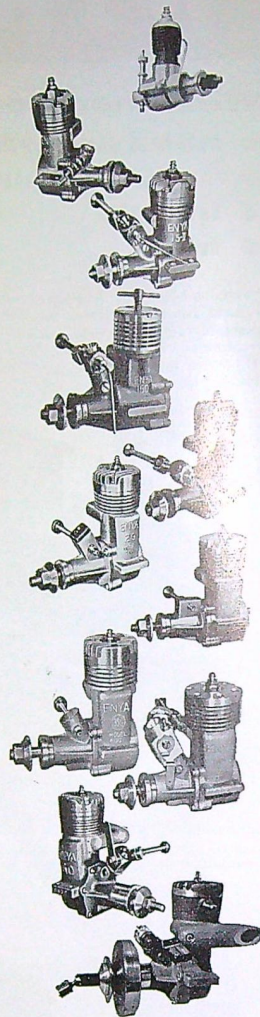
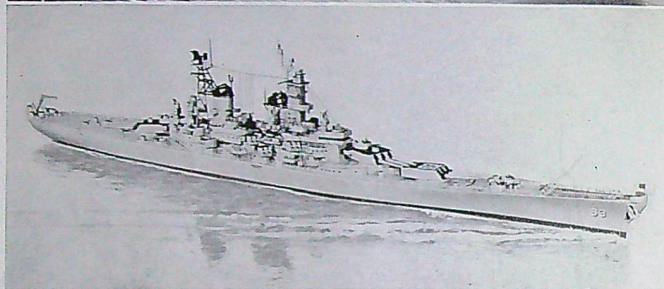
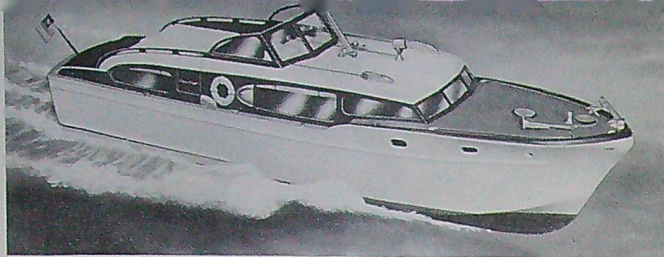
Hela kranen förflyttar sig på räls framåt och bakåt. Kranhuset kan flyttas i sidled samt svängas runt 360°. Kranarmen har vippanordning samt kan lyfta och lossa gods. Separat automatisk skopa finns. Den passar alla kända krantyper.

En WIAD-modell i särklass; något för finsmakaren! Portal-kranens bredd tillåter utläggandet av 3 rälssträngar. 307 B byggsats för handmanövrering utan motor kr 19: 75
307 BE byggsats med elmotorer och ställpult kr 72: 50

Beställ vår nya svenska färgkatalog mot 50 öre i frimärken.

Generalagent:

A. Hermele A/B, Lindvallsplan 6, Stockholm 9, Tel.: 69 19 19, 68 15 15



STORA MODELLER

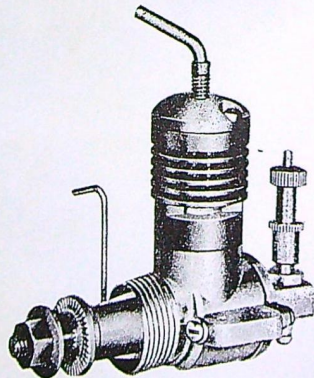
Sterling och Enya är två stora märken i Hobbyjätstens monter. Sterling är "stora" i flera bemärkelser. Båten övert i bildraden visar Corvette, som påstås vara den största byggsatsbåten i världen med en längd av 1200 mm och en bredd av 350 mm. Den har skrov i utstansade delar av balsa och plywood, däck, inredning och överbyggnad i mahognyfanér. Den kan drivas av en 2,5 cc motor, men även så pass stor maskinstyrka som två stycken Cameron 19 eller en Enya 60 Marine rekommenderas. Priset? 179 kr, vartill kommer en tillbehörssats för 64:—

Det stora svarta lastfartyget är American Scout, längd 1250 mm. Kan drivas av den stora elmotorn Pittman Boatmaster II eller en 0,8—1,5 cc modellmotor.

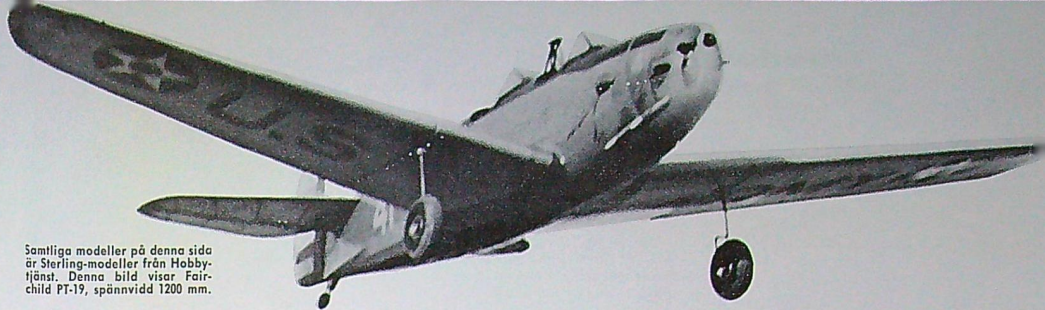
Slagskeppet är det berömda Missouri, skala 1: 200, längd 1400 mm, samma drivmotorer som ovan.

Motor-yachten är en 60-fots yacht nedminskad till exakt en meters längd, även den en av de lyxigare i byggsatsernas värld, pris nära 200 kronor. Lämplig motorstorlek 1,5—6 cc.

Motorerna härintill är idel Enya-motorer. Samtliga finns med och utan RC-förgasare. De är ovanifrån räknat: 06, 1 cc glödstiftsmotor, 09-II, 1,61 cc glödstiftsmotor, 15-II RC, 2,47 cc glödstiftsmotor för radiostyrning, 15D-II, 2,47 cc diesel för radiokontroll, 19-IV RC, 3,21 cc glödstiftsmotor för radiokontroll, 29-III B, 4,91 cc glödstiftsmotor för teamracing 29-III Special, 4,91 cc glödstiftsmotor med roterande insug och kullagrad vevaxel ("racermotor"), 35-II, 5,85 cc glödstiftsmotor för stunt och combat, 45 RC, 7,36 cc glödstiftsmotor för radiokontroll, 60 RC, 10-kubikare med ett års garanti, samma motor marinutrustad på nästa bild. Härintill: Enya 06 D, 1 cc dieselmotor i populär prisklass.



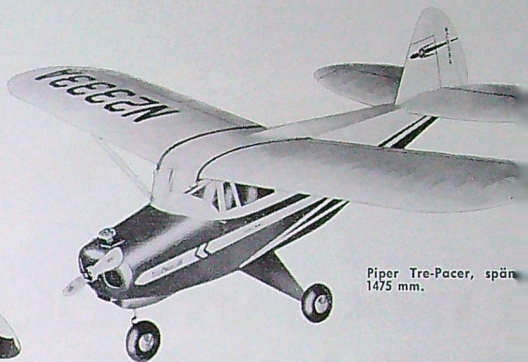
Samtliga modeller på denna sida är Sterling-modeller från Hobby-tjänst. Denna bild visar Fairchild PT-19, spännvidd 1200 mm.



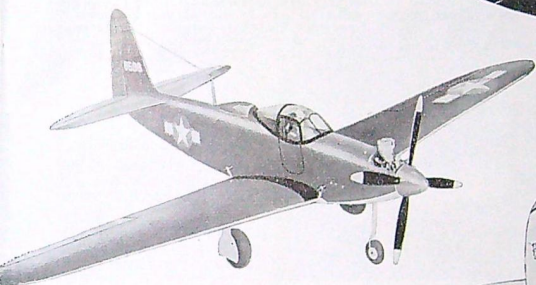
Super Marine Spitfire, spännvidd 1575 mm.



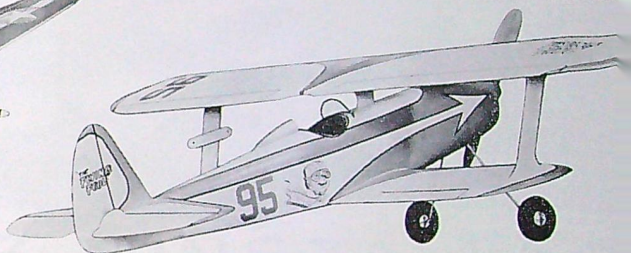
Piper Tre-Pacer, spännvidd 1475 mm.



Vizard, spännvidd 1350 mm.



King Cobra, spännvidd 1700 mm.



Baby Ringmaster stuntmodell, spännvidd 510 mm.



Piper Super Cruiser, spännvidd 1775 mm.



F-51 Mustang, plastmodell, spännvidd 880 mm.



Truedssons 25 år!

Den stora hobbytillverkaren i Malmö — Sven E. Truedsson Modellflygindustri — fyller i år 25 år och firar sitt jubileum med en katalog som till storlek och format troligen är det största som gjorts i vårt land. På 96 A-sidor ryms det mesta som finns i hobby i Sverige, ja kanske det mesta i världen, eftersom vi svenskar i detta avseende är ett mycket importerande släkte. Sven E. Truedsson har ju satt ett mycket högt mål för sitt arbete som tillhandahållare av hobbygrejor: Han vill förläsa *allt som är bra*.

Och eftersom mycket är bra är katalogen tjock. Den är i och för sig en stor sensation som utställningsobjekt på "Hobby och Fritid", och därför ska här bara nämnas några intressanta och just nu mycket populära nyheter av SEMO:s egen tillverkning.

Segelbåtar: *Cindy* är en 730 mm lång spantbyggd segelbåt med rundspant. Bordläggning- en består av 3 mm balsalister med snedskurna över- och underkanter som alltså lappar över varandra. Modellen ska utrustas med en 950 grams köl, vilket betyder att deplacementet räcker i varje fall för en enkansalsradio, vilket avsevärt bör höja nöjet av seglingen. Båten är emellertid i första hand en verklig-hetsrogen modell. Överkomligt pris: 27:50,

var till kommer en lyxmodellbehörsats inklusive köl för ungefär samma pris.

Windy II är en enklare segelbåt med knäckta spant och raka bord, en fin nybörjarmodell för yngre byggare. Priset är 13:75. Längd 415 mm.

Bland motorbåtarna är fortfarande förra årets stora nyhet, den svenska motorpedbåten T 42 i en 930 mm lång modell, som kan drivas av en 1,5—3,5 cc motor och radiostyras, det stora försäljningsnumret. Även av denna populära förebild har man gjort en mindre, enklare upplaga kallad T 48, 450 mm lång, pris 9:75.

Men vi ska inte glömma att 25-årsjubilerande Truedssons är en *modellflygindustri*, och att Skåne består sig med mycket skickliga modellflygare som gärna går till träffpunkten på Östergatan 20 med sina konstruktioner. Jan-Olle Åkesson har konstruerat två friliggande tävlingsmodeller för "örtklasserna": Bantam 2 är en A-etta av hög klass och Maxmaster är en helt nyss utkommen linjeskön D-etta med diagonal kropp och snett lutande motor. Radioflygarna bör sen ärmare på en skalmodell av Auster "Autocrat" i skala 1:8, 1 320 mm mellan vingarna, konstruerad av Erik Hammar. Den är tänkt för 1—1,5 cc motor och installation av 1- eller 2-kanalsradio.



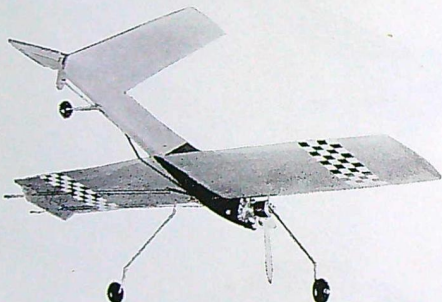
Berico i Malmö har genom agenturen för den danska Lego-bilbyggen Bilofix fått ett program av 100 fäcker hela åldersskolan från 2-årsåldern, men också utöver från Eva Jangö, bilden ovan, upp till de sista ålderdomen. Bilofix kännetecknas av grov konstruktion, men mycket omsorgsfullt konstruerade detaljer som bromsar i plast, de senare försedda med "multror" som ger ett utmärkt glidlager till hjulen och därmed ett slip två och två med muffarna vända mot varandra. Berico är också generalagent för Line och Linje, amerikansk plastmodelltillverkare med ett stort utbud figurer, som bland övrigt mynter har en serier av flygplan avsedda att användas som fjärrstyrda propellermodeller. För detta ändamål har man konstruerat ett specialställ. Elmotor till propellen ingår; modellen är rörlig och manövreras med en styrspåk. Genom denna inlämnas den olika flyglägen. Rörig bodmodell med andra ord!

LINKONTROLL PÅ ROLIGARE SÄTT

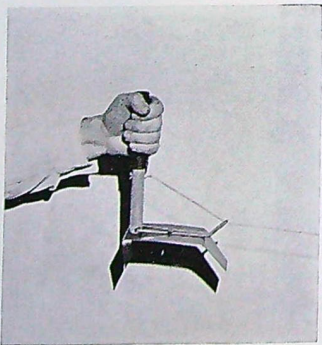
Linstyr "Loppa" utanför cirkeln!

Bo Bergmark är en ung uppfinnare som visar två roliga nykonstruktioner vid modellracerbanan. Det ena är en mittpåle för linstyrda flygplan, tack vare vilken man inte behöver stå inne i mitten och bli yr i huvudet, vilket kan vara särskilt besvärligt när utrymmet är litet — som det ju är i Ostermans. Mittpålen har förbindelse med två linor till det kringflygande planet. Från pålens underdel går det ut en fjäderbelastad enkel lina till piloten, som kan sitta stilla i lugn och ro vid sidan av banan. Piloten har en manöverspak av "riktig" flygplanstyp som han för framåt för dykning och bakåt för stigning. Som framgår av bilden kan utväxlingen av rörelsen i flygplanets styrlinor ändras genom att man varierar avstånden mellan infästningspunkterna vid pålen.

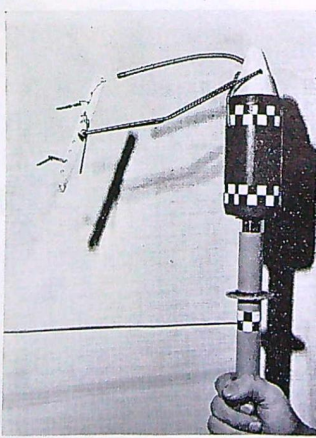
Det flygplan som Bo Bergmark visar i racercirkeln heter "Loppa" och är en liten trevlig nybörjarmodell. Loppa är avsedd för 1 cc motor (variation mellan 0,8 och 1,5 cc). Den har en mycket bärig vinge och en V-formad stabbe utan fena. Höjdrodret sitter endast på den ena stabilisatorhalvan. Fördelen är att man då samtidigt får sidoroder och skevning vilket i vissa fall kan användas till att sträcka linorna, om man arbetar med stor radi och svag motor, och att motverka motorns vridmoment.

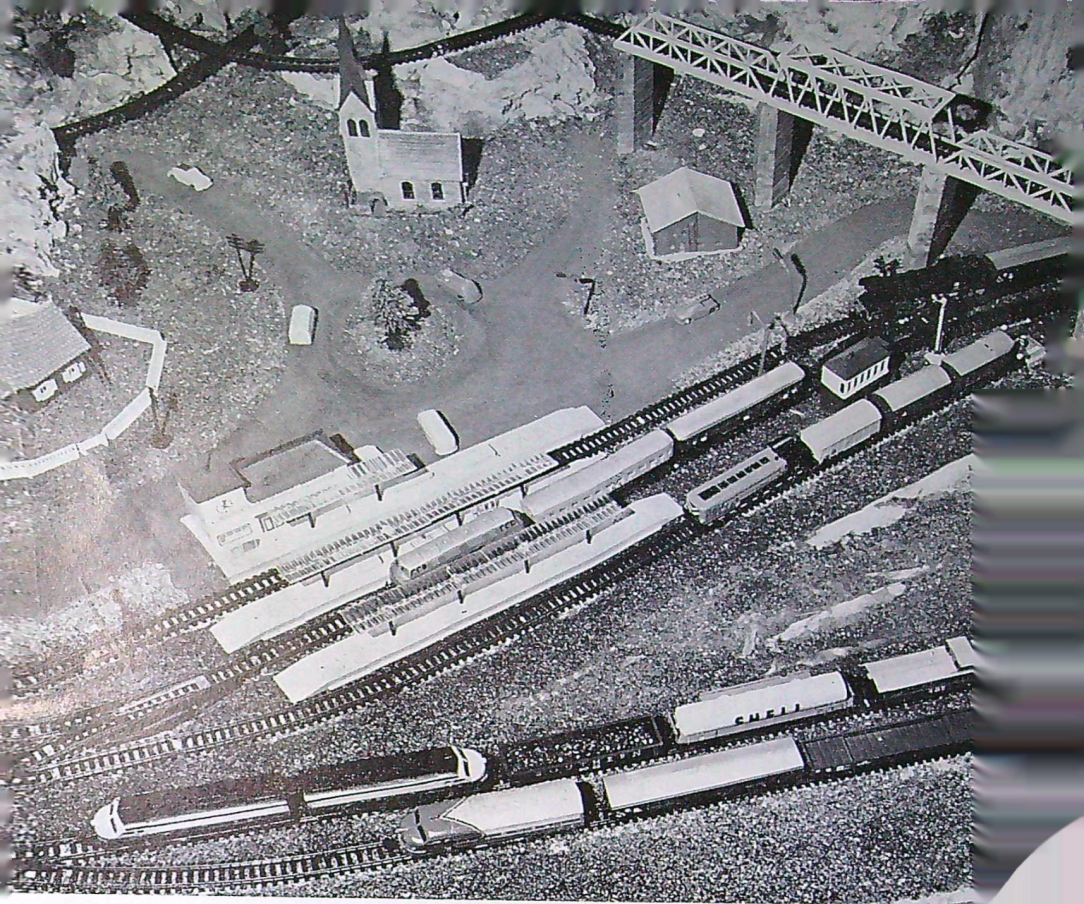


"Loppa" i luften. Stabilisatorn har V-form och höjdroder endast på ena halvan, vilket ger roder och skevning samtidigt. Nedan och t. h. Med den här pålen slipper man ringdans i centrum. En enkel lina från styrspaken överför roderörelsen till pålens ställbara tvålinebygel.



Vingen på Loppa är uppbyggd av flak kring en bakkantlist. Som vingbalk tjänstgör en tvärställd fururibba. Kroppens form kan varieras från "profil" till "låda" — i det senare fallet är tanken inbyggd (som på bilden). Landningsstället är som synes mycket brett. Det faller in i vingen innan man limmar på flaket på dess översida. Roderoket är byggt för att kunna ställas om för olika stora roderutslag.





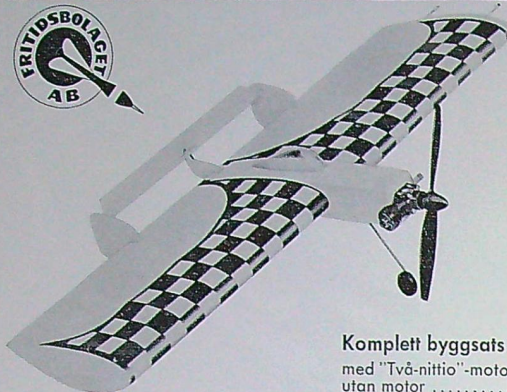
VÄRLDENS MINSTA T

Vi har förhandstittat på Arnold Ravidos utställningsmodell, vilken blir den största som visats här i landet. Fotot ovan och spårplansskissen nedan ger en uppfattning om hur pass mycket man får in på en bordsskiva som är 120x185 cm. Spårplanets konstruktion är intressant och ett fint exempel på hur man kombinerar två av varandra oberoende rund-

spår för kontinuerlig körning med två tåg så att de ger en stor central bangård och gemensamma uppställningsmöjligheter. En tredje liten rundbana finns längst till vänster på spårplansskissen. De båda fotografierna avslöjar att det börjar finnas trevliga landskapsstillsättningar till Arnold Ravidos skala 1:160. Stationen är original, de flesta husen Fallers bak-

grundsmodeller. Ställverket tillhör en villa är av märket Villa. Inbelysningar, som till-





the SPOOK

Byggsats helt i plast för Stunt- och Combatflygning. Passar flera motortyper: "Två-nittio", Medallions 0,8 cc samt Tee Dee 0,8 cc. Alla delar färdiga för montage. Spook är hårt testad av U.S.A:s främsta stuntflygare.

Komplett byggsats

med "Två-nittio"-motorn kr 52: —
utan motor kr 26: 50

Cox Thimble-Drome

0,8 cc MOTOR MED KRUT OCH
KVALITET



"Två-nittio"-motorn

en utveckling av välkända Baby Bee kompletterad med nylonmotorfästen passande de kända Thimble-Drome flygplanen Spook, Stuka, Helldiver, Mustang och Bendix Racer. Motorn arbetar i alla montagelägen.

Pris endast 22: 50

Sänd efter katalog och prislista direkt från Generalagenten för Sverige, FRITIDSBOLAGET AB, eller bese artiklarna i någon av

FRITIDSBUTIKERNA

Stockholm: Passagen, Drottninggatan 60—64, Norrlandsgatan 18, Götgatan 42, Skeppargatan 7

Göteborg: Passagen, Kungsgatan 48
Malmö: Gustav Adolfs Torg 8 A
Luleå: Shoppingcenter

NYHETER FRÅN FRITIDSBOLAGET



En av årets Cox-nyheter är SB2C HELLDIVER. Den ser realistisk ut, uppför sig riktigt i luften — med skalenlig utformning och samma flygegenskaper som förebilden. Det är verkligt levande kraft i dess Cox 0,8 cc motor, för alla stunt- och combatmanövrer.

Med en tredje kontrollina kan piloten göra fallskärmshopp och med uppdragbar bromskrok göres snabba hangarfartygslandningar.

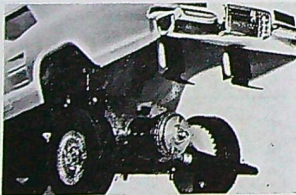
Motor, flygplan, fallskärm, pilot och kontrollinor samt linkontrollhandtag, allt färdigt för flygning kostar endast 64: 50.

ÅRETS STORA NYHET *eleganta Buick Riviera*

Äntligen en motordriven modellsportbil som skapats för såväl rak- som rundbaneföring.

En genialiskt enkel konstruktion förenad med ett formskönt linjespel gör Buick Riviera till årets bästa julkapp.

Pris inkl. motor 64: 50



Bilden visar den genialiska konstruktionen. Motorn sitter väl skyddad men ändå lätt åtkomlig.

TILLBEHÖR

Bränsle, nylonlinna med fästen, batteri, glödstiftsclips, bränsleslang och sil.

Kronor 23: 50



Bilens längd är 260 mm.

FRITIDSBOLAGET A.-B.

Skeppargatan 7 — Stockholm ☉

Sänd per postförskott

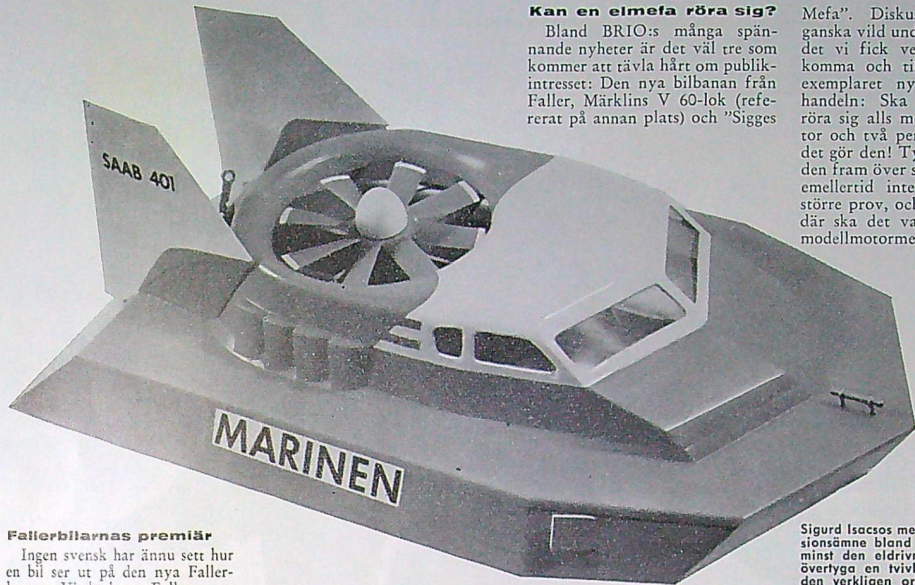
..... st. Spook med motor ... 52: —
..... st. Spook utan motor ... 26: 50
..... st. Helldiver, kompl. ... 64: 50
..... st. Buick Riviera 64: 50
..... st. Tillbehörsats Buick . 23: 50
..... st. "Två-nittio"-motor ... 22: 50

Jag bifogar i frimärken kr. 1: — och sänd då omgående Thimble-Drome katalogen till:

Namn

Adress

MH-8-63



Kan en elmefa röra sig?

Bland BRIO:s många spännande nyheter är det väl tre som kommer att rävla hårt om publikintresset: Den nya bilbanan från Faller, Märklins V 60-lok (refererat på annan plats) och "Sigges

Mefa". Diskussionen har gått ganska vild under väntetiden från det vi fick veta att mefan ska komma och till dess det första exemplaret nyligen dök upp i handeln: Ska farkosten kunna röra sig alls med hjälp av elmotor och två penncellbatterier? Jo det gör den! Tyst och elegant går den fram över släta golv. Den bör emellertid inte sättas på några större prov, och inte i vattnet — där ska det vara den kraftigare modellmotormefan!

Fallerbilarnas premiär

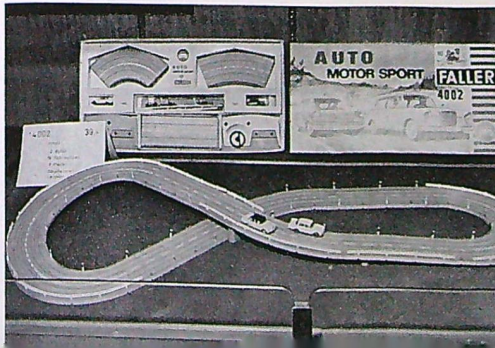
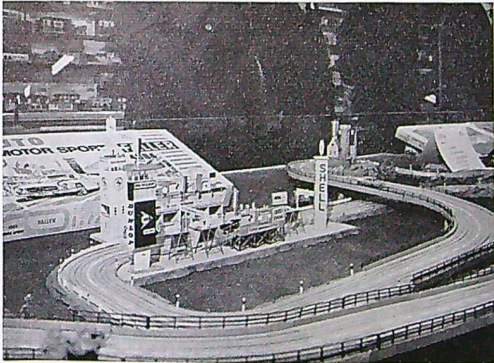
Ingen svensk har ännu sett hur en bil ser ut på den nya Fallerbanan. Vi beskrev Fallers nya system i Nürnbergreportaget (Modell-Hobby nr 3 i år) i korthet och har även närmare redogjort för det märkliga tvåbilssystemet i boken "Allt om Miniracing". Alla sanna modellentusiaster kommer att uppskatta det verkliga hetstroga i rörelsen hos två bilar som går med olika hastighet på

samma spår. Premiären blir på "Hobby och Fritid" i Ostermans! "Dusenbergaren" är en klassisk amerikansk racerbil från den tid då seklet var ungt. Nu är den för evig tid i en Monogram plastbyggsats. På båtsidan har Brjo en stor nyhet i form av en båtbyggsats från Airfix.

Sigurd Isacos mefor är dagens diskussionsämne bland modellbyggare, inte minst den eldrivna, som kommer att övertyga en tvivlande publik om att den verkligen orkar ta sig fram igen maskin, bara den har ett slät golv.

MERA HOBBY o FRITID på sid 51

Äntligen i Sverige! Fallerbanan får svensk premiär på "Hobby och Fritid". Den är i skala H0 och kan byggas ihop med en modelljärnväg. Man kan börja med en bil och enkelspårig bana och då kostar den under 40 kronor.



Varför frågar man mer och mer efter...



Helt enkelt därför att...

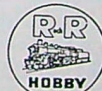
HUMBROLS produkter är lätta att arbeta med och ger bästa resultat. Fordrande modellbyggare börjar sitt arbete med BRITFIX lim och avslutar det med HUMBROL Plastic med mel, som ger en slitstark höglansig eller matt finish — dammtorr inom en timme. HUMBROL har konstant hög kvalitet att lita på.

Finns i fackhandeln

HUMBROL FÖR FIN FINISH

Generalagent för Sverige:

ROSENGREN & RIIS
AKTIEBOLAG



Baltzarsgatan 22, Malmö 4. - Tel. (040)

FOTBOLL OCH ISHOCKEY
ÅRET OM MED
POPULÄRA
ALGA-SPEL



Tumbas Elit-Hockey är spelet med de många finesserna: målburar ute på plan, riktiga proportioner på spelplanen, tredimensionella spelare, målsignalering och helt gjuten spelplan vilket ger bästa styrka och stadga. Ca 85: — exkl. oms.

VIKTIGT!

Med Tumbas Elit-Hockey kan man spela bakom burarna — precis som i riktig ishockey. En patentsökt finess som ingen ishockey-spelare vill undvara.



NYHET! **F**ORWARD

— DET FARTFYLLDA FOTBOLLSSPELET

22 spelare på plan i en snabb och rafflande kamp. Spelet är helt utan döda punkter och verkligen lätt att sköta. Bollen i ständig rörelse tills ena laget gör mål. Tillverkat av vit plast med filtklädd plan. Målräknare. Ca 70: — exkl. oms.

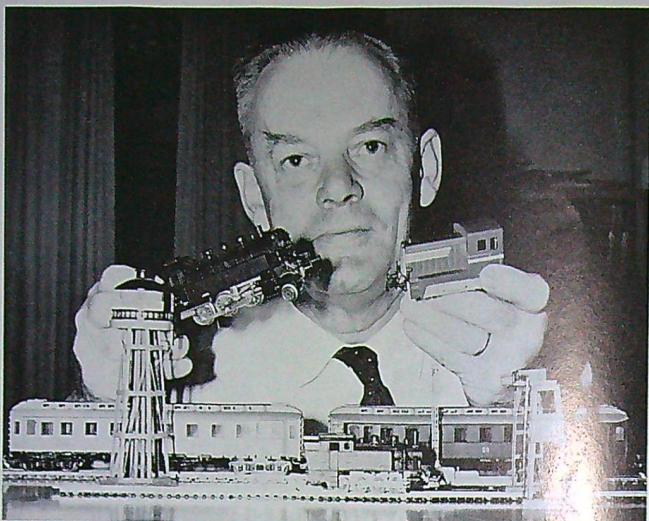


I öststaterna har de stora mässorna mycket stor betydelse för lansering, försäljning och köp av nya varor, och Leipzigmässan har en gigantisk roll i det avseendet. På våren är mässan störst och då tar kapitalvaror och maskiner mest plats. Höstmässan är ägnad konsumtionsvarorna, och till dessa räknar man givetvis hobbygrejor av alla slag. Till årets mässa reste flera svenska observatörer, bland dem Åke "Pappa" Thor, Thor Hobby, Åke Criborn från Lektjänst och P. H. W. Schmidt, Zeukes generalagent, vilka har redovisat sina intryck för Modell-Hobby.

Lek- och hobby sakerna fanns samlade i ett sexvåningshus kallat Peterhof. Våra resenärer fann allt väl samlat med närbesläktade ting intill varandra. Det underlättade studierna avsevärt, eftersom det mesta var nytt för dem. I Nürnberg, där de är mer hemmastadda och dit de har rest upprepade gånger, är kanske 10 % av det som visas varit är nyheter. Här i Leipzig var 90 % nytt.

Den östtyska leksaksindustrin har sin tyngdpunkt hos tåg- och miniracingfabrikanter, liksom i väst, och det var främst kring dessas prestationer som intresset knöts starkast.

Piko heter märket med den största katalogen för sparvidd HO. — Vi hajade faktiskt till, säger Åke Thor, när vi fick se deras nyaste diesellok, för DET VAR ETT



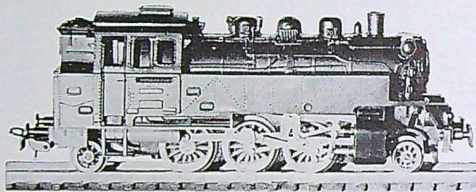
Åke Thor, i vinjetten ovan, har varit på Leipzigmässan och studerat östtyska tågfabrikat. De mesta var nytt för honom och övriga svenska observatörer. I händerna håller han två Gützold-lok och övriga bilder, och på bordet ser vi vagnar från Schicht, Zeukes nya TT-lok och några trevliga landskapsdetaljer, också de från Zeuke.

PÅ ÖSTFRONTEN

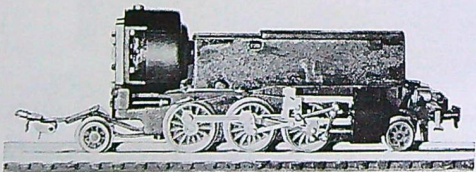
SVENSKT LOK, nämligen Nohabs boggi lok med treaxliga boggi för Danska Statsbanorna! Originalen från Danmark heter MY 11, och det stod där alltså och tittade på oss med sina sneda Björn Karlström-ritade förarhytter och de karakteristiska rosettiliknande fläktarna på taket. Piko-versionen är tvåmotorig, driver på två axlar i varje boggi och går på 12 volt likström.

Nohabloket bör bli ett trevligt tillskott till vår klena svenska modelloppark, och vi får verkligen hoppas att de största hobbyfirmorna står till tjänst med denna dragkraftiga 220 mm långa eleganting även åt svenskar. Ännu roligare vore det om fabrikanterna fuskade litet och även gav det svenska dekorer ungefär som rapidloket i senaste versionen, som ju har samma förarhytt, även om boggierna och drivsystemet är helt annorlunda. Den verkliga jättechansen för öst att komma in på svenska marknaden är ju annars naturligtvis att avbilda ett svenskt lok, exempelvis rapidloket i senaste versionen!

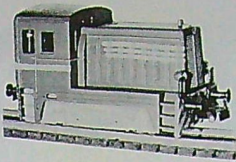
Pikos katalog innehåller för övrigt fyra ånglok och två ellok. Ångloken är tankloken Baureihe "80" (treaxligt) och "81" (fyraaxligt) och de tenderförsedda "23" (lätt persontågslok, axelföljd 1C1) och det femkopplade godstågsloket "50". Elloken är gamla E 44 och E 46. Godsvagnsparken utförs i en rad olika länders versioner, där finns bulgariska, tjeckiska, polska, schweiziska, danska, italienska osv. så samlaren får fullt jobb att pricka för i katalogen... Pikos räls är praktiskt taget identisk med Fleischmanns standardräls. Endast persongagnar är det ont om, men det finns i stället en särskild tillverkare som helt specialiserat sig på sådana, nämligen Schicht. Där finns kontinenttågens kända vagn typer, en del med inredning, men även en för oss



Gützolds modell av litt "64" har en enastående detaljrikedom, se bara på armaturerna, som säkerligen komplicerat plastgjutformen åtskilligt. Gützoldloken har en liten rund motor i hytten som driver ett snäckdrev. Det blir mycket utrymme över som för en tung vägande ballast, se bilden nedan.



Vagnarna från Schicht påminner mycket i detaljutförningen om Liliput. Många intressanta vagnar från östtyska, polska och tjeckiska original finns i sortimentet — här en ljusgrå snälltågsvagn.



Tjeckiskt växlingslok från Gützold. Samma motor och utväxling som ångloket "64".



Zeukes nya oldtimerlok, detaljrik skönhet med utomordentliga köregenskaper.

okänd men intressant östskytt tvåvåningsvagn, som också går i trafik i Tjeckoslovakien och Polen.

Ytterligare en intressant loktillverkare för HO är Gützold. P. H. W. Schmidt hade bland proverna med sig hem två Gützold-lok, som Modell-Hobby varit i tillfälle att provköra. Det ena är ett litet tvåaxligt tjeckiskt diesellok för växlingstjänst, det andra DR (Deutsche Reichsbahn = de öst-

tyska järnvägarna) Baureihe "64", ett tanklok med axelföljden 1'C1. Båda loken har en rund trepolig enhetsmotor i respektive loks förarhytt. Denna är sedan med snäckväxel kraftigt nedväxlad, vilket ger loket hög dragkraft och skalenlig rörelse. Gützolds lok är byggda för maximalt 14 volt likström. Dieselloket är inte precis någon skönhet, men ångloket är det i desto högre grad, i detaljeringen av lokets armatur har man sannerligen inte väjt undan för svårigheterna.

Gützold har ytterligare två ånglok av medelstor typ, den obligatoriska V 200 med kraftöverföring från en motor till båda boggierna axlar, samt snabbtåget "Vindobona" mellan Berlin och Prag. Det senare är ett dieseltåg i tre delar. Gemensamt för alla Gützoldkonstruktioner är att motorn, som är relativt liten och kompakt, ger utrymme åt en stor mängd ballast, vilket ger god dragkraft trots att plastringar på drivhjul inte används.

Även i tillbehör till HO fanns mycket nytt att se. Våra spjare fastnade särskilt för byggbara bergsektioner och en trevlig rörlig vindmotor, driven av magnetimpulser.

Mera bekant i Sverige är Zeuke med sitt smalspårståg i HO och en rikhaltig katalog i TT-skalan (1:120). Nya växlar och signaler utökar körbarheten ättskilligt. En liten sensation är det nya loket, modell av DR:s lit. 92, ett fyraxligt oldtimerlok.

Zeukes 92:a har en detaljutformning som

överträffar det mesta som gjorts ifråga om modelllok. Ta bara en titt på pumparna och andra armaturdetaljer! Det fanns med i Schmidts kappsäck hem från Leipzig. Vi har hört det och där djupt imponerade av dess mjuka igångsättning, dragstyrka och körsäkerhet.

Zeukes katalog för 1963-64 finns nu på svenska. Där finns DR:s lit 81, ett litet fyraxligt kompakt ånglok, ett persontågslok lit 2310 med axelföljd 1'C1, V 200, 21 gods-vagnar, 3 personvagnar och, som sagt, ett ökande antal tillbehör till banan. Även för landskapet till TT är det nu ganska väl förspant.

Det fanns givetvis annat än tåg på Leipzigmässans hobbyavdelningar. Verktygsmaskiner, svarar, fräsar, borrar, sågar etc. med inbyggda elmotorer, allt i ungefärlig skala 1:20 fungerade så pass att det gick att utföra enklare arbeten med dem. De kommer att säljas på försök till julen i Sverige.

Färdiga modellbåtar, utsökta fullriggare och skonare i 50-kronorsklassen slog också an på våra utända "medarbetare". De fann också många modellbyggsatser med kartong som byggnadsmaterial. Det materialet kan förefalla oss omodernt, men faktum är att det visades förnämliga modellbyggen efter dessa byggsatser, och kartongmodellbygget är att betrakta som en stor hobbygren i öst.

J. J.

- MYCKET NYTT

DEAC-BATTERIER

gastäta, belt slutna, underbållsfria

- enkel laddning
- användbara i alla driftslägen
- obegränsad lagringsduglighet
- inga skadliga gaser
- utmärkt spänningsstabilitet
- lång livslängd
- lågt inre motstånd
- stabil spänning
- goda impedans-egenskaper
- stort temperatur-område



För teknisk rådgivning och offerter kontakta generalagenten

BOLIDEN BATTERI AB

Industriförsäljningen

Västra Trädgårdsgatan 17 • Stockholm • Tel. 08/23 71 00

HOBBY **KG'S** HOBBY

HÄLSINGBORGS STORA HOBBYAFFÄR

Senaste nyheterna finns alltid hos KG:s

MÄRKLIN

DB:s diesellok lit V 60 nu i handeln med Telexkoppel i båda ändar. Nr 3065 72:—



FLEISCHMANN

En ny modell av E 6902. Modellen i sv. färger. Nr 1302 R Pris 37:50



I större, ljusare lokaler har vi flyttat in. Vi kan erbjuda Er allt i hobby. Tåg, miniracing, flyg, båtar och motorer. När Ni handlar hobby måste Ni se KG:s urval. Rekvirera gärna kataloger. Märklin 1:—, Fleischmann 1:—, Scalextric 1: 25. Det bästa köpet, alltid hos KG:s Hobby.



KG:s HOBBY, GUSTAF ADOLFS TORG 8 - HÄLSINGBORG

MÄRKLIN V 60

MODELL IN I MINSTA DETALJ

Tiderna förändras och modelljärnvägskatalogerna med dem... En utländsk hobbytidning har roat sig med att räkna ut fördelningen mellan "ängdrivna" och på annat sätt, dvs el- och dieseldrivna lok, och man har funnit att utvecklingen också i modelltågens värld går mot "elektrifiering" och "dieseldrift".

Det som gav anledning till denna reflektion var Märklin's nya diesellok efter Tyska Förbundsjärnvägarnas V 60, katalognummer 3065 (med telexkoppel) och 3964 (utan telexkoppel), som häromdagen damp ned på redaktionsbordet. I Märklinsortimentet har nämligen detta lok halvt om halvt trängt ut ett ånglok, nämligen det underbara loket 3031, som inte mer kommer att finnas i telexversion utan endast som "vanligt" lok (katalognummer 3032). De som samlar på lok bör hålla ögonen öppna, för det lär ännu finnas en och annan 3032:a hos handlarna, och den kan ju vara rolig att ha, inte minst därför att de då får chansen att köra med flera telex-försedda lok. (Det finns för övrigt ytterligare ett lok med telexkoppling, nämligen det tunga gods-tågsloket 3027, som har telexkoppel i tendern.)

Vad är telexkoppel? undrar kanske någon läsare. Vid koppellets bas finns anbragt en liten elektromagnet, en spole med järnkärna, som vid strömpådrag lyfter upp en liten arm. Denna arm lyfter i sin tur upp den tillkopplade vagnens koppelbygel över dragkroken. Från- och tillkoppling av telexkoppelt sker med tryckningar på Märklintransformatorns manöverknapp. Telex-lokens "perfektkoppling", som lokets omkastare även kallas, har i motsats till övriga lok fyra olika lägen. När man trycker på manöverknappen som ger den överspänning som sätter omkastaren i funktion, får lamporna som bekant det där kraftiga skenet och samtidigt drar en dragmagnet fram ett tandhjul sitt steg. Detta tandhjul sitter på omkastaren, vilken vänder strömmen, så att loket vid nästa normala strömpådrag fungerar på annat sätt. De vanliga Märklinloken går omväxlande fram och back, medan telexloken får följande fyra manöverlägen: 1) Framåt med "stängt" koppel. 2) Framåt med "öppet" koppel (vilket betyder att lo-

ket lämnar vagnarna där de är på spåret och fortsätter ensamt framåt). 3) Bakåt med "stängt" koppel. 4) Bakåt med "öppet" koppel.

Det fordras en viss teknik vid användandet av telexkoppel. Vid direkt riktningssändring utan losskoppling måste man exempelvis trycka två gånger, och om man vill hämma växlingslovens puffande av löskopplade vagnar måste man med "öppet" koppel ge loket hög fart och sedan långsamt slä ifrån strömmen. Ja, det är nästan synd att avslöja för mycket hemligheter. Skaffa i stället själv ett telexlok och känn efter hur det är. Detta lok övar rörelsevarieteterna på modelljärnvägen avsevärt.

När jag så här klart rekommenderar Märklin's nya modell av V 60 är det inte bara för möjligheten att koppla vagnar hur som helst på banan. Loket finns nämligen också med vanliga automatkoppel, katalognummer 3064, och då till 14 kronor lägre pris (58 kronor mot 72). Nej, även lokets övriga egenskaper är alldeles enastående.

Märklins konkurrent Fleischmann har ju sedan några år en modell av V 60 i sitt sortiment, därtill ett i mekaniskt avseende alldeles strålände lok. Märklin var redan från början tvungna att göra ett till funktionen åtminstone likvärdigt lok och i modellenhet bättre lok.

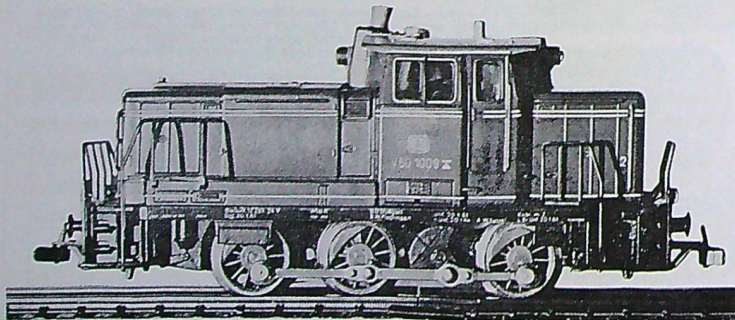
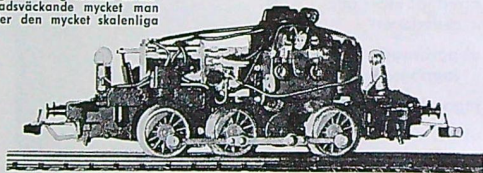
De har lyckats med det. Läsarna kan själva studera bilden av ett autentiskt lok i Modell-Hobby nr 6, sidan 6, och jämföra med bilden här av provloket från Märklin. Vi måtte upp buffertavståndet till 120 mm, vilket multiplicerat med 87 ger

Genom sin utrustning med telexkoppel är Märklin's V 60-lok ett av modelljärnvägens mest användbara lok. Som framgår av bilden till höger av chassit har det en verkligt rikhaltig teknisk utrustning, och det är häpnadsväckande mycket man lyckats få rum med under den mycket skalnliga plastkåpan.

10 440. Originalets buffertavstånd är 10 450 mm. Lokets lampor är lag- och modellenligt tre till antalet fram och bak, och de är rätt placerade framför ramlisten och på förarhyttens front- och baksida. Genom att göra vagnskorgen i plast har man kunnat kosta på en rik detaljering. Ledstänger och skyddsräcken av bleckplåt är skickligt "fastgjutna" i plasten. För "lamporna" har man tillämpat det allt vanligare systemet att ha två ordentliga tilltagna glödlampor i inuti vagnskorgen och "leda" ljuset ut till "strålkastarna" genom glasklara plexiglasskärmar. Även ljusstyrkan blir då modellenligt. Något ljus läcker ut genom loket på vänta sidan, förmodligen beroende på att spaken för handomkoppling monterats här på den östslösa versionen.

Hyttens tak är tillverkat separat av fästet med kåpens enda fästskruv. I kassen på modellenhet är taket av tunnast möjliga plast, men materialet förefaller seigt och klarar förmodligen även det en hel del miss-handel.

På Nürnbergsmässan demonstrerades loket sin dragkraft genom att i timalt dra ett 30 vagnar långt tåg. Plastringar på bakre drivhjulsparet ger gott fäste, en ordentlig nedväxling med omväxlande metall- och nylon-drev ger tyst gång och en topphastighet som lagom håller loket kvar i kurvorna även när det ilar runt som "ensamlök". Ett litet trimningsfel vidlåde provloket: Det "ryckte" vid omkopplingarna. Så betedde sig aldrig 400-gramslöket 3031. 3065-an väger ungefär halften så mycket, 220 gram, vilket givetvis fordrar noggrannare intrimning.



Att Märklin's V 60 är en verkligt väldetaljerad modell kan läsarna lätt själva övertyga sig om genom att jämföra vårt foto av modellen här till vänster med förebilden, som fanns i Robert Kutschbachs artikel i Modell-Hobby nr 6 1963, sidan 6.

HÖSTENS STORA NYHETER

OSTERMANS
MARMORHALLAR

HOBBY & FRITID

25 oktober—
4 november

TÅG

FLEISCHMANN

MÄRKLIN

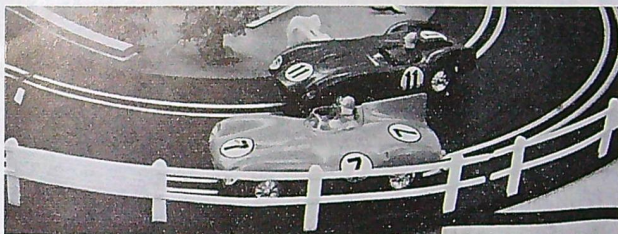
TRIX

ZEUKE

samt nyheter i
tåg tillbehör



MINIRACING



AIRFIX

ELMODAN

FALLER

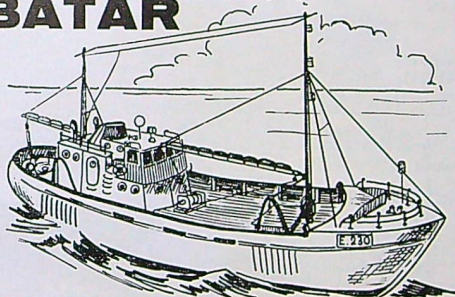
FORMULA 152

SCALEXTRIC

STROEMBECKER

V.I.P.

BÅTAR



RADIOSTYRNING



FLYG

SE VÅR
MONTER

Thor Hobby AB

SE VÅR
MONTER

SKÅNEGATAN 53, TEL: 42 84 00

THOR HOBBY AB, SKÅNEGATAN 53, STOCKHOLM SÖ — EN AV LANDETS LEDANDE
FÖRETAG INOM HOBBY — VEDERHÅFTIG UPPLYSNING — GOD SERVICE —
GARANTI — LEDANDE MÄRKEN — ALLTID NYHETER

Den nya tvåkanalsändaren från Grundig, Variophon 2, är som sin storebror, Variophon 4/8, heltransistoriserad och avstämningssfri. Den är synnerligen liten, den minsta sändaren för radiokontrollbruk som finns på den svenska marknaden. Prestanda är dock helt jämförbara med den större Grundigsändarens.

Lådan är av bränslesäker styrenplast, metalliserad på insidan för skärmning. Sändardelen är uppbyggd på en tryckt krets, som befinner sig överst i lådan, batteriutrymme därunder. En uppfattning om storleken får man genom att jämföra med tändsticksasken (hushållsask) på bilderna. På sändarens ovansida sitter signalspak och strömbrytare. Teleskopantennens nedre del är skyddad av ett plaströr, så att eventuell beröring av antennen inte ska minska uteffekten. Signalspakens lägen är märkta grönt, som markerar att man ska använda den "gröna" motargadelen (med kanal 1 och 2). Lådans lock snäppes in i läge och öppnas med hjälp av exempelvis ett mynt. Strömförsörjningen är antingen torr batterier eller ackumulatörer.

Sändarens olika delar är uppbyggda på samma tryckta krets och med noggrann skärmning av högfrekvensdelen. Denna består av en kristallstyrd oscillator samt ett till denna induktivt kopplat basjordat slutsteg. Slutsteget är med ett pi-filter kopplat till antennen, vars reaktans är utstämd med förlängningspole i fortpunkten.

Tongeneratoren är av RC-typ (Wienbrygga), nära identisk med den större sändarens första tongenerators. Dess spänning förstärks i modulationssteget, vars utspänning förs genom en temperaturberoende dämpsats med efterföljande transformator in på slutstegets bas. Dämpningen är nödvändig för att möjliggöra denna typ av modulation, som vid modulationsstopp är annat fall kan föra till att slutstegets bas-emitterdiod förstörs. Modulationsgraden blir med denna koppling inte så hög, men vid de praktiska proven har det visat sig att Variophon 2 i stort sett har samma räckvidd som den större sändaren. Temperaturområdet för sändaren är angivet till -10°C — $+50^{\circ}\text{C}$. Testen har verifierat denna angivelse, som har överskridits utan att försämring uppkommit.

Strömförsörjningen kan antingen bestå av åtta stycken pennceller av speciell typ, som tillåter en konstant urladdningsström av 100 mA (kortvarigt 500 mA). Dessa celler importeras från Tyskland och finns med i Graupnersortimentet. Beteckningen är Pertrix nr 284 eller Daimon nr 1298. Vanliga pennceller bör inte användas! De ackumulatörer som passar i sändaren levereras komplett med batterihållare, som med kronkontakter ansluts i sändaren. Ackumulatortypen är DEAC 5x225 DK(Z), två stycken.

Sändarens format gör att den mycket väl får plats i en kavajficka, och strömbrytarens placering minskar risken att sändaren slås på när man stoppar ner den i fickan. Den är lätt att sköta med en hand utan att man blir för trött, eftersom balansen är utmärkt. Förvånande är dock att man inte passar på att tillverka en icke utbyggbar fyrkanalsändare, då det enda som fattas är två kondensatorer, två microswitchar, två motstånd och två trimpotentiometrar, men för den som är tillräckligt häändig finns det säkert plats i lådan. Tänk i så fall på att garantin bortfaller!

Sändaren är naturligtvis inte utbyggbar, men för den som börjar med denna sändare



SÄNDARE I FICKFORMAT

— MED NORMALA PRESTANDA

av Bo Dryselius

torde möjligheterna att kunna avyttra den vara stora, när önskemålen om fler kanaler blir alltför påträngande. Användningsområdet är detsamma som för de vanliga enkalsändarna, dvs. sidoroders funktion, men med den stora fördelen att man vet att det blir roderutslag åt avsett håll.

Tekniska data:

Frekvens 27, 12 MHz $\pm 0,005\%$

Bärvägsuteffekt ca 150 mW

Temperaturområde -10°C — $+50^{\circ}\text{C}$

Modulations-

frekvenser

Driftspänning

Strömför-

brukning

Strömförsörjning 8x1,5 V Pertrix nr 284,

resp. Daimon 1298

eller

2 st DEAC 5x225 DK (Z)

2 st AFY 19 (slutsteg)

1x AF 118 (oscillator)

2x AC 126 (tongenerat.)

1x AC 126 (modulator)

teleskoptyp, 10 element,

utdragen längd 146 cm

90x43x135 mm

utan batt 350 g

med batt 500 g

torrbatterier 20 tim

ackumulatörer 5 tim

Sändare 197:—

Batterihållare för

torrbatterier 14:—

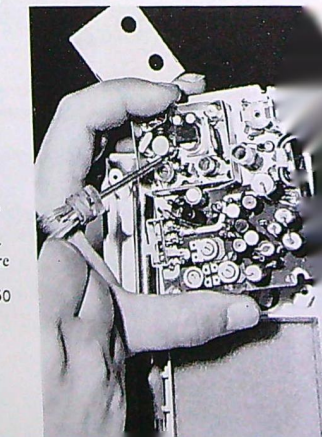
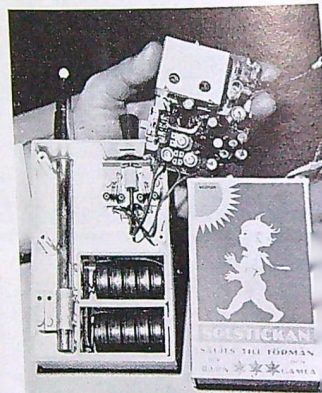
Batterier 8 st à 90 öre

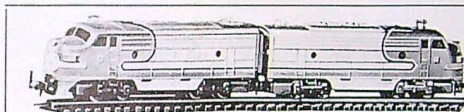
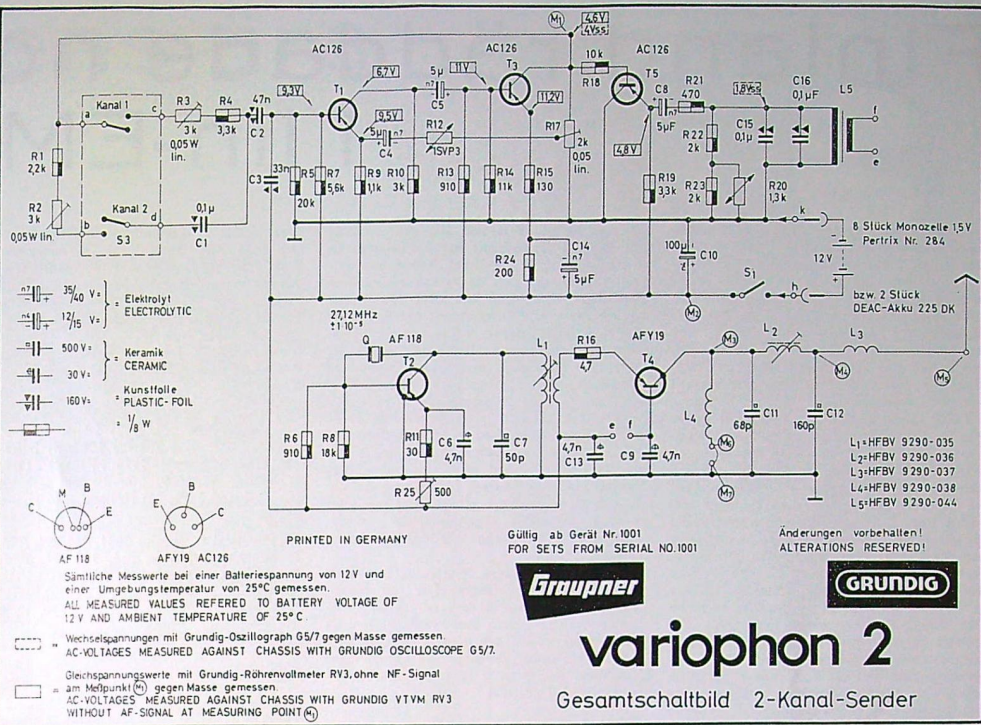
Akkumulatörhållare

med ackumulatörer 61:50

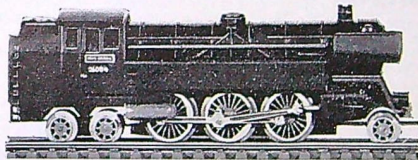
Generalagent A. Hermele AB, Stockholm

Överst: Enhandsgrepp på Variophon 2. Sändningsröret på antennen möjliggör detta. Nedre: Sändarens tryckta krets urlyft. Mikrobyråer för de två kanaler syns vid styrspakens förlängningslag. Locket till HF-delens skärmning borttaget. Oscillatortransistor och styrkristall bakom skruvmejseln, sluttransistor framför. Modulationstransformatorn i ferritkärnan till höger. Lägg märke till anslutningskablabarns dragavlastning!

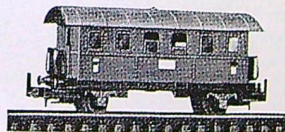




Dieiselok av amerikansk modell typ F9
Enkelt lok Pris: 49,-, D:o utan motor Pris: 25,-



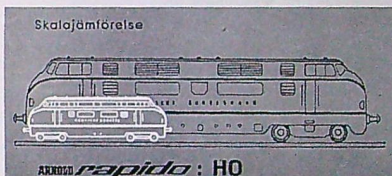
Tungt tanklok med metallkaross och med lyse. Pris 79,- 50



2-axlig personvagn, längd 62 mm. Färger: brun och grön. Pris 10,- 75



Packvagn, modell Pwg. DB. Längd 55 mm. Färd med fönster och dörrar. Pris 9,- 50



ARNOLD rapido HO Skala 1:160

Ett miniatyrjärnvägssystem skapat för det moderna hemmet!

- Undertecknad beställer härmed mot 75 öre i frimärken 1 st Arnold Rapido Katalog
- Provvagn + rälsbit 6: 50 plus porto.

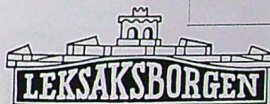
allt sändas mot postförskott till:

Namn

Adress:

Postadress:

Frankeras ej
Leksaksborgen
betalar portot



HOBBYAVDELNINGEN

ÖSTERMALMSTORG 2
STOCKHOLM Ö
Tel. 62 14 16



Svarsförsändelse
Tillstånd nr 200
Stockholm 5

Finland räddade nor i lin-EM

En summering av intrycken från Europamästerskapen i linkontroll i Genk, Belgien, sista helgen i augusti ter sig inte särskilt imponerande vad det gäller de svenska insatserna. I stället blev det Finland som fick försvara de skandinaviska färgerna. Sex tävlande och två lagledare ställde finnarna upp med och resultatet blev ju nästan otroligt, som framgår av prislister. Ater en framgång för finländsk organisationsförmåga i linkontrollsammanhang.

Tävlingarna innebar ett avbrott i de år från år förbättrade tävlingsresultaten. Endast i speed var standarden sådan att man inte behöver tala om nedgång. Segern gick till Italien genom tävlingsräven Grandesso, kanske beroende på att Krizsma, Ungern inte ställde upp. Lahtinen flög enligt officiella uppgifter 219 km/tim men denna flygning underkändes på grund av att han höll monolinehandtaget fel i pylonen. I andra försöket erhöll han så 211 km/tim, vilket gav honom en fjärdeplacering. Av svenskarna lyckades Ove Kjellberg bäst genom att flyga 192 km/tim med felinställd motor. Han hade stora chanser att förbättra detta men i ett senare försök slet sig modellen med totalhaveri som följd. Rolf Hagel försökte envist åstadkomma en flygning med en nybyggd modell men i sista försöket resignerade han och använde den gamla, tyvärr med synnerligen dålig bränsleinställning. Måns Hagbergs bästa motor "smalt ned" i andra omgången innan han fick någon tid noterad.

Stunt blev något av en antiklimax då segern tilldömdes belgaren Grondal efter flygningar som verkligen inte var av mästarkaraktär. Sirotkin eller Kari hade förtjänat segern bättre. Frank Warburton, England, dömdes ned minst tio placeringar till sjunde plats, under Ove Öster, som gjorde den kanske bästa svenska stuntprestationen genom tiderna. För lång flygtid i första omgången förtog effekten. Lars Tehlers flygningar blåste bort.

Team racing är ju som alla vet den gren där svenska framgångar har förekommit tidigare men därav blev intet. Rosenslund-modell var för ny och de motorproblem som uppenbarade sig hann inte lösas. "Bea" Olsson noterade 5.07 tors att ett haveri spolierte hans bästa motor, vilket var en utomordentlig debut i stortävlingsammanhang. Segern blev rysk och detta måste tillskrivas ryssarnas utomordentliga rutin. Intensiv träning har gjort att de nästan alltid flyger med mycket bra tider. För övrigt var de ryska modellerna rena undren av välyggdhet.

I combat misslyckades Peter Evers genom att han höll sig med en alltför svårstartad motor. Finalen i klassen blev något dräpelig då den flögs om flera gånger efter mer eller mindre diskutabla regeltolkningar. Engelsmannen Holland vann välförtjänt över en belgare.

De finska insatserna resulterade i en andraplats i nationstävlingen efter Sovjetunionen och detta kan ju vara en lämplig slutvinjett från tävlingen, som rymde både politik, affärsintressen och oenighet i arrangörsleden: Den store favoriten, som vinner mycket, men lite oövat trampas på tårna av en sisuladdad outsider.

Arctic

(final 5,10); 2) Trinka/Orazek Tjeckoslovakien 4,48 5,05 (final 5,13); 3) Babitchev/Radchenko Sovjet 4,49 4,35; 4) Sundell/Sundell Finland 5,19 4,50; 8) Jaryi/Aarnipalo Finland 4,59 6,13; 12) Olsson/Söderberg Sverige 5,07 5,45; 17) Alseby/Hagberg Sverige 5,27 5,31.

Oplacerade: Johanson/Abusdal Norge; Rosenslund/Björk Sverige; Gotheim/Meltzer Norge.

Team racing, lag

1) Sovjet 881 poäng; 2) Italien 974; 3) Ungern 1029; 4) Frankrike 1060; 5) Bulgarien 1117; 6) Schweiz 1124; 7) Belgien 1233; 8) Sverige 1234; 9) Storbritannien 1254; 10) Tyskland 1490; 11) Holland 1539 poäng.

Stunt

1) Grondal L., Belgien 1051, 944, 987, 2007; 2) Sirotkin Y., Sovjet 815, 980 512, 1957; 3) Kari J., Finland 983, 870, 960, 1943; 16) Öster O., Sverige 851, 825, 900, 1759; 28) Tehler L., Sverige 759, 612, 750, 1509; 31) Abusdal O., Norge.

Oplacerad: Meltzer C., Norge.

Stunt, lag

1) Sovjet 5595 poäng; 2) Belgien 5540; 3) Tjeckoslovakien 5479; 4) Ungern 5356; 5) Holland 5247; 6) Frankrike 5167; 7) Italien 4865; 8) Tyskland 4742; 9) Storbritannien 3344 poäng.

Speed

1) Grandesso E., Italien 222 km/tim; 2) Natalenko V., Sovjet 216; 3) Toth I., Ungern 214; 4) Lathinen M., Finland 211; 14) Kjellberg O., Sverige 192; 23) Hagel R., Sverige 169.

Oplacerad: Hagberg M., Sverige.

Speed, lag

1) Ungern 629 poäng; 2) Sovjet 628; 3) Tyskland 557; 4) Bulgarien 549 poäng. Nationstävling sammanlagt:

1) Sovjet 5 poäng; 2) Finland 9 poäng. 9) Sverige 26 poäng.

XII Internationella kriteriet i linkontroll

("Europamästerskapet")

Team racing

1) Zolotoverch/Kobets Sovjet 5,46 4,47



pactra LIM o. FÄRGER

Nu finns även det efterlängtrade

C-ment

Speciallimmet avsett för varje slag i marknaden förekommande plast. Normaltub 1: 35.

PACTRA lim och färger nu åter på svenska marknaden med sina förstklassiga produkter.

Bilden föreställer:

Stora burken till vänster.

Pactra färg i spray-burk, finns i ett 50-tal färger. Snabbtorkande. Pris 5: -

Lilla burken till vänster.

Pactra färg för pensel, även den i ett 50-tal färger. Rikligt och drygt innehåll. Finns i matt och blank yta. Pris 1: 25

Tuben till vänster.

Blue Ribbon plastlim för alla slags plastbyggsatser. Pris 0: 95

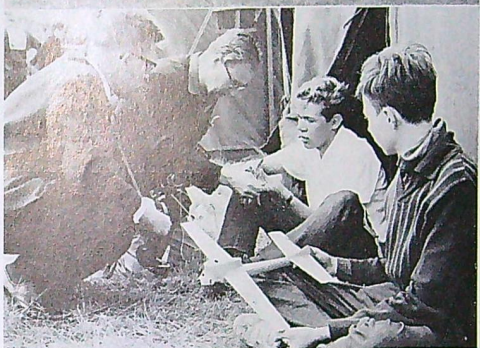
Tuben till höger.

C 77 Cement, ett hobbylim för varje slag av modellbygge. Limmet tål glöd- och dieselmotor bränsle. Snabbtorkande. Pris 1: 25

PACTRA finns i alla välsorterade hobby affärer.

Generalagent: Fritidsbolaget, Skepparg. 7, Stockholm Ö

dens ära



Överst den spännande finalen i combat mellan engelsmannen Holland och belgaren Haenebalke. Combattävlingen var helt inofficiell och i de officiella resultatlistan står bara segrarens Hollands namn.

Mellanbilden: Fint besök i finnarnas läger, där Aeromodellers utsände redaktör Ron Moulton — andre man från vänster — studerar Lahtinens modell. Det är Lahtinen som har vit skjorta. Åskådare är till vänster team-racerpiloten Järvi, till höger Jani Kari.

Undre bilden visar italienaren Grandessons breda bringa och hans synnerligen eleganta vinnande speedmodell, som är gjord i hårdträ.



NU ÄNNU LÄTTARE ATT HOBBYLIMMA

Casco Hobbylim har blivit ännu lämpligare för alla slag av hobbyarbeten. Den nya, långa spetsen gör det ännu lättare att limma — ännu lättare att komma åt i alla vinklar och vrår. Och den långa spetsen ger en smal limsträng som gör limmet drygt och ekonomiskt i användning. Praktisk förslutningsnål medföljer för att limmet ej skall torka i tuben.

Casco Hobbylim är det snabbaste limmet och ger starka, osynliga fogar. Nu ännu bättre för allt hobbyarbete tack vare den långa spetsen!

CASCO HOBBYLIM

— snabbaste limmet

NORRMAN BÄST I RC-SM

Reportage: Jesper von Segerbaden

Den 7 och 8 september ägde SM för radiostyrda modellplan rum i Borlänge på Rommeheds flygplats.

Efter en fredag som lämnade mycket i övrigt att önska beträffande väder och vind fick vi uppleva en lördag och en söndag med nära nog perfekt flygväder. Även tävlingsarrangemang och förläggning motsvarade högt ställda krav och hela tävlingen utgjorde en bjärt kontrast mot de föregående VM-tävlingarna. Arrangörerna i Borlänge MSK förtjänade verkligen det tack från tävlingsdeltagarna som Per-Ake Eliasson framförde efter prisutdelningen.

I klasserna RC I, RC II och RC V var respektive 12, 25 och 1 man anmälda. Följaktligen ströks klass V ur programmet och tävlingen omfattade sålunda regelmässigt 3 omgångar multi och 2 omgångar RC III.

Enkanalklassens första omgång flögs på lördagen mellan de båda första multiomgångarna. Här startade först nr 7 Arvid Karlsson från Linköping. Han tillhörde det fåtal som hade stil på sin flygning vad beträffar anmälan och placering. Med sin Piper Cub erhöll han dagens och hela tävlingens näst högsta poäng. Cuben flyger verkligen stabil och vackert och är tydligen en idealisk enkanalskärra.

Nästa man med hög poäng blev Lennart Olsson från Malmö som med sin Vagabond nådde 1239 poäng. Samma flygplanstyp använde också förra årets SM-vinnare, Niilo Thylander, även han från Malmö. Niilo erhöll 1470 poäng för en föredömlig flygning. Härigenom knuffade han undan Arvid Karlsson till andra plats och blev därmed favorit i tävlingen.

Ytterligare två man kom första dagen med i "tusenpoängklubben". Dessa var Egon Lindner, Verlanda MFK, och John Lyrsell, Siljansbygdens FK. De tre första var emellertid i särklass och de behöll också sina placeringar i andra omgången, där Niilo drog ifrån än mer och säkrade en välförtjänt SM-seger.

Ett flygplan som drog till sig mitt stora intresse var Per Olle Lekares dubbeldäckare. Personligen tycker jag att denna flygplanstyp är bland det roligaste och trevligaste man kan ha att flyga med. Lekares flygplan var konstruerat av Tage Nissvik och efter-som planet flög bra vore det roligt att få se ytterligare exemplar i fortsättningen.

Kvaliteten på flygningarna var väldigt varierande. De flesta piloterna hade inte gjort klart för sig hur programmet skulle flugas. Framför allt brast det i anmälan och placering av manövrerna. Anmälan ska gå till så att manövern först utropas i god tid före ordet NU, på vilket manövern omedelbart följer. För dem som undrar varför det är så noga med en riktig anmälan vill jag lämna följande förklaring:

Om man står som domare eller flera omgångar orkar man helt enkelt inte titta upp i luften hela tiden. Domaren behöver därför en vink om när nästa manöver kan väntas, för att inte tala om att det ibland kan vara nog så bra att få reda på vad manövern ska föreställa.

Många tänkte inte heller på att man behöver flyga betydligt längre tid mot vinden än med densamma. Efter 10 sekunder rakflygning med en enkanalskärra har man inte hunnit så värt långt och börjar man då

omedelbart med 180 grader vänstersväng blir det inte mycket kvar för återflygningen över sändaren.

En fråga som berör enkanalklassen dök upp på lördagskvällens samkväm. Borde man inte utöka tillåtelsen till motoravstängning till att omfatta fullständig motorkontroll? Detta skulle ge piloten väsentligt större möjligheter att genomföra ett snyggt och välplanerat tävlingsprogram. Han kunde då använda sig av en överstark motor för att underlätta starten. Därefter har han möjlighet att anpassa motorvarvet så att modellen håller konstant höjd i rakflygning och i svängar och han kan få tomgång i spiralen, vilket kanske skulle spara en och annan modell. Man borde då också kunna få se riktigt snygga landningsinflygningar, vilket vore en bra förträning för dem som ämnar gå över till multiklassen så småningom. Ett skäl som anfördes mot införandet av motorkontroll var att det skulle bli för dyrt för de yngre modellflygarna. Dessa skulle därmed inte kunna hävda sig mot dem som hade råd att skaffa ett extra serv. Bo Dryselius föreslog då att man skulle tillåta motorkontroll men att man i prislistan skulle räkna de så utrustade flygarna för sig. De flesta trodde trots detta att det ganska snart endast skulle finnas flygare med motorkontroll, dvs att den andra gruppen skulle själv dö.

Multiklassen inledde lördagens tävlingar och första man i luften skulle ha varit Poju Stephansen från Norge. Tyvärr uteblev han från tävlingen som han annars borde ha vunnit med god marginal. Lars Johansson från Aerospeed uteblev också, varigenom deltagarna reducerades till 10 man.

Bo Oldenburg inledde tävlingarna med sin Sultan och visade att han gått framåt åtskilligt sedan vartävlingen, beroende på mycken och flitig träning.

Lars Jakobsson flög en Orion med sportstall till en meriterande tredjeplats efter första omgången. Rolf Dilor gjorde sedan omgångens bästa flygning med sin Taurus och poängen kunde ha blivit ännu bättre om han bara förmått få modellen i spin, vilket som bekant brukar vara besvärligt med detta flygplan.

Per-Axel Eliasson som hade SM-titeln att försvara flög nu för första gången sin Sultan på tävling. Det gick inte så riktigt även om flygningen var en bra bit ifrån vad han brukar kunna prestera då han känner sitt flygplan ordentligt.

Ulf Tönnessen från Kungälv ställde upp med sina snygga och välbyggda flygplan av egen konstruktion. Han flyger verkligen bra så länge allt fungerar tillfyllest. Tråkigt nog har han haft ganska mycket trassel på de tävlingar där vi mötts. Mitt intryck av hans flygning var emellertid sådant att jag sa till Janne Levenstam: — När Uffes grejor fungerar en hel flygning kommer han att klä oss allihop.

Erik Sjögren, Karlstad, flög med en de Bolt dubbeldäckare som hade alldeles för liten motor, vilket inte gav honom någon chans till en hygglig placering.

Lars Olsson med sin Taurus hade motor-krångel liksom Tommy Bennwik, Orion och undertecknad med Mustfire.

Jan Levenstam gjorde liksom de flesta av oss andra en flygning som tydde på nervo-

sitet hos piloten. Till råga på eländet ville hans modifierade Viscount inte gå ur den vänsterspinnen han lagt den i. Han gör normalt spinn åt motsatt håll och då brukar det gå bra. Tidigare försök med vänsterspinn har slutat lika illa men som tur är blir skadorna efter en spinn ned i backen i regel relativt ringa varför Janne snart hade sina grejor i ordning igen till andra omgången.

Av denna omgång var det mycket svårt att dra några slutsatser.

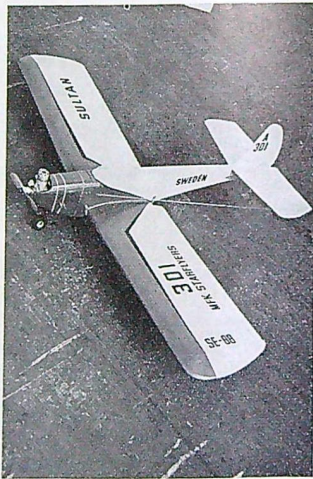
I andra omgången gjorde de flesta mycket kraftiga hopp uppåt i poängtabellen. Endast Jakobsson och Eliasson fick här lägre poäng än tidigare.

Jakobsson var ute för ett kusligt äventyr i ett försök som sedan inte räknades. Någon hade antagligen lyft hans sändare i apakarna med påföljd att denna krånglade under flygningen och gav upp till ett tillfälle att otäcka kraschillbud. Han redde emellertid ut situationen och fick ned sin Orion till jorden.

Efter första dagen var ställningen att Dilor ledde före undertecknad. Uffes skrapa ihop dagens högsta omgång och därmed låg på andra plats.

Därefter följde närmast Eliasson, Levenstam och Tönnessen. Vi hade således en chans att vinna med en lyckad tredje omgång. Tönnessen gick här segrande ur tävlingen och en mycket fin flygning i vilken han verk-

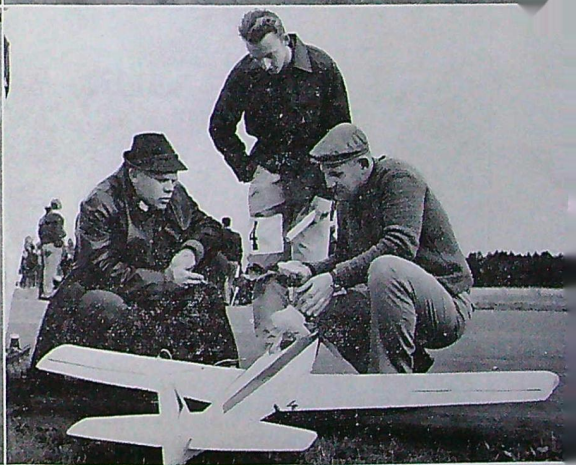
forts. sid. 26



Per-Axel Eliassons nybyggda Sultan är ännu under "Inkörning", varför förra årets mätare fick finna sig i en fömlacering i år.

BILDSIDAN:

Olle Lekare med den trevliga dubbeldäckaren • Rolf Dilor, sonen Mats och den SM-vinnande multikanalaren • Ulf Tönnessen var som synes rustad till fänderna med två identiskt lika maskiner • VAGABOND är en modell som är konstruerad av Rolf Dilor, som alltså fick ytterligare en framgång när Niilo Thylander (på bilden) tog sitt SM-tecken för enkanalare • Den arge höjen är en Taurus tillhörig Lars Olsson • Till de få som körde med sportstall hörde Lars Jakobsson (i keps och tröja) som ses tillsammans med sin Orion.



forts. från sid. 24

ligen bemödade sig om att servera manövrarna på ett för domarna njutbart sätt. Han lyckades bl. a. mycket bra med buntarna som annars brukar bereda svårigheter för de flesta. För min egen del måste jag erkänna att den bristande rutinen tog ut sin rätt och resultatet blev en mycket dålig flygning medan de övriga behöll sin stil från tidigare omgångar.

När resultaten sammanställts begicks tyvärr ett misstag från tävlingsledningens sida. Som de flesta säkert hört i VM-sammanhang ska 1:an och 2:an vara skilda åt med mer än 2 % i slutpoängen. Ett räknefel gjorde att Tönnessen och Dilor fick göra omflygning trots att Ulfs poäng var mer än 2 % bättre än Rolf's. I den allmänna segerryvan som rädde efter tredje omgången glömde man dessutom bort att det borde ha varit omflygning mellan Dilor och Levenstam i stället. Detta får att göra upp om SM-titeln på vilken Tönnessen, som är norsk medborgare, inte kan aspirera.

Det var faktiskt synd med denna plump i protokollet för arrangörerna som i övrigt lyckades genomföra SM-tävlingarna till allas vår belåtenhet.

Även multikillarna behöver förkovra sig avsevärt i att placera manövrarna så att domarna inte behöver vrida nacken av sig. Hela programmet bör kunna flygas så att planet hela tiden är synligt för en domare som sitter i en bekväm stol. Dessutom bör kringflaxandet mellan manövrarna kunna nedbringas avsevärt med lite bättre precision och skärpning från flygarnas sida. I framtiden blir det troligen nödvändigt att i internationella sammanhang nedbringa flygtiden för att ge plats åt flera deltagare och den

som då flyger som vi nu gör här i Sverige har inget att hämta i VM-sammanhang. Korrare flygtider medför naturligtvis höga krav på domare som kan fatta snabba beslut. Detta gör också att det blir nödvändigt med skrivhjälp åt domarna om de ska kunna klara sitt jobb.

SM 1963 visade att vi nu har radiogrejor som fungerar mycket säkert. Det var mig yterligt bara ett av de få haverierna som inträffade som kan skyllas på annat än piloten. Tönnessen hade trassel ett tag men det redde ut sig till det bästa av resultatet att döma. Någon bortflygning blev det inte heller även om det var nära i enkanalklassen. Rolf Dilor och jag var domare vid tillfället och vi märkte att killen började få svårigheter med att kontrollera flygplanet som drivit iväg åtskilligt med vinden. Genom att vi hjälpte honom att rikta antennen fick han åter kontakt och lyckades flyga tillbaka sitt flygplan en erfarenhet rikare. Kom alltså ihåg att aldrig peka med sändarantennen mot flygplanet om ni upptäcker att ni har besvär med räckvidden. Det går naturligtvis inte att undvika att man ibland pekar mot flygplanet men det blir i regel för så korta ögonblick att man inte märker en eventuell kontaktförlust.

SM avslutades även i år med en showflygning som tydligen uppskattades av publiken. Än så länge är det så pass ovanligt med flera flygplan i luften samtidigt att vad slags flygning som helst duger bara det är många plan med vrålände motorer. Stundtals hade vi fem flygplan i luften samtidigt men enligt min uppfattning är det varken roligt att flyga vid sådana tillfällen eller att se på. När publiken vant sig vid denna uppvisningsform kommer den säkert att ställa

högre krav på underhållningen och då skulle säkert en samtränad två- eller tregrupp kunna göra succé. Kanske till nästa SM?

P. S. I den definitiva resultatlistan nedan har arrangören låtit omflygningen mellan Tönnessen och Dilor urgå och beklagat det inträffade. Enligt "2 %-regeln" ledde Tönnessen med 3 poäng.

SM I RC 1963

Resultatlista

RC I

- 1) Ulf Tönnessen, Kungälv, 9599;
- 2) Rolf Dilor*, Malmö, 9404;
- 3) Jan Levenstam, Stockholm, 9258;
- 4) Jesper v Segebaden, Stockholm, 9185;
- 5) Per-Axel Eliasson, Stockholm, 8891;
- 6) Lars Jakobsson, Örebro, 7361;
- 7) Bo Oldenberg, Stockholm, 6989;
- 8) Tommy Bennvik, Stockholm, 6726;
- 9) Lars Olsson, Örebro, 5637;
- 10) Erik Sjögren, Karlstad, 881 poäng.

* Svensk mästare

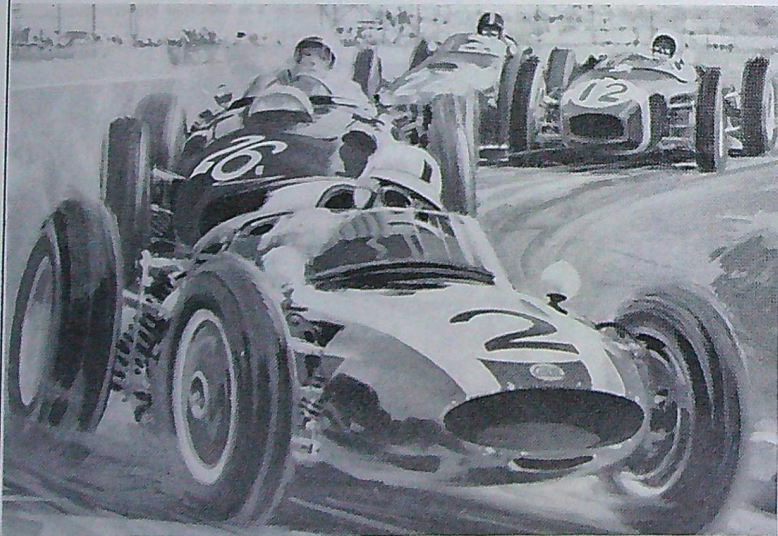
RC III

- 1) Niilo Thylander, Malmö, 7776;
- 2) Arvid Karlsson, Linköping, 2548;
- 3) Lennart Olsson, Malmö, 2312;
- 4) Jan Erik v Vetlanda, 1867;
- 5) Lars Johansson, Borlänge, 1769;
- 6) Egon Lindner, Vetlanda, 1706;
- 7) Olle Lekare, Insjön, 1706;
- 8) John Erik v Insjön, 1694;
- 9) Ove Andersson, Västerås, 1654;
- 10) Bertil Nilsson, Malmö, 1563;
- 11) Alf Johansson, Borlänge, 1360;
- 12) Jan Erik Karlsson, Tibro, 1354;
- 13) K Å Elovik, Tibro, 1240;
- 14) Bo Dryselius, Stockholm, 739;
- 15) Erik Sjögren, Karlstad, 732;
- 16) Bengt Molin, Tibro, 519;
- 17) Bertil Lundin, Norberg, 80 poäng.

FARTENS TJUSNING

Grand Prix Racing

VIP RACEWAYS



En stilenlig miniracing-bana i naturtrogen skala (1:32). Bilarna är tillverkade i metall och är utrustade med bl. a. parallellstagsstyrning. Märkena är Cooper, Lotus och Ferrari. Fullständigt reservdelslager borgan för långvarig glädje med VIP-miniracingbana.

Kompl. sats inkl. bro riktpris exkl. oms. 155:—

Nyhet:
Elektrisk varvräknare.

VIP-miniracing säljs i hobby- och leksaksaffärer samt varuhus genom generalagenten:

ARISTOSPEL
STOCKHOLM

Upplev egna spännande Grand Prix-tävlingar hemma i lägenbeten med VIP-miniracing.

VAD STÅR VAR I MODELLHOBBY?

Beställ tidigare nummer redan i dag

Modellmotorer och modellracer

Falks världsrekord	Nr: 1-62
EM-62	Nr: 1-62
Modell motorskötsel	Nr: 2-62
Zetterströms 10-kubikare	Nr: 2-62
Bil-SM-62	Nr: 2-62
Cox-serien	Nr: 3-62
Johnson-serien	Nr: 4-62
Frog 150 och Viper	Nr: 1-63
Modellmotorskötsel	Nr: 1-63
Taufun-serien	Nr: 2-63
Enya 15 D	Nr: 3-63
OS pet, OS max III	Nr: 4-63
Ed Cadet	Nr: 5-63
Taufun Orkan	Nr: 6-63
Modellracer-EM	Nr: 7-63
Lennarth Larsson motorsamling	Nr: 7-63

Modellflyg övrigt

Siggas J 35, Saab 105	Nr: 2-62
Graupners Weihe	Nr: 4-62
Robbs Cessna 182	Nr: 4-62
Sterlings Starfire F94G	Nr: 4-62
Mustang P 31	Nr: 4-62
Modellflyg i badkarer	Nr: 2-63
Siggas Vingen	Nr: 3-63
Skalaflyg	Nr: 4-63
6 nya byggsatser	Nr: 4-63
Geringo II	Nr: 5-63
Nya stuntbyggsatser	Nr: 5-63

Friflyg

Div. tävlingar-62	Nr: 1-62
Friflyg-SM-62	Nr: 2-62
Europacupen	Nr: 3-62
Oktoberkannan	Nr: 4-62
Stövaren	Nr: 1-63
Termik-Johans VM-modell	Nr: 2-63
Rörkroppar	Nr: 3-63
Div. tävlingar	Nr: 3-63
" "	Nr: 4-63
Termik-Johans fällbara propeller	Nr: 5-63
Om termik	Nr: 5-63
Dee Moné	Nr: 6-63
NM-63	Nr: 6-63
Friflyg-VM-63	Nr: 7-63

Linflyg

Linkontroll-SM-62	Nr: 2-62
Linkontroll-VM-62	Nr: 2-62

Vi bygger Miss F. A. I.

Monoline	Nr: 2-62
Oktoberkannan	Nr: 4-62
Om stuntflygning	Nr: 4-62
Om linflygning	Nr: 1-63
När brister linan	Nr: 2-63
Div. tävlingar	Nr: 4-63
	Nr: 5-63

Radioflyg

Radioflyg VM-62	Nr: 2-62
Radioflyg-SM-62	Nr: 4-62
Mustfire	Nr: 1-63
Feuervogel	Nr: 3-63
Uttagning till VM-63	Nr: 6-63
Radioflyg-VM-63	Nr: 7-63

Tåg

Något om ÖSIJ	Nr: 1-62
Trix: Adlerloket	Nr: 1-62
Oldtimerloket	Nr: 2-62
Arnold Rapido	Nr: 2-62
Zeukie	Nr: 3-62
Mer om ÖSIJ	Nr: 3-62
Stockholm-Alysjö 32 meter	
Järnvägsmuseets anläggning	Nr: 4-62
med 9 olika svenska lok	Nr: 4-62
Fleischmanns tanklok 1324	Nr: 4-62
Litt S 3/6 och P 8	Nr: 4-62
Ångdrivet B-lok skala 1:10	Nr: 4-62
5 sidor landskapsbygge och	
spårplanering	Nr: 1-63
V 200	Nr: 2-63
Tägnyheter från Nürnberg-63	Nr: 3-63
Miniatyrbilar i HO	Nr: 4-63
Fabrik för modelljärnvägen	Nr: 4-63
Turbinlok 18-1001	Nr: 4-63
Nürnberg Verkehrsmuseum	Nr: 5-63
Litt, Ol, E 44 och V 60	Nr: 6-63
Fleischmanns 1302	Nr: 7-63
Trix: Litt, Q	Nr: 7-63
BJS N3 nr 77	Nr: 7-63
Arnold Rapido	Nr: 7-63
Märklins V 60	Nr: 8-63

Båtar

Något om radiobåtar	Nr: 1-62
Radiobåt-SM-62	Nr: 2-62
Lätt att bygga Sporty	Nr: 2-62
Inga och Vedette	Nr: 3-62
Acke: Fartskrovs konstruktioner	Nr: 4-62

Nova Scotia-skonare	Nr: 1-63
Jonas II del 1	Nr: 2-63
Högsjöbogerare	Nr: 2-63
Tävlingsregler för radioseglbåtar	Nr: 3-63
Radioseglbåten: Tre Musketörer	Nr: 4-63
Jonas II del 2 radioinstallationer	Nr: 4-63
Trekanten juni-63 (4 sidor)	Nr: 6-63

Radio

Granpner 8-kan,	Nr: 1-62
Reuter-byggsats	Nr: 2-62
Metz 1-kanalare	Nr: 4-62
Telecont 9-kan	Nr: 4-62
Eks hembygge	Nr: 1-63
Kraft 1-kanalsmottagare	Nr: 1-63
RCS 1-kanalare	Nr: 2-63
Stabo	Nr: 3-63
Vad är en superheterodyn?	Nr: 3-63
Kraft, Orbit och RX 129	Nr: 3-63
Så blir Graupner 10-kanalare	Nr: 4-63
Metz Baby, Metz 3-kanalare	Nr: 6-63
Unimate, servomote, musclemite	Nr: 6-63
Servoautomatik	Nr: 6-63
RCS 12-kanalare, F8M-10-	
kanalare	Nr: 6-63

Övrigt

Om Per-Axel Eliasson	Nr: 1-62
Måla på baksidan	Nr: 1-62
Modellsportens Dag-62	Nr: 2-62
Sterlingmodeller	Nr: 2-62
Om Jan Svensson	Nr: 3-62
6 sidor miniracing	Nr: 3-62
Trimma Scalextric	Nr: 4-62
Armerad polyesterplast	Nr: 1-63
Miniracing: Hembygge	Nr: 1-63
Schucos Älwegtåg	Nr: 1-63
Airfix miniracing	Nr: 2-63
Lennart Olssons tågcirkus	Nr: 2-63
Nürnberg-63	Nr: 3-63
Gjut i skumplast	Nr: 3-63
Modellraketflygning	Nr: 4-63
Epoxyhartzter	Nr: 5-63
Bygg bättre plastmodeller	Nr: 5-63
Något om Cox	Nr: 5-63
Tokai TC-130 B	Nr: 5-63
Tävlingsregler för miniracing	Nr: 5-63
Siggas Mefor	Nr: 6-63
Hobbymaskiner 4 sidor	Nr: 7-63

100

miniracing-
banor och
modelljärn-
vägar

SÖKER ÄGARE!!!

Allt Du behöver göra är att fylla i kupongen och lägga den på brevlådan. Du deltar då automatiskt i vår jätte-stora tävling och får samtidigt 10 nr av Modell-Hobby för endast 13: 50 direkt hem.

Om Du redan är prenumerant. Be en kamrat vara med. Ni deltar då båda två i tävlingen.

VAR MED OCH TAVLA OCH VINN EN JULKLAPP!

Sänd mig mot postförskott helårspren. på Modell-Hobby för 10 nr — 13: 50. Jag deltar automatiskt i tävlingen.

Namn

Adress

Postadr.

Om jag vinner vill jag helst ha en:
 modelljärnväg
 miniracingbana

Jag prenumererar redan på Modell-Hobby, men min kamrat, se ovan, är intresserad av att prenumerera.

Namn

Adress

Postadr.

Om jag vinner vill jag helst ha en:
 modelljärnväg
 miniracingbana

Jag vill ha gamla nummer

- 1-62
 2-62
 3-62
 4-62
 1-63
 2-63
 3-63
 4-63
 5-63
 6-63
 7-63

Sänd dem mot postförskott ä 1: 75

Frankeras ej
MH betalar portot

TIII

MODELL-HOBBY

Dannemoragatan 20

STOCKHOLM VA



Svarsförsändelse
Tillstånd nr 14
Stockholm 23

MH 8/63

Underande blickar vändes mot skyn ovanför Sundbro flygfält, utanför Uppsala en solig söndag i september. — Vad är det där som kommer flygande? Invasjon från Mars? Flygande tefat? Folk stannade med sina bilar, kastade sig ur och stirrade frågande. Och detta inte utan skäl för "flygande vingen", segelflygplanet som bogserades från Skarpnäck till Uppsala, är långt ifrån någon konventionell flygplanstyp. Spännvidden är 12 m och längden 3.10!

Planet som är det enda exemplaret i Sverige, har inköpts av tre medlemmar i Uppsala och Roslagens flygklubbar. Det har tidigare tilltört Stockholms segelflygsällskap och byggdes 1959 av Stig Engström i Stockholm. Ursprunget är franskt och flera exemplar finns i Tyskland, Nord- och Sydamerika. Sammanlagt torde det finnas ca 200 i hela världen.

Svårflugan

Vi befinner oss på fältet när bogserplanet anländer. Den läckert blåvita "vingen" kopplar ur, svänger till vänster och gör en elegant landning. Huvuven öppnas och ur kliver föraren Rydning. Han berättar att "vingen" är mera känslig att flyga än ett konventionellt plan men roligare. Genom den korta momentarm som finns kanar gärna "vingen" i svängarna och man måste flyga den mer med spakarna än t. ex. Baby.

Hög toppart

Glidtalet är 1:25 och marschhastigheten ca 80 km/tim. Maxhastigheten är dock så hög som 200 km/tim! I en termikblåsa går det undan i svängarna utan att man för den skull



FLYGANDE VINGEN

behöver känna sig ängslig, brotteriäns ligger vid hela 12 g! "Vingen" har alltså rent fantastiska prestanda, den väger 131 kg och idealvikten för föraren är 70 kg. Flygegenskaperna blir då de bästa och härav drar vi slutsatsen att kärnan inte är byggd för de resligaste av oss.

Landning fordrar noggrannhet

Vingprofilen är självstabil (tryckcentrumfast) och vingen har en "omvänd" profil. Framkanten är klädd med en snygg torsionsnäsa och på undersidan sitter bromsklaffarna. Vid landningen gäller det att vara noggrann och dra in klaffarna i rätt ögonblick annars börjar planet skutta över fältet på det vildaste sätt och föraren har inget annat att göra än att hänga med och hoppas på att botten håller. En sådan landning brukar vara tillräckligt för att lära föraren denna noggrannhet.

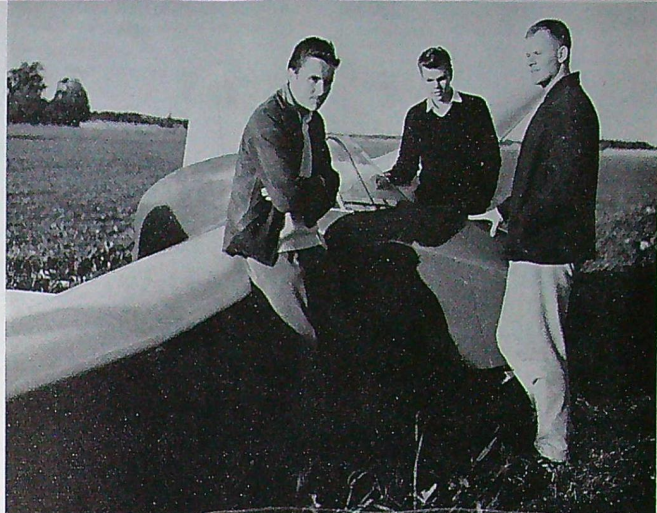
Väcker uppmärksamhet

Man kan lugnt påstå att "Vingen" väcker uppseende var den än kommer. Förarna berättade att folk ofta tror att en olycka inträffat när de ser planet "utan kropp" komma singlande. Men de bedrar sig, "Vingen" är en sällsynt lyckad konstruktion som vi hoppas få se fler av här i landet.

Bo Cederblom

Att flyga stjärtest går bra, bara man har pilform och en speciell vingprofil. Denna flygande vinga, som för något år sedan förbryllade flanerande stockholmare på Skarpnäck, har nu hamnat på Sundbro utanför Uppsala. På bilden nedan ses planet ur en annan vinkel. I bakgrunden Roslagens Flygklubb's Ili-Cub, även kallad "Dubbel-Urban".





Den flygande vingens tre stolta ägare ses ovan. Från vänster Lars Ödmark, Lars-Erik Jansson och Kaj Pettersson.



En titt in i den flygande vingens kabin tar vi också. Planet är relativt snabbt och måste genom sin korta "momentarm" — längden är bara 3 meter — flygas mer "på spakarna" än konventionella segelplan.

SÅDD FRÅN LUFTEN

I vårt stora jordbruksdistrikt Skåne har det ihållande regnet gjort markerna så blöta, att man på vissa håll inte kan ta ut jordbruksmaskinerna för att så. Det var då lantmästare Per Olov Seb-Olsson från Mjöhult fick högtflygande planer. Han tog kontakt med Engströms Flygfirma i Eslöv och gav dem uppdraget att så fälten från luften. Metoden har prövats i utlandet, men man visste föga om resultatet, och om det hela skulle utfalla väl i vårt klimat, varför ett livligt experimenterande vidtog. Det gällde bland annat att få kombinationen flyghöjd och spridning av rapsfröna så lämplig som möjligt. På flygföretaget hade man stor nytta av de erfarenheter som man redan tillägnat sig från gräsådd. Man kom fram till vissa lämpliga värden, och sådden började. På mindre än *en timme* hade man sått över fyrtio tunnland. Sådden blev jämn och fin, och bedömdes av lantbrukare "nästan lika bra som om man gjort det med sämaskin". Flera lantbrukare runt i trakten kring Mjöhult har med intresse följt experimenten, och alla är helt övertygade om att sådd med flygplan är en åtgärd som är helt tillfredsställande när vädrets makter sätter stopp för de mer jordbundna sämaskinerna. Priset för sådd pr flyg är knappast dyrare än den vanliga metoden. Flygfirma Engströms i Eslöv har därför tagit upp flygsådden på sitt program, och allt fler lantbrukare anlitat nu flyg för rapsådd.

KSAK-FÖRSLAG OM ÅTGÄRDER FÖR STÖRRE SÄKERHET

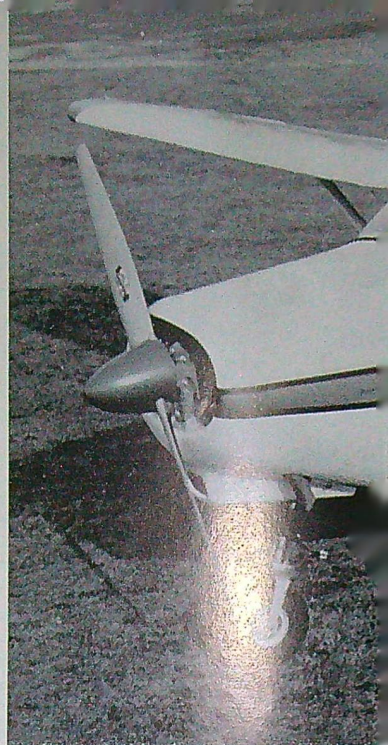
KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben) lade för en tid sedan fram ett förslag till ett förenklat IFR-bevis (det vill säga regler för instrumentflygning) vilket, om det godkännes, skulle ge privatflyget stora möjligheter att bättre utnyttja flygplanen. Privatflyget är ju för att det ska bli ekonomiskt lönande mycket beroende av hög flygtid på planen. I dagens läge är möjligheterna att hålla god regularitet på planen begränsade genom de bestämmelser som berör rätt att flyga i mörker.

Man har till och med diskuterat möjligheten att låta grundutbildningen omfatta även radio och någon form av IFR-bevis. Detta skulle dock ställa krav på flygplansparken, då de flesta privatflygplan i dag inte är utrustade med den instrumentering som behövs för att planen ska få flyga i mörker. Vidare märks en tendens att plan som inte är utrustade med radio blir uteslagna från storflygplatser. Detta är givetvis ett steg som är taget i trafiksäkerhetens tecken, och det skulle betyda att privatplanen i framtiden kommer att ha en alltmer omfattande instrumentering. Men det går inte bara att höja kvaliteten på flygplan och utrustning, det betyder också att man måste höja kvali-

teten på utbildningen. Och glädjande nog är det kravet rest från flygklubbar runt om i landet. Första steget mot en sådan utveckling var beslutet om höjning av antalet skoltimmar från 30 till 35 timmar. Och för att få behålla flygcertifikater så måste man numera flyga minst 15 tim/år i stället för förutvarande 10 tim. Vidare har man för den närmaste framtiden planer på att än mer utvidga den så kallade vidareutbildningen. Speciellt bland de mindre klubbarna som behöver allt stöd de kan få.

Man vill även följa den snabba utvecklingen av privatflyget, på så sätt att flyglärare får viss psykologisk skolning, för att redan på ett tidigt stadium kunna bedöma en flygelevs förutsättningar, framför allt vad det gäller ansvarsförhållandet. Inom det svenska privatflyget råder en mycket god disciplin och den vill man slå vakt om. I själva utvecklingen ligger ju utbildning, utrustning osv och genom att redan på ett tidigt stadium inse den kommande frammarschen och genomföra ovan nämnda åtgärder kan man säkert behålla den ansvarsfulla anda som präglar det svenska privatflyget.





MFI JUNIOR

En god exponent för Svensk flygindustri

MFI Junior är konstruerad för att fylla gapet mellan de exklusiva högprestandaplanen och de billiga, långsamma och därför för nyttoändamål ofta oekonomiska småplanen. Man kanske kan säga så, att snabba flygplan alltid är dyra, medan billiga plan blir långsamma, men som sagt Malmö Flygindustri skapelse MFI Junior är det rätta planet att överbygga detta antagande.

Prototypen till MFI Junior byggdes egentligen i Amerika av den numera till Malmö Flygindustri knutne Björn Andreasson. När han flyttade tillbaka till Sverige tog han sin konstruktion med sig och tillverkningen blev därför svensk. Fabriken har med rätta satsat positivt, åtminstone på grundval av alla förfrågningar och beställningar som redan inkommit till planet. En tysk flygplantillverkare har redan ombesörjt att han fått tillverkningsrätten på planet.

För att beskriva vplanet, så är det ett tvåsitsigt miniflygplan av helmetallkonstruktion utrustat med en Continentalmotor på 100 hk. Planetets vingar är fällbara för att underlätta garagering och landsvägstransport. Det är billigt i drift — enligt uppgift från tillverkaren är bensinförbrukningen inte mer än ca 1 liter/mil vid en hastighet av 215 km/tim. Ja, hastigheten är så pass hög vid marschgång, en imponerande siffra om man jämför med plan av samma klass. Topp hastigheten är 240 km/tim. MFI Junior har en intressant byggnation där man finner att

konstruktören inte sneglar på konkurrenter för att sätta ihop ett plan, utan har arbetat fram finesser med tanke på säkerhet.

Om man ser på vingen finner man att den har negativ pilform och är mycket tunn. Trots detta är vingen så pass kraftig att planet skulle kunna godkännas för viss avancerad flygning. Sikten i planet är fantastisk! Genom att förare och passagerare placeras i en stor plexiglasbubbla framför vingen, ger detta en sikt som är nära nog otrolig. Kabinen har, om inte god, så i alla fall tillräcklig plats för två personer. Man sitter bekvämt och planetets standardinstrumentering är välplacerad och lättavläst. God plats finns även för kompletteringsinstrument. Att flyga MFI Junior är en upplevelse. Planet accelererar och lyfter snabbt, och har man trimmat kärran baktung så lyfter hon faktiskt själv. Planet är mycket stabilt, vilket man väl kanske främst märker i kytigt väder, då det trots sin litenhet uppför sig väl. En nackdel med MFI Junior är ljudnivån i kabinen, vilken är så pass hög att man inte kan föra ett samtal med normal konversationston. På marken är planet lätt att taxa, och är man ensam så klarar man lätt, tack vare planetets ringa vikt, att dra det in i en hangar eller dylikt. Avslutningsvis kan man säga att bekantskapen med MFI Junior lämnade en rad positiva intryck efter sig, och man önskar verkligen att fabriken kommer igång med ordentlig serietillverkning.

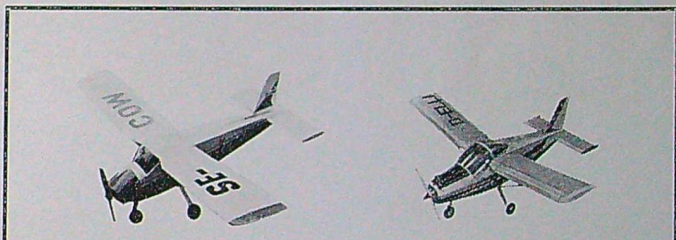
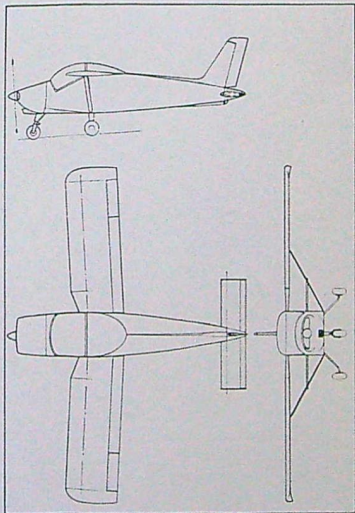
DATA OCH PRESTANDA

Längd	5.6 m
Spännvidd	7.4 "
Höjd	1.9 "
Vingyta	8.7 m ²
Tomvikt	340 kg
Flygvikt	575 kg
Vingbelastning	65 kg/m ²
Effektbelastning	5.75 kg/hkr
Max. fart	240 km/h
Marschfart	215 km/h
Slighast, vid havsytan	4.5 m/s
Startsträcka	150 m
Landningssträcka	120 m
Aktionssträcka	800 km
Max. aktionsid	5 tim
Tjänsteloophöjd	4500 m
Fabrikspris (minimum VFR-ulrustning)	35.000 Kr pr år
Avskrivning 7 år till 20 %	4.000
Försäkring (kasko 10 % av medelvärdet + ansvar)	3.000
Landningskort LFS	100
Besiktning m.m.	400
Hangaravgifter	1.500
Fast årskostnad	9.000
Drivmedel	10 kr/h
Landningsavgifter utlandet	0.5 "
Översyn och reparationer	10 "
Reservdelar	2.5 "
Direkt timkostnad	23 "
Flygidsutlag	500 tim/år
Årskostnad fördelat 18 kr/h	30 kr/h
Total timkostnad 41 kr/h	53 kr/h
Medelfart	210 km/h
Normalkostnad	20 öre/km
Marginalkostnad	11 öre/platskm
Marginalkostnad	5 öre/platskm



Ja, MFI Junior liknar i många avseenden ett modellflygplan, med sin tunna vingprofil, den något kantiga kroppen, det högvingade utförandet och den stora snurrar, men ställer man pris och drifts-ekonomi i relation till prestanda är planet helt enkelt en sensation. Inte att undra på att den redan byggts på licens i Tyskland under namnet Bölkow. Sikten i planet är fantastisk.

Treplanskissen avslöjar tydligare än fotografierna den "negativa" pilformen.



3 versioner byggsatser av MFI Junior

"Kårt barn har många namn" säger ett ordspråk. Bland modellbyggare skulle man utan vidare kunna travestera och säga att "en populär teknisk konstruktion får många modellbyggsatser". MFI Junior, som väl än så länge inte upplagemässigt hör till världens mera kända sportflygplan, finns faktiskt i tre olika byggsatsversioner!

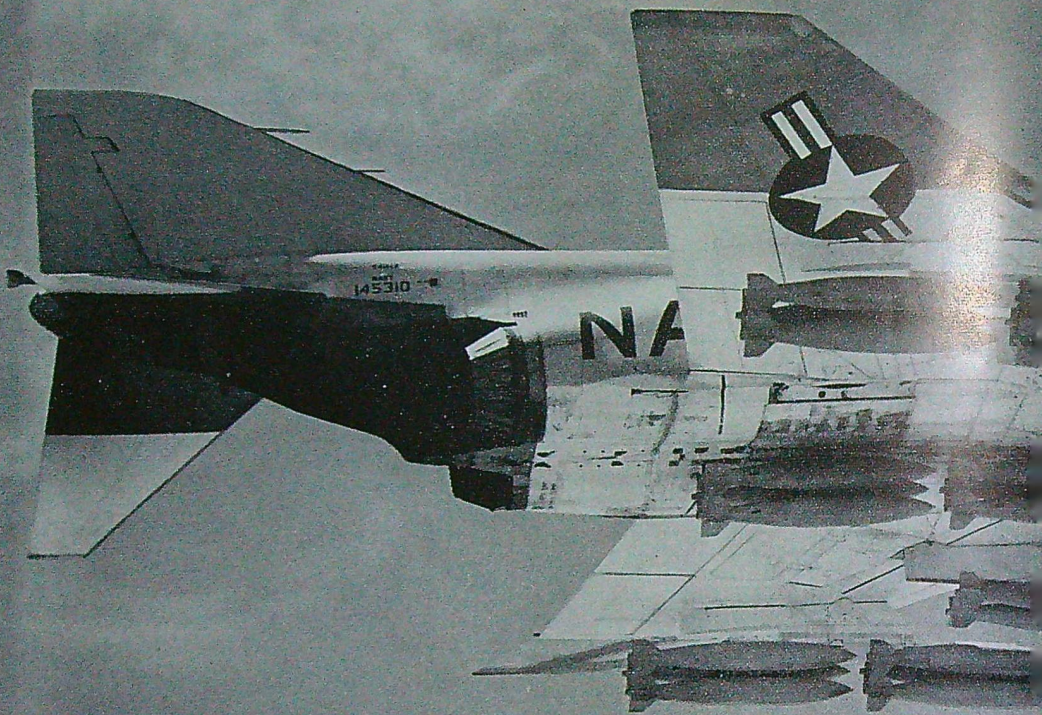
Sigurd Isacson har med sedvanlig brio lagt upp en byggsats för MFI Junior i friflygande upplaga varvid den antingen kan drivas med gummisnodd eller med en 0,16–0,5 cc glödstiftsmotor. I detta utförande kostar byggsatsen 16:50. Lägger man på en krona till får man balsadelarna i hårdträ eller plywood och planet är i detta senare utförande avsedd för linstyrning, varvid det bör utrustas med en 0,8–1,5 cc glödstiftsmotor eller diesel. Samtliga versioner har samma

grundutförande, en spännvidd av 52 cm vilket motsvarar skala 1:14.

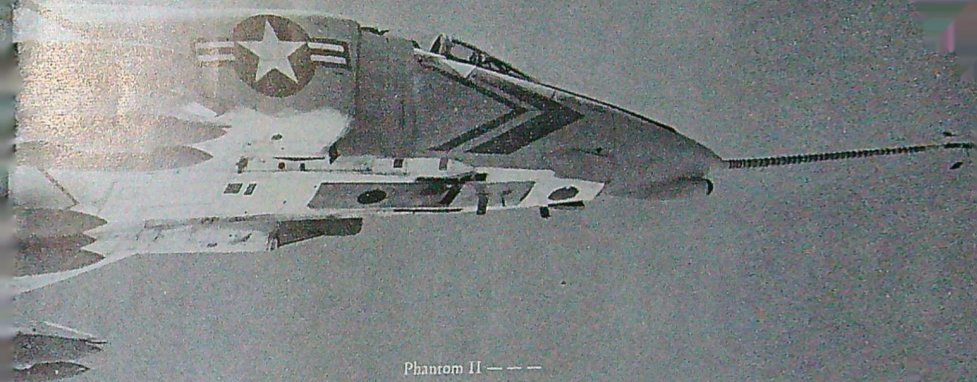
Av bilden ovan är det lätt att jämföra och se att Siggas modell är mycket modellenlig.

Graupner har också inspirerats av MFI Junior, men modellen heter i Graupners version Bölkow efter den tyska licenstagaren. Den är avsedd för radiostyrning, har en spännvidd av 825 mm och är lämplig för en 0,8–1 cc motor. Byggsatsen kostar 37:50 och är mycket gedigen — för att inte tala om den minutösa ritningen. Det enda man möjligen kan anmärka på, är att Graupner har givit modellen kraftigare V-form, men det är helt och hållet för att ge den större stabilitet. V-formen är för övrigt strällbar, så varje byggare kan själv avpassa efter sitt samvete hur pass modellenlig eller självstabil han vill ha sin radiostyrda modell.

Sprängskiss på sid 50



Gnomo: Flygnytt



Phantom II — — —

Den amerikanska McDonnell-fabriken i St. Louis, Missouri, existerade inte den 5 juli 1939. McDonnell är m. a. o. en verklig nykomling bland USA:s ledande flygindustrier. Inledningsvis var det ganska motigt för Mr. McDonnell. Hans första flygplanprojekt ansågs för avancerade och firmans första jet-flygplan Phantom eller Phantom I som typen i dag kallas var inte tillräckligt avancerad. Phantom I var dock USA:s första hangarfartygsbaserade jetjaktplan. Sedan följde snart Banshee, ävenledes ett jetjaktplan för hangarfartygsbaserat.

Banshee var mera konkurrenskraftig och byggdes i nära 900 exemplar. Typen utmärkte sig i Korea och gav även stadga åt företaget som 1957 började serieleverera nästa jaktplan-typ, det avsevärt mera avancerade tvåmotoriga överljudsjaktplanet F-101 Voodoo till amerikanska flygvapnet. 819 Voodoo-plan levererades, varav ett 70-tal även tillfördes Kanada. Ytterligare ett jetjaktplan för marinen, F3H Demon, hann McDonnell utveckla och tillverka i mer än 500 exemplar, innan det var dags för det verkliga slagnamnet. Phantom II, som detta nu så remarkabla flyg-

plan kallas, flög i prototyp 1956. Den var flygplantypen som utvecklades av marinen och som har minst omkring 250 flygplanets utomordentligt fart på ca 2,5 g med förnämliga flygsträcka på över 2 000 km. Den har glänste t. o. m. att den har ett förfogade överljudsluftvärn som gör att ett jaktplan kan baseras i hangarfartygsbaserat vapnet. USAF lämnade i augusti 1958 beställning på ca 1 000 flygplan av denna typ (dessa (typbeteckning F-4C) har varit i tjänst.

Phantom II är ett tvåsitsigt flygplan, mycket avancerad aerodynamisk form. Sälunda har endast yrtervingarna dessutom har stabilisator stark form. Phantom II har två motorer som bl. a. betjänar den största raketmotor som finns i ett västerländskt jaktplan. Grundbeväpningen består av fyra raketer (Sparrow II) som är halv-försänkta i flygkroppen) men

forts. fr. föreg. sida

kan planet medföra ytterligare alternativt två Sparrow III eller infraröd-målsökande Sidewinder-robotar. Totalt lär inte mindre än 8 ton yttre last i form av konventionella eller atombomber, bränsletankar, raketer, minor etc., medföras.

Tack vare sina båda kraftiga motorer av typ General Electric J-79 med 7 485 kp dragkraft vardera kan Phantom II fullt lastad starta från 1 500 m bana. Landningen kräver endast 900 m. Flygvikten är mer än 18 ton, spännvidden 11,7 m, längden 17,76 m, bredden (fällda yttervingar) 8,39 m, höjden 4,96 meter.

Douglas A4 Skyhawk har hög lastförmåga och en god driftsekonomi — den ensamma motorns blygt tillbakabeteckande utblåsningssmunstycke tar visserligen bort en hel del av drarattiken, men inte desto mindre kan Skyhawk anses ha goda chanser till fortsatt karriär.

Nedan: Treplanskiss på Phantom II. De metriska måtten framgår av texten härintill.

PHANTOM II GENERAL ARRANGEMENT

WING

AREA	530 SQ. FT.
SWEEP @ 25% CHORD	45 DEG.
THICKNESS RATIO	5.1% AVG.
ASPECT RATIO	2.82



1000 SKYHAWKPLAN I TJÄNST

Den amerikanska marinen mest använda krigsflygplan f. n. är Douglas-fabrikenas lätta attackflygplan A4 Skyhawk. Mer än 1 000 dylika plan är i tjänst ombord på hangarfartygen etc. Många trodde för något år sedan att Skyhawk snart skulle komma att ersättas med långt mera avancerade flygplan. Så har ännu ingalunda skett och man torde i stället kunna tala om en de lätta attackplanens renässans. Amerikanska flygvapnet och marinen har ju som bekant äntligen enats om att utveckla ett gemensamt jakt- och attackplan F-111 men denna synnerligen avancerade (och dyrbara) typ är ännu på prototypstadiet.

Mot denna bakgrund har såväl inom Flygvapnet som Marinen konstaterats ett starkt behov av ytterligare bemannade attackflygplan som kan användas tills dess att F-111 kan komma i tjänst. En tävling mellan de mest lämpade typerna har utlysts och osannolikt är inte att Skyhawk har chansen till fortsatt karriär. Skyhawk har efterhand förbättrats främst med avseende på beväpning och bl. a. har attackrobotar av typ Bullpup införts. Motorn är kanske fortfarande i svagaste laget — dragkraften på J-52 är endast 3 855 kp — men tack vare dess goda driftsekonomi har flygsträckan på den nya versionen A4E kunnat ökas med 27% jämfört med tidigare versioner samtidigt som den nyttiga lasten gått upp.

A4E har fem yttre upphängningspunkter för beväpning som kan bestå av antingen två Bullpup A i de yttersta balkarna, tolv 125 kgs bomber i en speciell upphängningsanordning i de mittersta balkarna samt sex 225 kgs bomber på linje under flygkroppen. Dussin-

tals andra beväpningskombinationer är givetvis tänkbara. Vidare har nosdelen förlängts ca 30 cm för att medge installation av ny elektronik. Data och prestanda: spännvidd 8,36 m, längd 13,07 m, höjd 4,12 m, tomvikt 4 218 kg, flygvikt (max A4E) 11 113 kg, toppfart 1 095 km/tim, max. flygsträcka med yttre bränsletankar ca 3 200 km.

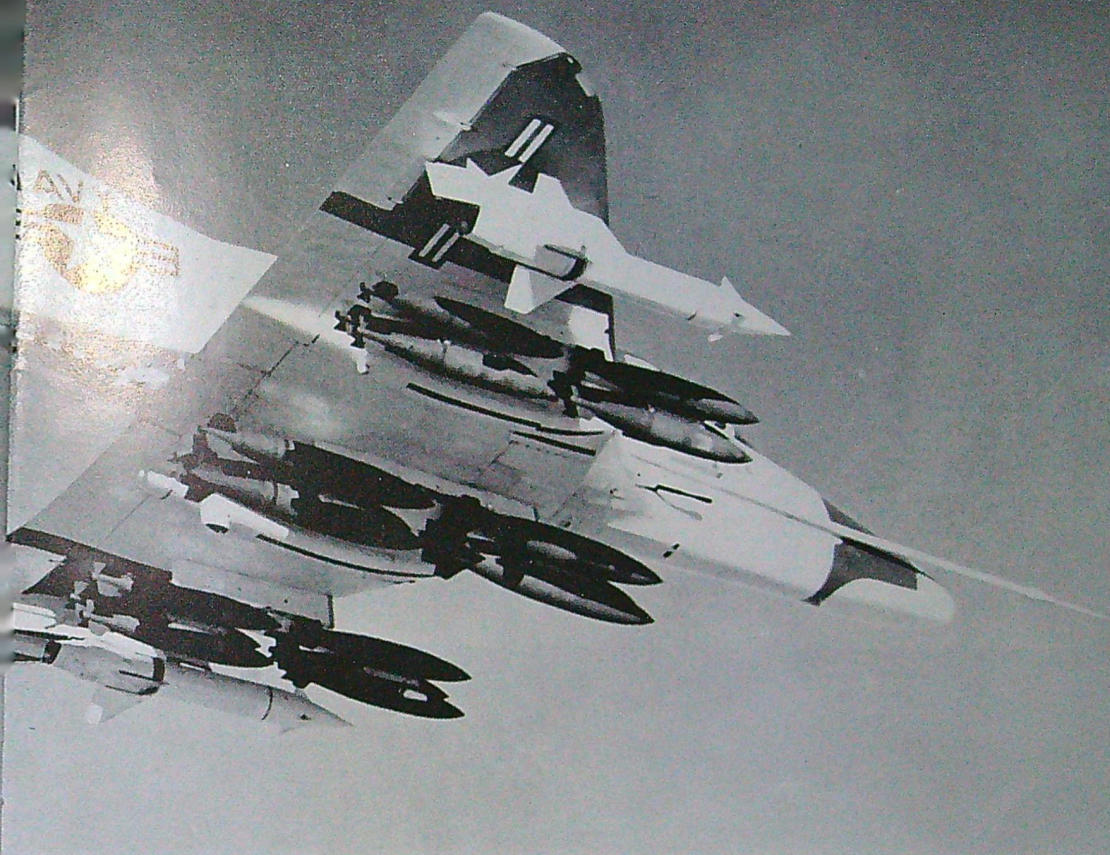
VERTOL 107

I mitten av augusti började marinen och flygvapnet att tillföras en helt ny helikoptertyp, den amerikanska Boeing-Vertol 107 Model II som den fullständiga fabriksbeteckningen lyder. I det svenska försvaret går typen under benämningen HKP 4. Vertol 107, som är den tyngsta helikoptern hittills i Sverige, är en direkt utveckling av Vertol 44 ("Bananen") som redan tidigare ingår i marinen helikopterdivisioner. Vertol 107 är dock tvåmotorig och turbindriven (44:an har endast en kolvmotor) och lastar inte mindre än 26 fullt utrustade kustjägare mot "bananen" 12. Viktmässigt betyder detta 4—5 ton mot endast 2 ton för "bananen". Den nya helikoptern är också avsevärt snabbare — marschfart 250 km/tim mot 160 km/tim för föregångaren — och dessutom är flygtiden hela 5 minuter mot 2 för 44:an. Naturligtvis fås inte dessa förbättrade prestanda gratis — priser är också dubbelt så högt. "Bananen" kostade på sin tid ca 3 miljoner kronor. Verol 107 med all vapenutrustning och övriga marina specialiteter går löst på hela 6 miljoner. Flygvapnets 107:or blir något billigare eller omkring 5 miljoner.



Hittills har (när detta skrivs ca 1/9) två Vertol 107 anlänt till Sverige och vederbörligen demonstrerats för myndigheter och press. Vid årsskiftet 1964—65 ska Flygvapnet ha 10 och Marinen 3 Vertol 107. Flygvapnets helikoptrar baseras på flottliljerna runt om i landet för räddnings- och olika transportuppgifter.

Hos marinen kommer 107:an att ingå i den organisation som byggs upp för ubåtsjakt, minsvepning och kustjägeroperationer. Den större lastförmågan som medger mera avancerad lyssnarutrustning och beväpning i förening med den väsentligt längre flygtiden gör



att Vertol 107 i ubåtsjaktuppsdrag kan utföra samma arbete som två Vertol 44. Omskolningen av förare på den nya helikoptertypen är redan i full gång och beräknas ta tre månader i anspråk för var och en av de 20 förare som närmast skall utbildas på den nya typen.

Köpet av Vertol 107 innebär försvarets hittills största helikopterbeställning. Totalt går sluträkningen löst på 65–70 miljoner kronor.

Den svenska versionen av Vertol 107 skiljer sig i flera väsentliga avseenden från de 107:or som tillföres amerikanska flygvapnet och marinkåren. De svenska maskinerna har nämligen

två engelskullverkade Bristol Siddely Gnome H.1200 turbinmotorer på vardera 1250 axel-hk vardera. (Gnome är en licensstillverkad version av amerikanarnas General Electric T-58.) Anledningen till att det svenska försvaret gått in för Gnome istället för den amerikanska originalmotorn är att Gnome även användes i de 18 Augusta-Bell 204B som Flygvapnet och Armén anskaffat. En motortyp för två olika helikoptertyper betyder avsevärda besparingar ur servicesynpunkt. Ursprungstypen, Vertol 107 (två 860 hk Lycoming T 53-turbiner), flög för första gången i april 1958. Vertol 107 var ursprung-

ligen en civil helikopter med plats för 22–25 passagerare, men har sedermera lett fram till fyra utvecklade versioner med starkare motorer.

Vertol 107 Model II går även denna i civil trafik sedan 1962, nämligen hos New York Airways i en version med plats för 25 passagerare. I militärt utförande har 107-II beställts av amerikanska marinkåren (CH-46A Sea Knight), flygvapnet (CH-46B) och armén (CH-46C) och dessutom av den kanadensiska flygvapnet och svenska försvaret. I Europa är den svenska krigsmakten den första som utrustats med Vertol 107.

Vänd

Allmän beskrivning:

Typ: tvåmotorig transporthelikopter.
 Motorer: två Bristol Siddeley H.1200 Gnome på 1250 axel-hk vardera.
 Bränsletankarna i flygkropparna rymmer 1328 liter.
 Rotorsystem: Två trebladiga motoriserade rotor som via en mekanisk sammankoppling kan drivas av endera av helikopterns motorer. Rotor-disc-arean är 185,35 m².
 Flygkropp: Fribärande helmetallkonstruktion med fyrkantigt tvärsnitt. Lastramp utgör bakkroppens undersida. Flygkroppen är tätad för att medge landning på vatten.
 Landställ: Fast noshjulsställ med dubbla hjul på alla tre landställ. Hjulbas 7,6 m, spårvidd 3,94 m.

Dimensioner: rotordiameter
 flygkroppens längd 15,24 m
 höjd till bakre 13,59 m
 rotornavet 5,13 m
 bredd 4,42 m
 Prestanda: toppfart 270 km/tim.
 marschfart (militär) 250 km/tim.
 hovringshöjd m. 3.300 m
 markeffekt

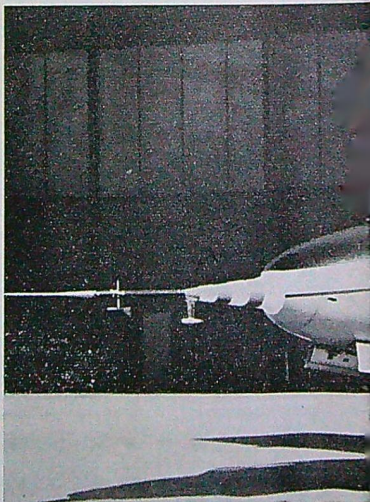


Vertol 107 har raka "flygmässiga" linjer och är en vidareutveckling av den berömda "bananen". Den blir vår hittills tyngsta helikopter och beställningen är den största som någonsin gjorts av helikoptrar för det svenska försvaret. Två har anlänt till Sverige, ytterligare 11 väntas.

CESSNA SKYKNIGHT

Amerikanarnas olika tillverkare av affärsflygplan avlöser varandra med nyheter. Nu senast presenterar Cessnafabriken en praktisk och säkert mycket säljande nyhet på 1964 års modell av den tvåmotoriga sexsitsiga Skyknight. Genom att förlänga motorgondolerna bakåt har konstruktörerna lyckats "klämma in" hela 270 kg bagage i flygplanet. Skyknight, som har två 260 hk Continental-motorer, "marschar" på hela 390 km/tim och kostar "bara" ca 400 000 kronor.

Bagagerum i de förlängda motorgondolernas bakparti har nya Cessna Skyknight, som nedan ses i luften.



1964 CESSNA SKYKNIGHT

TOP SPEED at 10,000 ft. 263 mph.
 CRUISE, 75% power @ 10,000 ft. 245 mph.
 RATE OF CLIMB @ 5,000 ft. (two-engine) 1,800 fpm.
 RANGE (two-engine) 600 miles.

WINGS 560 sq. ft.
 CRUISE, 75% power @ 10,000 ft. 245 mph.
 100 gal. oil reserve 3-1/2 hr.
 OPTIMUM RANGE @ 25,000 ft. 2,400 mi.
 1,300 gal. oil reserve 6-1/2 hr.
 SERVICE CEILING (two-engine) 20,000 ft.
 (single-engine) 18,000 ft.

GROSS WEIGHT 6,000 lbs.
 EMPTY WEIGHT (approx.) 4,840 lbs.
 FUEL CAPACITY (standard) 200 gal.
 (optional) 113 gal.
 P.O. by Continental, Skyliner, Pac.
 Instrument, Tulsa, Okla.
 150 Tulsa Bldg # 2000 P.M.
 Tulsa, Okla.

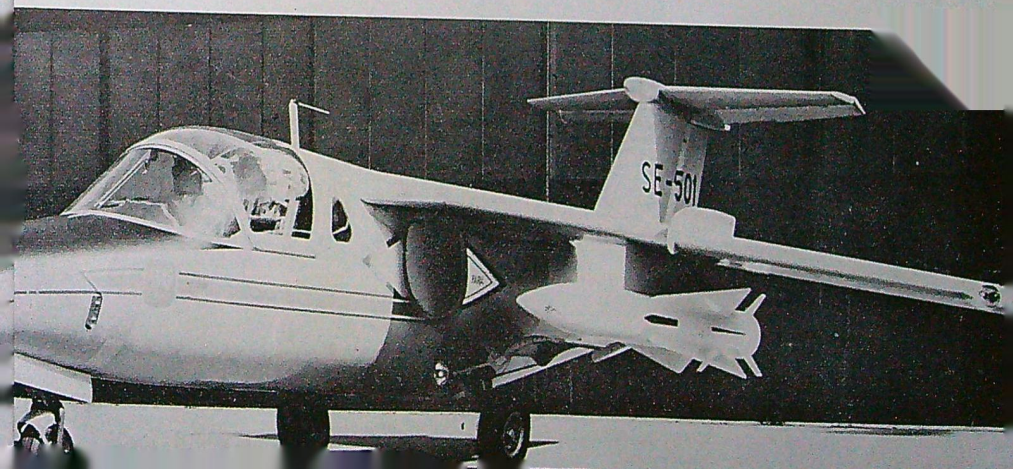
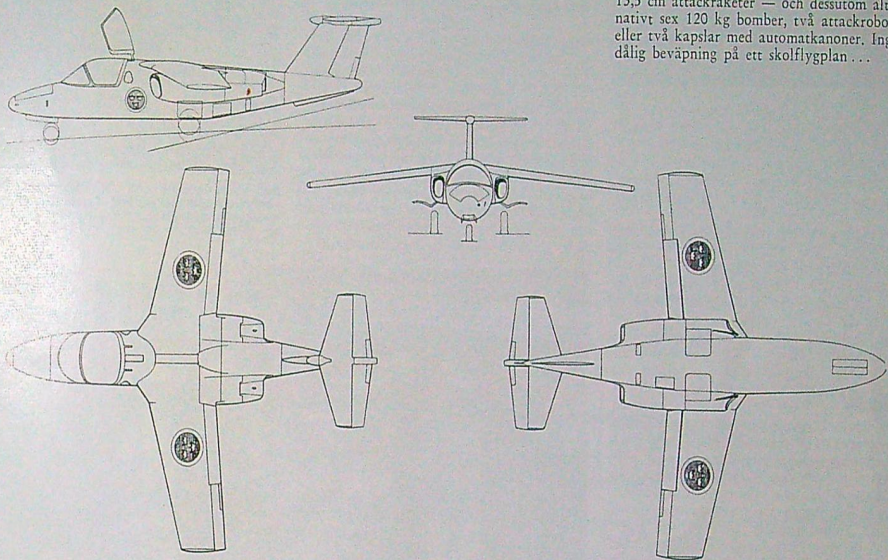
SAAB 105 har nu provflugits 3 månader, och det förefaller som om SAAB med tillförsikt ser fram mot storbeställningar. Det är inte bara som skolflygplan det ska fungera, vilket framgår av nedanstående nytagna bild som Modell-Hobby har nöjet att premiärvisa.

SAAB 105 Attack

SAAB:s nya tvåmotoriga jetdrivna skolflygplan, attack- och lätta transportflygplan — Saab 105 — flygprovats nu för fullt. Den första provflygningen ägde rum den 29 juni och då som nu flygs planet av provflygare Karl-Erik Fernberg. 105:an har utvecklats helt på Saabs eget initiativ och hittills har minst 20 av de 30 miljoner som företagsledningen reserverat för typens konstruktion, tillverkning, utprovning och serieförberedelser, använts.

105:an är ett utomordentligt mångsidigt flygplan, det är inte "bara" skolflygplan, det är också ett utmärkt lätt attackflygplan för armén och marinunderstöd. Dessutom är kabinen rymlig nog för att medge 4—5 personer ombord då planet används för sambandsjänst och civilt affärsbruk. Om prototypen, som följs av flygplan nr 2 strax efter årsskiftet, motsvarar specifikationens krav, har Flygvapnet lovat beställa minst 130 flygplan.

För attackuppgifter kan planet medföra samma attackbeväpning som Draken — tolv 135 cm attackraketer — och dessutom alternativt sex 120 kg bomber, två attackrobotar eller två kapslar med automatkanoner. Ingen dålig beväpning på ett skolflygplan...



ÖSTRA SÖRMLANDS FLYGKLUBB 25-ÅRS JUBILERADE MED IMPONERANDE FLYGDAG

Östra Sörmlands Flygklubb, Vängsö strax utanför det vackra gamla samhället Gnesta, 25-årsjubilerar i år, och det hela firades med en flygdag i början av september. En flygdag som inte bara bjöd på en imponerande och fin flyguppvisning, utan också på vackert väder. Det var alltså bäddat för succé, och vi överdriver inte om vi säger att det blev det. Ett omväxlande och rappt program gav den stora publiken valuta för entré-avgiften.

För att börja från början: Dagen inleddes med modellflyg där representanter från Orion, Stockholm och medlemmar från hemmaklubben ÖSFK bjöd på avancerad flygning, ballongjakt och rotelflygning. Rotelflygningen så pass illusorisk att man till och med krockade och havererade de små ettriga modellplanen. Därefter följde ankomst av de "riktiga" flygplanen, som samtidigt var en fingerad nödlandningstävling. Som första plan kom en Piper Super Cub med piloten Lars Hallin, Nyköping, vid spakarna, och presterade en grandios landing som stod sig tävlingen ut. Förste man på plan blev också segrare! Sedan följde programmet slag i slag, och för att nämna programpunkter man minns: Avancerad flyguppvisning av en SK 16, fallskärms hopp med fördröjd utlösning, demonstration av jordbruksflygplanet Piper Pawne, som visade prov på hur man beupdrar ett sädesfält. Legitimerad busflygning av arméns artilleriflyg och som stiligt avslutning visade flygvapnet upp sina stridsflygplan J 29 "Flygande Tunnan", A 32 "Lansen", och spjutspersen i vårt försvar J 35 "Draken". Samtliga flygplan imponerade storligen på publiken genom sin avancerade flygning och det buller de kunde åstadkomma. Ett flygprogram som klaffade perfekt med idel nervpirrande nummer, ja, det var verkligen ett jubileumsprogram att minnas.

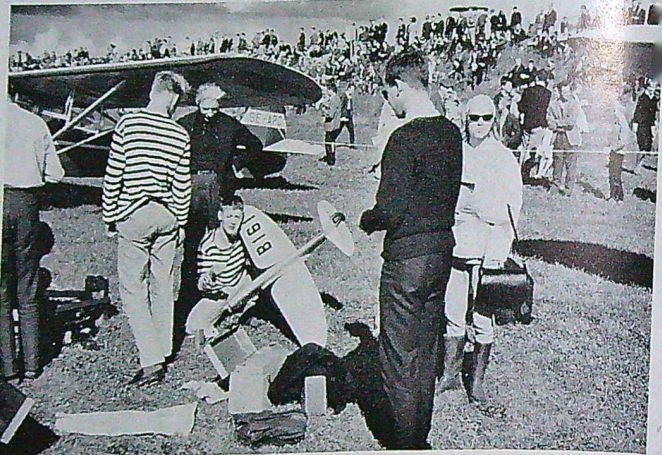
Historik om klubben

Östra Sörmlands Flygklubb har alltså varit verksam i 25 år och under den tiden har

utvecklingen verkligen gått snabbt. Det hela började den 5 november 1938 i Tingshuset, Gnesta då Östra Sörmlands Flygklubb (ÖSFK) bildades under överinseende av dåvarande landshövdingen Bo Hammarskjöld. Våren 1939 ansåg sig klubben ha erhållit sådan ekonomi att ett motorflygplan kunde inköpas. Oet blev den då mycket populära typen Bücker Jungmann. Man började byggandet av en hangar som blev färdig på hösten 1939, just lagom för att härbärgera det nya flygplanet. På sommaren ordnades dock klubbens första flygdag, den första i



Den kända alltflygaren Olo Rinnstrand demonstrerade amfibieflygplanet Cessna 140. Plan var utrustat med infällbara hjul i ponorerna, vilket tillåter landning på såväl land som vatten.



Flygdagen på Vängsö inleddes med modellflyg. Det var hemmaklubbens representanter, och gäster från Stockholmsklubben Orion som bjöd på ett omväxlande och intressant program. Här är det Christer Tennstedt, Orion, som håller på att tanka sitt plan, före ett uppvisningsmoment.

En rote S 29 "Flygande Tunnan" med löjlnaterna J. A. Berg och S. Sjöling, F 11, Nyköping gjorde en vacker uppvisning. Ett moment som väckte stor beundran var när de båda planen möttes mitt på fältet, det ena med en hastighet av ca 1000 km/tim, det andra i ca 300 km/tim med landningsställ och klaffar utfällda.

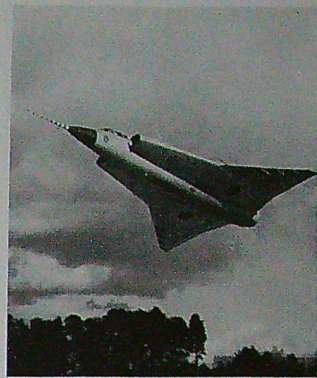


sitt slag i Sverige. Flygträffen blev mycket lyckad och förutom flygning som givetvis stod på programmet bjöd man på dragkamp, sång, terränglöpning och simhopp. För flygklubben gällde det även att få igång segelflygning. Glidflygplanet "Jakob Flax" fanns visserligen, men med detta kunde utbildningen ske endast till A- och B-diplom. Plan byggdes och anskaffades och man satte i början av 40-talet igång en intensiv kampanj för segelflygsporten. Två lokaltidningar lade ner stort intresse och segelflygsektionen fick på så sätt god vind i "vingarna". Då motorsportflyg inte var tillåtet under kriget, var även det en bidragande orsak till segelflygets uppsving. År 1943 bildades en Nyköpings-avdelning och en del kurser påbörjades och slutfördes under sommaren. Sommaren 1945 tog ledningen i klubben nya tag och utvidgade än mer segelflygsektionen. Det året förfogade klubben över inte mindre än fyra plan. År 1946 blev glädjens år för motorflygarna, denna del av programmet kunde åter utövas fritt, och det blev motorflygets tur för en uppgång. År 1947 inköptes ett flygplan av typ Piper Cub, som erhöll beteckningen SE-ATP. Cuben är verkligen klubben utöjare med drygt 3 200 flygtimmar och över 10 000 uppstigningar bakom sig. Det är nu 16 år sedan det inköptes. Det har överlevt tre motorbyten och fjärde motor står nu i planet. Flygplanet har genomgått två grundöversyner och är fortfarande i gott trim.

Jubileumsmodellflygsektion, vars aktivitet svängde under åren, stabiliserades under 1950-talet, och har därefter utmärkt sig på många



Formationsflygning med två segelflygplan av typ "Berg-Falke" utfördes av de båda berömda segelflygarna K. G. Klevstig och L. Landegren. Här är ett av planen, efter en utbrytning och snabb nerflygning, på väg att landa.



sätt. Bland annat fick ÖSEK en svensk mästare i modellflyg år 1957 genom Christer Söderberg som vann klassen team-racing. Man har även sänt medlemmar ur klubben för att representera Sverige i internationella tävlingar för modellflyg. De enskilda prestationerna inom klubben har varit många, men av de mest uppmärksammade är väl i alla fall sportflygaren Olle Ringstrands atlantflygning årsskiftet 1961-62 och hans nordflygning år 1963.

Ja, som synes har klubben haft en stadig utveckling och flygplansbeståndet i dag är av modern konstruktion och består av följande motorflygplan: Piper Cub inköpt år 1947, Piper Super Cub inköpt 1961, Piper Colt inköpt 1962 och slutligen en Piper Cherokee inköpt i år. Segelflygplanen är

följande: 2 st Bergfalke, 2 st Grunau Baby och 1 exemplar av den högvärdiga Zugvogel. Genom denna flygplanpark kan utbildningen hålla jämna steg med tillströmningen av elever, och på segelflygsidan har man de senaste tre åren kunnat notera 46 st C-diplom, 3 st silver-C och 39 st S-certifikat. Att behålla den höga standard, som klubben förskaffat sig och att inrikta verksamheten efter flygets utveckling måste vara mycket stimulerande och intressant. Detta fordrar god vilja och god sammanhållning icke blott för dem som erhållit förtroendet att leda flygklubbens verksamhet och utveckling, utan även för övriga klubbmedlemmar inom ÖSEK.

TOPPNYHETER! SCALEXTRIC miniracing presenterar:

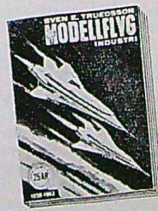
NYTT BANMATERIAL I 1963 års sats!

Det nya PLEXYTRACK är ett elegant hållbart banmaterial med självslående skarvordning. Kombinationer lätt med 1962 års gummibana med skarvbana No PT/50.

F. J. 30 Kr. 95:-
F. J. 31 Kr. 115:-

Formula Junior. Nya billiga grundsatsar.

De nya F. J.-satserna innehåller bilar av typ Formula Junior COOPER och LOTUS vilka är försedda med framhjulsstyrning och fjädrande bakhjul.



Senaste Modellnytt

STORA JUBILEUMSKATALOGEN

Försumma inte att genast anskaffa vår nya jätte-katalog över modellflyg, modellmotorer, modellbåtar, radiokontroll och all slags tillbehör. Pris kr 2:25 + porto 50 öre.
Köp katalogen hos hobbyhandlaren — eller skriv till oss NU!

NYA BILAR

Kr 19:50	No C 67	Kr 19:50	No C 66
Formula Jr. Lotus	o. Cooper m. styrning	Bugatti	Alfa Romeo
No C 70	No C 65	No K 1	Ge-Karts
Ferrari GT	Auto Union	Hurricane MC	Hurricane MC

Rekvirera NYA KATALOGEN!

SCALEXTRICS 1963 års katalog med svensk text och prislista innehåller världens största Mini-racing sortiment. FINNES HOS HOBBY-HANDLAREN — har Ni ej tillgång till hobbyaffär, skriv oss direkt idag.
— Kataloger betalas med frimärken —

..... st MODELLFLYG-katalog 63	2:25
+ porto	0:50
SPECIALKATALOGER	
..... st SCALEXTRIC-svensk 63	1:25
..... st TRI-ANG Minic ships	0:60
..... st TRI-ANG Minic Motorways	0:75
..... st TRI-ANG RÖVEX TT Tåg	0:75
..... st AURORA Plast-modeller	0:75
..... st FLEISCHMANN Tåg	1:-
..... st Poacher Tåg	0:75

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

Östergatan 20 MALMÖ C

Namn:

Adress:

Postadress:

Kataloger kan bet. med frimärken helst i stor valör



Kosteröarna har haft så skickliga båtbyggare att de givit namn åt en båttyp. Där finns också ett par skickliga modellbåtbyggare, av vilka vi här presenterar Dick Tomasson och hans modell "Rymo", en räkrårlare "Rymo" av Syd-Koster, utrustad med tre olmotorer och Grundig radioutrustning. På Dick Tomassons många modeller visar vi också på omslaget och nedan hans Piper Cub och insprängd i bildraden till höger på nästa sidan en holländsk motorkryssare, något modifierad av sin byggare.



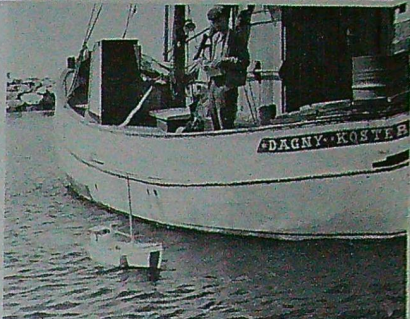
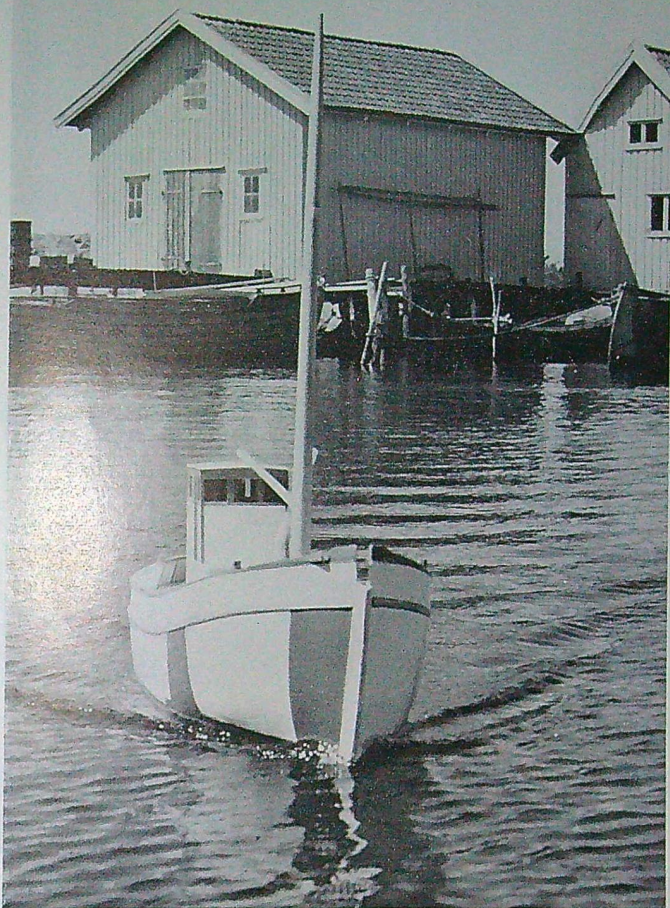
RÄKTRÅLARE

Det surrar ute på vattnet i Syd-Kosters fiskehamn Brevik, och fram mellan fiskebåtar av alla slag kommer en liten modellträlarare. För att göra sig bättre hörd bland de stora ruffande "helskalabåtarna" ger den ifrån sig en ilsken signal. Backar, går runt och återvänder till sin skeppare.

Dick Tomasson heter skepparen på den lilla modellskutan — som inte är så liten när den inte jämförs med sitt original SD 338 "Rymo" av Koster, den är 127 cm lång. Dick är född och uppväxt på Koster, en mil ut i Skagerack, och det är väl enda orsaken till att han inte ännu har uppträcks som modellbyggare — men nu har vi fångat honom, och här presenteras en del av hans modeller.

Koster är ju berömt vida omkring för sina skickliga båtbyggare. I dag byggs der inte längre några kosterbåtar på Koster, men ögruppen har för all framtid givit namnet åt en båttyp som betygt oerhört mycket för yrkesfiskare såväl som för "nöjesåkare" — många moderna motorbåttypen är ju direkta efterföljare till kosterbåtarna. Men att händigheten med trä bor kvar på Koster har jag under semestern 1963 kunnat konstatera vid ett par tillfällen. Dick Tomasson, född julafton 1939 och alltså knappt 24 år gammal, hör till de "stora" modellbyggarna i många avseenden och skulle varit självskriven i eliten om han bott närmare de stora modellbyggarmetropolerna i landet.

Han började med att modellflyga med segelmodeller som 12-åring. Men det blåsiga Koster har inga stora fält att bräda på, och de som finns växer igen med träd, telefon- och kraftledningsstolpar. Han gick över till linstyrning, och därifrån var steget inte långt till radiostyrning. Han byggde en Skyscooter och en Piper Cub efter Berkeley-byggsats. Och intresset att flyga var så pass brinnande att han tog flygcertifikat samtidigt med körkortet som 18-åring! Han har också byggt ett motor-segelplan, som ändade med förskräckelse. Så gick han över till att rita sina modeller själv, segelbåtar har han byggt i mängder, så kom en motorkryssare, en modell av United States, 145 cm lång, och som



FRÅN KOSTER

kronan på verket trälaren, som ännu är under utrustning men som provkörts och gjort succé i hemmahamnen.

Originalen, den store "Rymo", är 57 fot lång, och på båtbyggares sätt bestämde Dick att en fyrafotsmodell skulle bli lagom stor. "Skalan" är således ungefär 1:14. Skrovet är skiktbyggt. Ritningarna har Dick Tomasson själv gjort — han har stegat upp en del mått, andra är helt efter ögonmått och ur minnet, eftersom han har tjänstgjort ombord som räkfiskare i sin ungdom. Relingarna var svårast, dom är uppbyggda "på riktigt" av lister 3x2 mm (allt material är furu med undantag för en del ädelträinläggningar i styrhytten). Som drivkälla har trälaren två

seriekopplade mc-batterier, som ger 12 volt till tre likaledes seriekopplade Mabushimotorer. Därtill kommer rodermotor och motorer för omkopplareläet (helfart, halvfart) och strömvändaren (fram, stopp, back). Av Grundigs 8-kanaler använder han sju i båten, den sjunde kanalen är signalen, som väcker stor munterhet i hamnen. Skrovet bottenform är modererat i förhållande till originalen för att öka sjösäkerheten och minska djuggåendet.

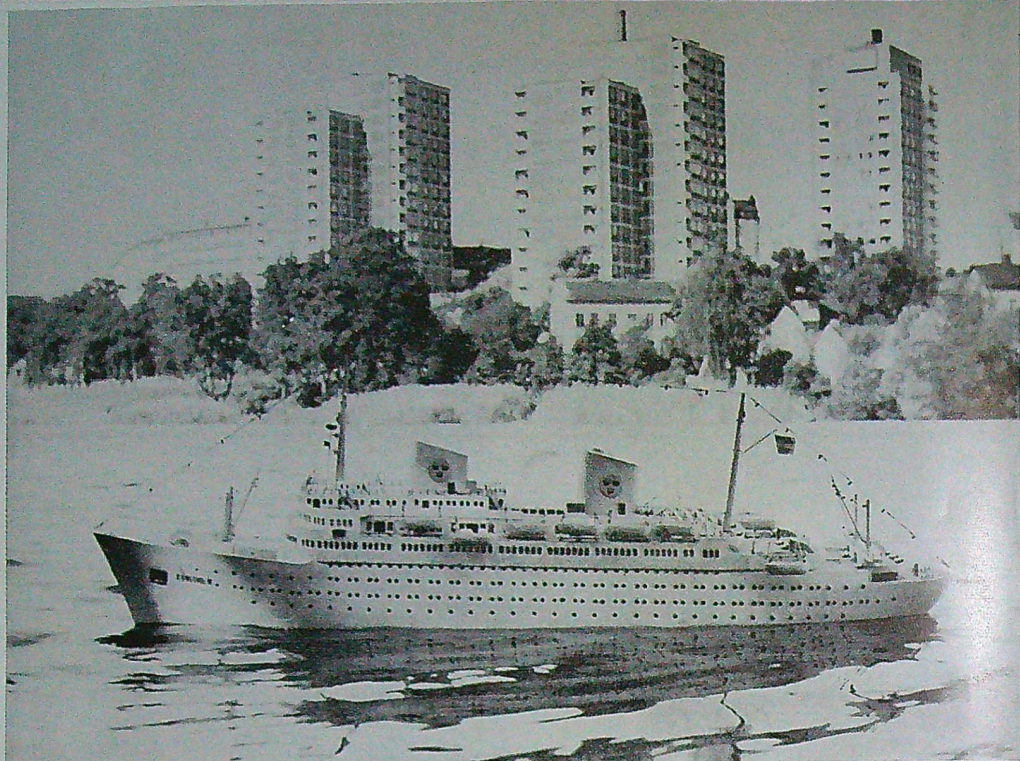
Av de övriga avbildade modellerna är motorkryssaren en egen konstruktion baserad på en holländsk förebild. Den har inredning och belysning. Livbåten är festsatt med en lång lina. Om båten skulle sjunka, ligger livbåten

och markerar olycksplatsen som en boj.

Flygplanet, som nämnts en Piper Cub, L 4, byggdes för sex år sedan men har i dagarna fått pontoner av Dicks egen konstruktion, de är fjädrande för att hindra haveri vid stöten mot vattnet. Motorn är en 3,5 cc Albon Manxman.

Sedan några år tillbaka är Dick Tomasson byggnadssnickare i firma med far och farbror. Han läser till byggmästare och byggnadsritare på NKI, vilket betyder att han tänker föra Kosters träbyggarträditioner vidare på landbacken. Men han har mängder av idéer för nya stora modellbyggen, och vi får nog höra av honom igen.

Jan Jangö



radiobåt-

"DET VAR KUNGSHOLM I MINIATYR OCH MASSOR AV ANDRA SKÖNHETER"

Årets radiobåt-SM kan sammanfattas så här utan att det på något sätt är överord: Det var det bästa som någonsin visats i detta land i modellbåtarnas värld. Att sedan sjön Trekanten som tävlingsplats inte är den bästa vare sig för stor publik eller för många tävlande gör det än mer till en kär plikt för Modell-Hobby att göra ett rikhaltigt reportage från evenemanget.

Vi ska börja med att återge signaturen Benjamins reportage i Stockholms-Tidningen — en outsiders överraskande starka intryck av en hobby på oerhörd fram-marsch just nu och de bilder som fotogra-fen Gösta Wirén tog vid samma tillfälle.

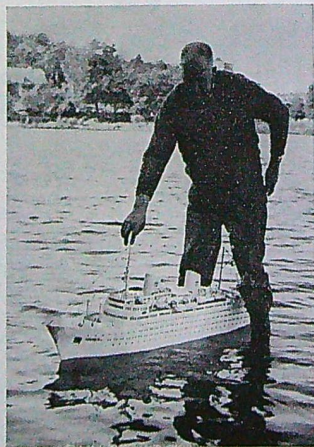
Det är bara Gröndals skysrapor i bakgrunden som avslöjar att det är en modell vi ser på Trekantens vatten — det var alltså inte den riktiga "Kungsholm" på väg in i New Yorks hamn. Tillsammans med sin ene byggare, Erik Wernborg från Trollhättan, ses hon här till höger. Men alla bilder ni ser på detta uppslag, med undantag av den högra bilden av nr 67 Lennart Strand, hörde bara till preludierna och mellanspelen på årets radiobåt-SM, vår största modellvattentest genom ti-derna . . .

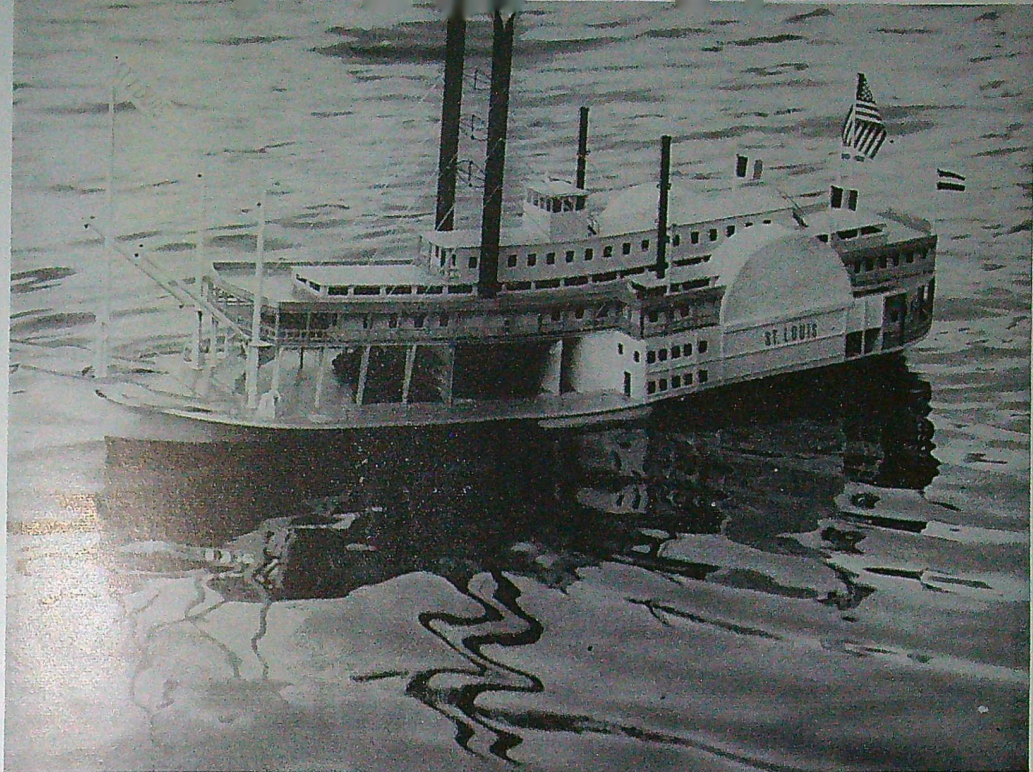
Unga sjunga med de gamla . . .

Om ledamöterna av Svenska Modellbåtförbundet gäller i hög grad psalmistens ord att unga sjunga med de gamla. Att leka med radiostyrda modellbåtar är inte, som många tror, en förströelse för småkillar, som ännu inte mognat för livets farliga F, flickan, flaskan och allt vad det hette. Nej, här gäller satsen "från fäder har det kommit, till söner skall det gå", fast ofta i omvänd ordning.

Se bara på 57-årige Erik Wernborg från Trollhättan!

Han har byggt en automatisk modell av fartyget Kungsholm med fungerande radar,





Det ska vara en hjulångare i år! Den vackra modellen av Mississippibåten St. Louis premiärvisades på radiobåt-SM. Den är byggd av Ole Sass. Den har ångmaskin och är — givetvis — radiostyrd. Ni får se den på utställningen "Hobby och Fritid" på Ostermans — liksom Kungsholm på föregående sida och mästarbåten nedan.

sm

REPORTAGE: BENJAMIN, JAN JANGÖ

ankarspel, elbelysning, automatiska däckvart osv, ett fartyg som går på vattnet för egen maskin, ett mästerverk i teknisk händighet med 30 fungerande elmotorer.

Pojken lurade

— Det var pojken som lurade mej in i det här, säger Erik Wernborg och ser på intet vis förargad ut.

"Pojken", det är 23-årige sonen Bert, en kraftig viking med manligt helskägg, också han en modellbåtbyggare av stor skicklighet.

På lördagen inleddes SM för radiostyrda modellbåtar i sjön Trekanten i Stockholm med Midsommargårdens radiobåtklubb som värd. Där gäller det framför allt att köra fort och att styra väl. Medan vi bevisade denna celebra tävling satte *Bengt Loryd* från Borlänge ett nytt hastighetsrekord, som ansågs komma att stå sig tävlingen ut.

Moster hoppade

— Det var så spännande så jag kunde inte stå stilla, sa en dam bland publiken.

Vänd!

Lennart Strand, f. d. världsstjärna på medeldistans, fick för första gången på länge ett nytt svenskt rekord — i elbåtarnas hastighetsklass på modellbåt-SM. Alla hastighetsvinnare slog rekord den dagen! (Bilderna på detta uppslag är tagna av S1-fotografen Gösta Wirén.)



forts. från föreg. sida.

Men så var det också Bengts moster, fru Margareta Olofsson, som stod och hoppade jämföra medan Bengt genomförde sitt grändiosa lopp.

Antigen en maritim tävlingsgren, där mindre sjöfartsbetonade platser som Borlänge, Kumla och Karinneholm har en hederlig chans. Under uter av de griper den.

Inter om moster Margareta och andra tävlingsbåtar, men den fridsamma piprökare, som sätter högre pris på modellbåtbyggandet som konstantverk än som tävlingsgren, finner mycket att betrakta vid detta SM.

Kanonknallar

Där är en engelsk motortorpedbåt, byggd av Bertil Wernberg från Malmö, som troget åter speglar sin motsvarighet i drottningens marin: "Brave Borderer".

Allting fungerade på detta fartys, även ett mäktigt batteri av Bofors luftvärnskanoner. Det blir förstas bara knallpulverknallar.

Där är också den amerikanska flodångaren Sr Louis, direkt hämtad ur Huckleberry Finn-romantikens finaste gömslen. Det är blivande sjöingenjören Ole Säs, 20, som byggd den med lika delar kärlek och skicklighet.

Så helt trogen mot den sjöhistoriska verkligheten är Ole Säs att han monterat in en ångmaskin, ja, en riktig arbetande ångmaskin som driver skovelhjulen! Allt har han gjort själv, överstulen den maskinen.

Där är mästroläparen och journalisten Lennart Strand, van att starta i andra lopp än dessa. Han har byggd en italiensk oceangående jakt, ett arbete av sådan glans att den skickligaste finsnickare och polityrästare inte kunde göra det vackrare.

Låt mej lägga handen på hjärtat och beklanna:

Jag gick till denna tävling med tanken, att det var en barnslig pojklek, ej värd att spilla ord på. Men jag mötte en både rolig och fin hobby, där den som är liklig inför tävlingsmomenten under alla förhållanden måste lyfta kapsylen inför hantverksskickligheten och den tekniska fyndigheten.

Vi känner alla skämprensens husfader som köpte ett elektriskt leksaksstak till sin pojke men som blev så intresserad av leksaken att han föste undan sonen och själv tog hand om växlar och semaforer.

I modellbåtörelsen leker många fäder och söner sida vid sida, men de gör det alldeles uppenbart i sämja. Den ger utrymme för bädas aktivitet.

Ordförande i Svenska Modellbåtförbundet är 18-åriga Michael Broom, Stockholm. Ännu har förbundet varken förbundstidning, ombudsman eller förbunds kontor. Man tar det på lek och det är nog roligast så.

Ar det inte just leken, den skapande leken, vi har för litet av i vår mekaniserade tid, då allting köps på burk, även kvällsunderhållning i den rydbeckska burken?

Så långt "Benjamin". Här fortsätter Jan Jängö:

Nya rekord över hela linjen

Det blev svenska rekord i samtliga hastighetsklasser vid lördagstävlingarna på Trekant. Gladast bland rekordputarna var kanske Lennart Strand, Malmö, som i elbåt-klassen kortade av det gamla rekordet med inte mindre än 26 sek till goda 56,2 sek. Lennart Strand har haft svenska rekord tidigare, han var som bekant en stor medeldistansstjärna på 1940-talet och hade även världsrekord. Undan för undan har de suddats ut, hade inget kvar när det här nya

Den här listan visar de gamla och nya rekorden:

Klass	Gamla rekordet	Sek	Nya rekordet	Sek
A (0—1,65 cc)	Acke Lundquist	48,4	Acke Lundquist	44,5
B (1,65—5 cc)	Acke Lindquist	43,7	Bengt Loryd	32,3
C (över 5 cc)	Michael Broom	58,0	Göran Bäckström	37,8
E (eldrivna)	Michael Broom	82,2	Lennart Strand	56,2

kom... i radiostyrning för modellbåtar. Det var en verkligt populär debut!

I navigering och manövrering kan inga rekord noteras, eftersom man kör med varierande banor. Det ska emellertid särskilt antecknas att man vid årets SM tillämpade de "gamla" reglerna i navigering, som innebär att man tar tid på körningen och till slutligen lägger en viss "strafftid" för varje fl. Denna regel visade sig vid årets tävling i högsta grad gynna de snabba åken. Det kostar alltför litet att missa en port. Den av Leslie Broom tidigare lanserade regeln att under en tid av fyra minuter klara så många portar och svängar som möjligt verkade vara roliga.

Manövrering med eldrivna båtar är tydligen väsentligt knepigare än man tror, trots att det hela ser enkelt ut på papperet.

Det roliga och märkliga med årets radiobåt-SM var att det inte bara blev en samling av tävlande som aspirerade på SM-tecken i de sex tävlingsklasserna, utan att man lika mycket kom samman för att njuta av och trivas med modellbåtbyggandet överhuvudtaget. Det betydde bl. a. att pausprogrammen var späckade av intressanta farkoster. Det trevliga inslaget från Trollhättan är redan omtvitat. Radioseglarna var också med på ett hörn och kunde visa upp den första byggsatsen till "Tre Musketörer"! Seglarna kommer tydligen i framtiden att ordna sina egna tävlingar, för det har blivit verkligt trängt i baljan nu: Inte mindre än 77 anmälda modeller genomförde SM-tävlingarna, vilket betydde 150 tävlingsstarter utöver de många uppvisningarna.

Skicklighet och spänning

Radiobåtskepparna börjar nu bli verkligt skickliga. Det var faktiskt sällan som det krävdes med motorer eller radio, och det betydde att det i de flesta klasser blev själva manöverskickligheten som fällde utslaget. I hastighetsklasserna kunde en enda felflagd kurs betyda flera platser förskjutning i prislistan. Mest glädde det oss att de större motorklasserna äntligen gått i kapp 1,5-cc-klassen. Det såg litet oroligt ut i början i stora klassen (för 5 cc och uppåt), innan Göran Bäckström körde runt på 41,5 sek, ny rekordtid alltså, och Ulf Kröger från Katrineholm körde elegant på 0,5 sek längre tid. Men fortare skulle det gå. Bäckströms cirklar gick för långt utanför bojarna och en gång fick han kursen för långt inåt triangeln. I andra omgången gick allt perfekt, och det nya fenomenala rekordet 37,8 sek såg dagen. Acek Lundquist lät en ny C-klassare premiärköra och kom in på tredjeplatsen. Prislistan i C-klassen blev otroligt vacker med hela 10 man under en minut — var ska det sluta?

Raffel

blev det också i B-klassen. Bengt Loryd, hemma i Falun men tävlande för Borlänge, startade med en båt av typ "Cobra" efter en amerikansk Berkeley-ritning. Han har emellertid breddat aktern ätskilligt, och rodret reglerades av två yrs. Detta i förening med en Telecont tvåkanalare och en Super

Figure 5 cc glödstiftsmotor av äldre modell (G 21) och X-99 i tanken gav snabbhet och körsäkerhet som gav honom ledningen redan i första starten, tid 42,3 sek. Bengt Sundner, Malmö, som hörde till de få som körde trepunktare (en U-00 Maveric) körde på 0,44 och Acek Lundquist, med en 2,5:a i Jonas II, på 44,1.

I andra starten kom alltså rafflet. Acek visste mycket väl att hans svagare motor inte kunde ge högre fart — det gällde att köra snävt i stället kring bojarna, med påföljden att Jonas körde över en boj i stället för runt den. I reglerna står det ingenting om den metoden att ta bojarna, man får bara inte gå innanför dem, och frågan gällde om hans körning på 43 sek skulle godkännas. Vid kvällens regeldiskussion förenklade Acek problemet genom att "ta tillbaka" sin start, och regeln blir nog i fortsättningen att bojarna ska tas på utsidan.

A-klassen blev en desto lättare präntad runt för Jonas II och överlägsen vinnare för Acek Lundquist.

Klasserna A, B och C körde på en triangulärbana två var. Triangeln är liksidig och utgör 40 meter mellan bojarna, alltså "Ågelvägen" totalt 240 meter. Båterna går givetvis för det mesta någon meter utanför bojarna, även om förarna visade en hisnande förmåga att bedöma avstånd och stryka tätt intill dem ibland, och båten tillryggeläger nog 300 meter. Det betyder att Göran Bäckströms modell av "White Heat" hade en medelfart av 13 knop med en maximal hastighet på raksträckorna av ca 20 knop. Men det ser faktiskt ut att gå ännu fortare!

Elbåtarna går bara ett par, det vore slöseri på batterier och motorer annars. Vi trodde att denna klass var en tävlan om vem som vågade lägga på mest ström på motorerna utan att bränna upp dem, men det spelar tydligen en mycket stor roll att båten är välbyggd — och efter vad vi kan förstå skulle ordningsföljden blivit ungefär densamma om det varit en välbyggnadstävling.

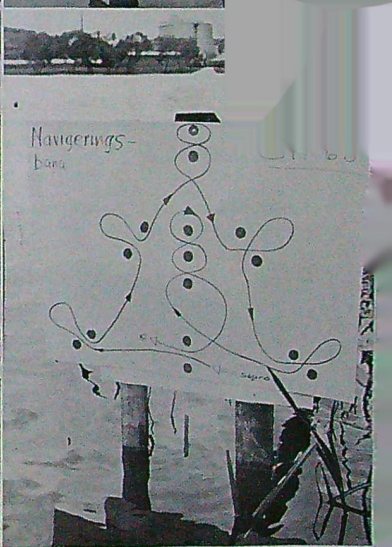
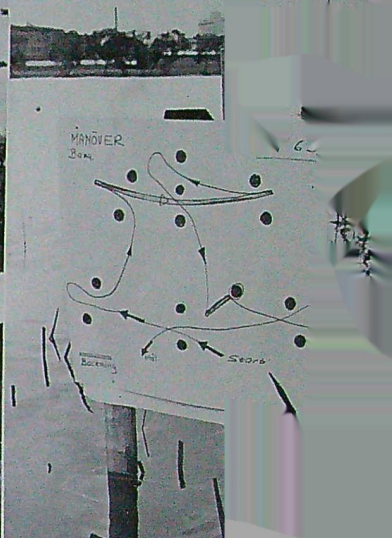
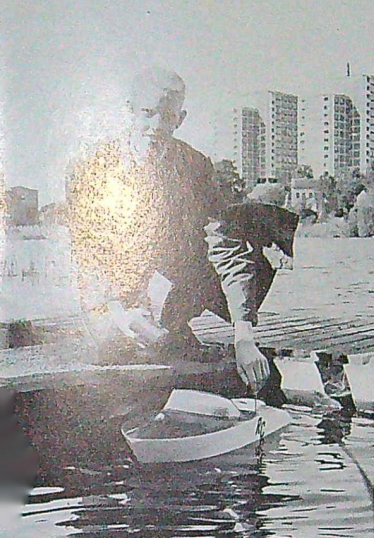
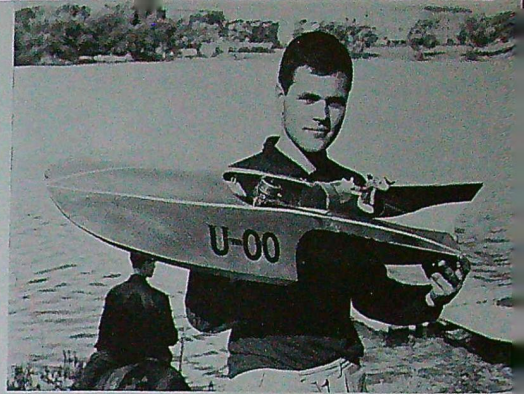
Välkörning kontra snabbkörning

De snabba båterna gynnas som sagt i navigeringstävlingen på de mera precisionskörandes bekostrand. Men regler är regler, och vi vill för den skull inte blanda något smolk i glädjebägaren åt göteborgarna Christer Persson, som kom etta, och Sten Lundgren, som kom tvåa. Christer fick med 7 fl. slutligen 2:15. Åke Lind, Midsommargården, som var titelförsvarare, körde nästan felfritt och kom in som god trea. Mellan de fem främsta efter Christer Persson skilde det bara 14 sekunder, vilket om något visar hur

Vänd!

BILDSIDAN

Årets modellbåt-SM var det grannaste som någonsin satts i modellväg i Sverige. Här är en trio tävlande som verksam bidrag till spänningen på tävlingarna: Bengt Loryd och hans modell ses på tre bilder i mitten och till vänster om mitten. Två yrsor gav säker styrning i hastighet, klas B. Bengt Sundner, överst till höger, var hans farlige tävlingsare med trepunktsbåt. Nedan Christer Persson, segrare i navigering och den bana man körde. Elbåtarnas manöverbana till höger om mitten. ...

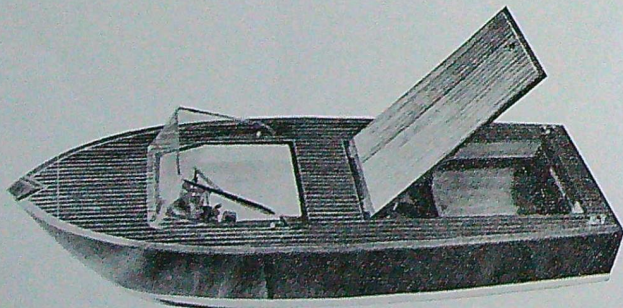




Leslie Broom kysser liv i SMBF-ordföranden och sonen Mikes 10-kubikare (heter den manne Snövit?).

Till vänster en studie på Ace Lundquists Jonas II, som åter vann klass A och kom trea i klass B. Bygget av Jonas II beskrevs i Modell-Hobby i våras!

På nästa sida, överst till vänster: Göran Bäckström med modellen av White Heat, snabbaste radiostyrda båten i Sverige. Malmöklubben var framgångsrik: Med "Home sweet home" tog Bertil Wernberg Klubbens andra SM-tecken — det förste vann Lennart Strand dagen innan, Wernberg ses i mitten av nedre vänstra bilden, som visar malmöklubbens fina stall. Nederst till höger Ace Lundquist och hans nya 10-kubikare. Ace ställde upp i samtliga sex SM-klasser och fick snygg utdelning, se prislistan.



forts. från föreg. sida.
hårt och spännande det blivit även i de stillsammare klasserna...

Manövreringen bjöd på sensationen att tävlingens mest mystiska båt, Bertil Wernborgs "Home Sweet home", en fantasi på temat husbåt med skovelhjul på sidorna,



vann på sin enastående manövrerbarhet. Wernberg var tvungen att först tala om för domarna vad som var bak och fram, för att de skulle veta när den backade... De mera båtliknande typerna hade besvär med avdriften genom vinden vid backningarna. Bertil Wernberg talade om för oss i förtroende, att hans båt ska kunna gå upp på land nästa år efter avslutad körning.

Just det där lekfulla är fantastiskt roligt! Detta är modellhobby när den är som bäst!

Jan Jangö

RESULTATLISTA

Hastighet

Klass A

1. Acek Lundquist, G-borg 0.44.5; 2. Kurt Persson, K-holm 1.02.0; 3. Christer Liljekvist, Örebro 1.04.0; 4. Erik Smedberg, SRBK 1.19.0 (1.37.0); 5. Gunnar Olsson, Örebro 1.19.0 (—); 6. Per Larsson, Örebro 1.27.0; 7. Håkan Svensk, Örebro 1.31.5; 8. Mike Broom, Midsommarg. 1.40.0.

Klass B

1. Bengt Lord, Borlänge 0.42.3; 2. Bengt Sundén, Malmö 0.44.0; 3. Acek Lundquist, G-borg 0.44.1; 4. Sjöberg, Malmö 0.45.5; 5. Christer Persson, G-borg 0.49.5; 6. Stig Åström, Västerås 0.52.0; 7. Per Heldemar, Västerås 0.54.0; 8. Jan Lindqvist, Borlänge, 0.55.0; 9. Pervi Carlsson, Västerås 0.59.5; 10. G. Erlandsson, Malmö 1.10.0.

Klass C

1. Göran Bäckström, Västerås 0.37.8; 2. Ulf Kröger Katrineholm 0.42.0; 3. Acek Lundqvist, Göteborg 0.43.6; 4. Freddy Carlsson, Västerås 0.47.5; 5. Bengt Wernberg, Malmö 0.49.1; 6. L. Heurell, Malmö 0.54.8; 7. Gunnar Henriksson, Kumla 0.56.0; 8. Curt Lundgren, Midsommargården 0.56.5; 9. Mike Broom, Midsommargården 0.57.0; 10. Erik Lind, Midsommargården 1.00.0; 11. Bert Wernberg, Trollhättan 1.27.5; 12. Sam Rosensohn Midsommargården 1.44.0.

Klass E

1. Lennart Strand, Malmö 0.56.2; Acek Lundquist, Göteborg 1.28.5; 3. Bertil Wernberg, Malmö 1.31.0; 4. Bert Wernberg, Trollhättan 2.04.0; 5. Mike Broom, Midsommargården 2.36.0; 6. Roger Carlsson, Göteborg 2.59.0.

Navigatorer

Sluttid

1. Christer Persson, Göteborg 2.15.02; 2. Sten Lundgren Göteborg 2.34.70; 3. Åke Lind Midsommargården 2.39.46; 4. Lars-Åke Gustavsson, Örebro 2.43.24; 5. Acek Lundquist, Göteborg 2.43.97; 6. Kurt Persson, Katrineholm 2.44.56; 7. Stig Åström, Västerås 2.48.64; 8. Gunnar Olsson, Örebro 3.07.60; 9. Tage Johansson, Göteborg 3.24.42; 10. Roger Carlsson, Göteborg 3.31.48.

Manövrering

Felpoäng

1. Bertil Wernberg, Malmö —4; 2. Roger Carlsson, Göteborg —6; 3. Acek Lundquist —9.



7 "Musketörer" i årets sista radiosegling

Under den gångna tävlingsåsongen för radiostyrda båtar deltog segelbåtarna bland annat på Stockholmsregattan, där de kunde segla sin första regatta i Sverige. I Falun, Örebro och Västerås, överallt var de välkomna som publikattraktion, men tyvärr fanns det för lite tidsutrymme mellan alla motorbåtar. Det är roligt att flottan av motorbåtar växer men det är mindre roligt för segelbåtsägarna att vänta nästan hela dagen för att hoppa in då det blir en liten paus mellan allt motorknatter. Det är kanske på tiden att ta hänsyn till detta vid planeringen av regattasåsongen 1964.

Men vi ska inte klaga, på sista tampen av säsongen arrangerades en regatta endast för segelbåtar. Arrangör var Midsommargårdens RBK i samarbete med den nystartade RBK — Jönköping. Vi valde en plats som låg centralt för alla deltagare och för att ge våra kamrater i Jönköping en hjälpehand vid starten.

När vi samlades vid Racksjön mitt i hjärtat av staden blåste en fin vind med lämplig

styrka och vi hoppades få en bra regattadag med fem båtar från MRBK och två från Örebro. Till stor besvikelse för alla som hade åkt de 36 milen från Stockholm kom inte en enda båt från Göteborg. Man hade ju lagt regattan så långt söderut för att göra resan kortast möjlig för alla, man hade också ändrat reglerna så att vem som helst kunde vara med att tävla men vi fick vänta förvägs på att någon göteborgare skulle dyka upp.

Günter Sass startade som första man på en triangelbana som hade en utslagsgivande krysssträcka. Men knappt var han genom målet förrän det började blåsa så kraftigt att Leslie Broom, med sin nya båt, tappade kontrollen. Likadant gick det för Erik Lind. Ole Sass satte upp stormstället på "Tre Musketörer" men det hjälpte inte. I den grova sjön var det omöjligt att halsa eller gå över stag. Så man var tvungen att söka en lugnare plats. Den hittade man i Axamobadet. Hela regattan flyttades och man började på nytt, med stor försening.



Tre nya båtar sjösattes, Broom, Åke Lind och Gunnar Olsson blev färdiga i sista ögonblicket. Åke har en hel säsong bakom sig med Eriks båt och det visade sig att den nya båten gick utmärkt trots att han såg båten för första gången i vattnet — den hade inte ens provats i badkaret! Med stor skicklighet och lite tur med vinden vann han första heater överlägset och kunde därmed avgöra tävlingen. För Günter Sass gick det precis tvärtom, han fick en lätt bris i andra heater som förstörde hela serien. Ole Sass blev bättre för varje heat men kunde inte hota Åke Lind och landade på andra plats, förvisande sin far till tredje plats.

Men även våra nybörjare blev bättre under dagens lopp och i tredje heater var inte skillnaden så rasande stor. Det behövs träning och man får inte bara segla för nöjes skull, det måste vara på en riktig triangelbana så att man är tvungen att segla efter konstens alla regler. Det roliga var att alla sju båtarna var av Tre Musketörer-typ så



man inte behövde använda handikappformeln.

När sista heatet var seglat kunde man sätta punkt för årets regattasäsong. Vi ställer stora förhoppningar till 1964. Men mycket är att göra under vintern. Reglerna måste korrigeras och nya båtar byggas. En sak kan konstateras: En ny hobbygren har fått en lyckad start.

Vad har vi lärt oss och vad önskar sig seglarna till nästa säsong? Först och främst flera tävlingar för enbart segelbåtar. Vi såg i Jönköping, trots alla svårigheter, att man ledigt hinner med att starta 8-10 båtar i timmen om vinden är någorlunda frisk och startandet organiseras så att nästa båt redan ligger i vartnet när den seglande går i mål. Använder man sedan tiominutersregeln, om någon skulle tappa radiokontakten eller råka ut för andra haverier så hinner man med rätt så många heat ändå på en regattadag. Den som måste hämta sin båt med hjälp av roddbåten ska ovillkorligen lämna tillbaka sin sändare så att nästa man kan starta

ostört. Han måste dessutom ro tillbaka på ett sådant sätt att han inte kommer i vägen för den seglande. Det kan vara lite besvärligt ibland, men hastigheterna är ju inte så höga; med lite skicklighet kan man undvika kollision. Dessutom är det önskvärt att segla minst fyra heat, så att man kan stryka den sämsta tiden och addera resten för att få sluttiden.

Vad seglarna önskar till 1964? Som synes bildar "Tre Muskötörer"-klassen grundstommen i segelflotten och som det ser ut växer klassen med minst 20 båtar till nästa år. Handikapp i all ära, men vore det inte bättre att förvandla denna klass till en slags enhetsklass med vissa friheter vad vikt och vattenlinjen beträffar, och låta alla övriga båtar segla med handikapp. Komplet ritning är under arbete, så att de som önskar bygga i trä eller annat material inte behöver köpa plastskrovet.

Plastskrovsfabrikationen har, efter många om och men, kommit igång på allvar och alla intressenter kan vända sig till "Modell-

Sju "Muskötörer" på samma tävling blev en verkligt vacker säsongfinal för modellseglarna. Båten längst till höger är "moderfartyget" av trä, de övriga är plastavgjutningar.

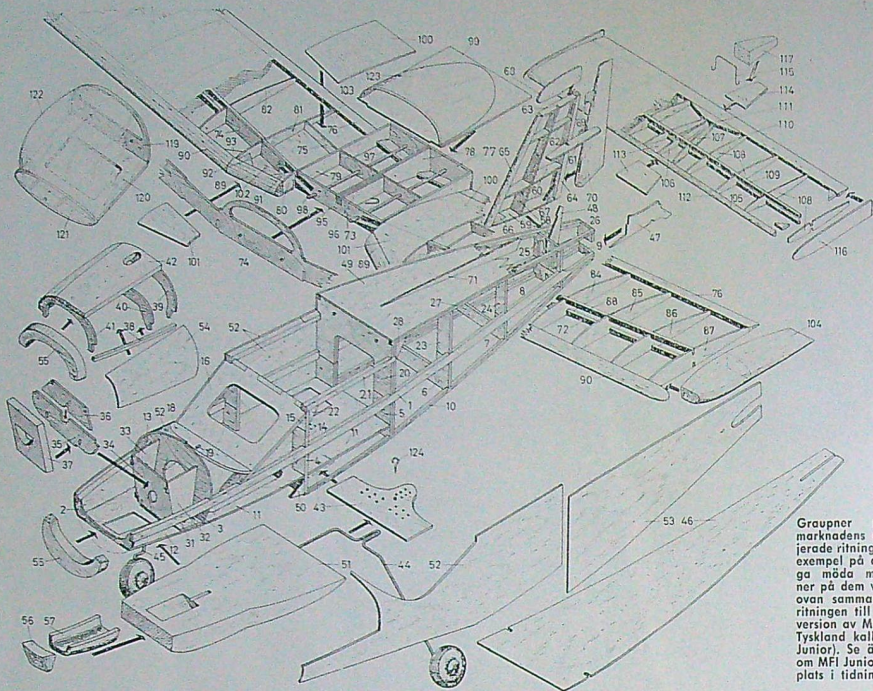
tägtjänst", Violstigen 6 E, Västerås, som övertagit distributionen.

I SMBF:s styrelse tycker man att det vore lämpligt att registrera alla segelbåtar och tilldela dessa registrerings- resp. segelnummer. Alla som har ett bygge färdigt ombedes meddela detta till SMBF:s kansli, Box 13, Hägersten. Vi önskar nämligen lite ordning i flottan och inte en vild flora av segelmärken och nummer.

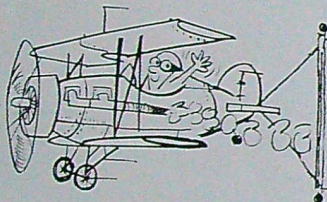
Günther Sass

Resultat från radioseglingarna i Jönköping 29 sept. 1963:

1	Åke Lind	2,30	3,38,1	3,10	9,18,1
2	Ole Sass	4,18,6	3,45,0	2,36,2	10,39,8
3	Günther Sass	2,45,9	5,16,4		2,47,7 10,50,0
4	Erik Lind	5,20,0	4,40,0	3,09,6	12,43,6
5	Olle Rex	4,22,9	4,02,6	4,26,1	12,51,6
6	Nils Rex	5,01,0	4,14,1	3,41,0	12,56,1



Gruppen lorde på
marknadens mest detaljerade ritningar. Som ett
exempel på den oändliga
möda man lägger ner på dem visar vi här
ovan sammanställnings-
ritningen till Graupners
version av MFI Junior (i
Tyskland kallad Balkow
Junior). Se även artikel
om MFI Junior på annan
plats i tidningen!



Lätt att starta
Lätt att flyga!



RAF Day-Fighter No 153

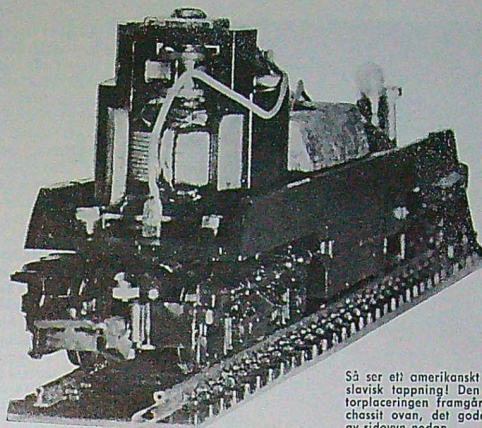
En drömmodell, utsökt detaljerad, av ett av 2:a världskrigets mest berömda plan. Helt i vitt med autentiska symboler. Utrustad med glödlampsmotorn Rotomatic med självstart. Med fallskärmshoppare som kan utlösas under flygning. Spännvidd 55 cm. Ett idealplan för nybörjare såväl som för mera avancerade. Med kontrollhandtag och lina kr 73:— inkl. oms.

*Säljes i alla välsorterade
affärer i branschen genom:*

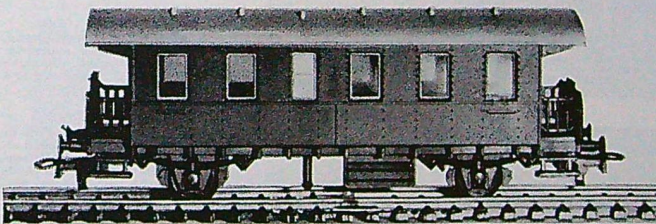
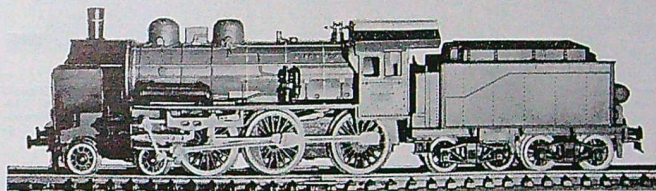
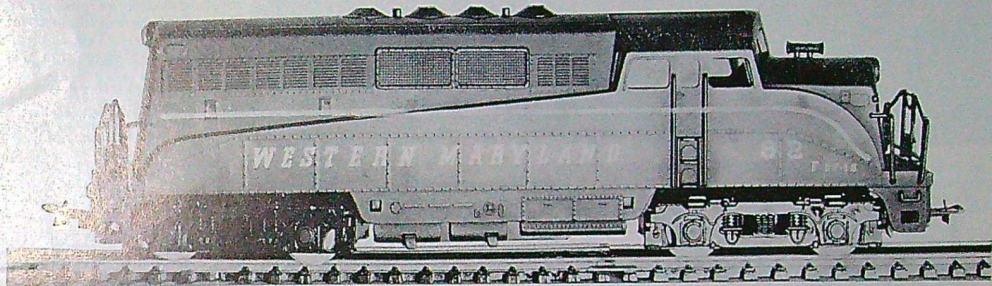
AMF WEN-MAC

Som ett bevis för detta märkes enastående flexibilitet och styrka vill vi framhålla, att man utan vidare kan böja vingarna, över eller under flygkroppen, så att vingpetsarna möts. Försök bara!

Ludvig Wigart & Co:s Aktiebolag
HELSINGBORG



Så ser ett amerikanskt lok ut i jugoslavisk öppning! Den vertikala motorplaceringen framgår av bilden av chassit ovan, det goda detaljarbetet av sidovyn nedan.



Jugoslaviska lok

Nya tågfabrikanter tycks alla ha ett drag gemensamt: Det första loket blir ett diesellok. När nu det jugoslaviska Isola dyker upp på svenska marknaden är det med en hel serie amerikanska diesellok. I sitt hemland kallas tågen Tempo, och tillverkaren

är Mehanotehnika, kända även som tillverkare av elektriska byggglådan Elektroman. Izola-loken skiljer sig från de flesta med sin motorplacering med vertikal axel mitt över bakre boggin — se bild. På chassit finns kåpor med följande dekor: Santa Fé, Baltimore and Ohio, Northern Pacific, New Heaven, Milwaukee Road, Atlantic East Carolina. Vidare finns en från den "gamla vanliga" Santa Fé-typen avvikande modell med dekor för linjerna Western Maryland (helsvart, mycket prydlig sak), Missouri Pacific, Florida East Coast, Chicago & Western Illinois.

Samtliga lok finns både för likströms- och växelströmsutförande och har ett facilt pris: 39:50. Kvaliteten? Utställaren, Arthur Hermele, kommer att köra ett lok non-stop hela utställningstiden och ordna gissningstävling bland publiken hur många varv på banan loket kommer att gå, och det bör ju ge åtminstone någon upplysning om hållbarheten.

I Hermeles monter finner vi de många

välgjorda Graupnerbyggsatserna och Grundig radioutrustning. "Flagskepp" i denna samling blir förmodligen räddningskryssaren Theodor Heuss, refererad redan tidigare i Modell-Hobby i samband med vårens Nürnbergmässa. Den uppmärksamme läsaren kommer också att känna igen de nya radiostyrda flyglansmodellerna Caravelle och Consul.

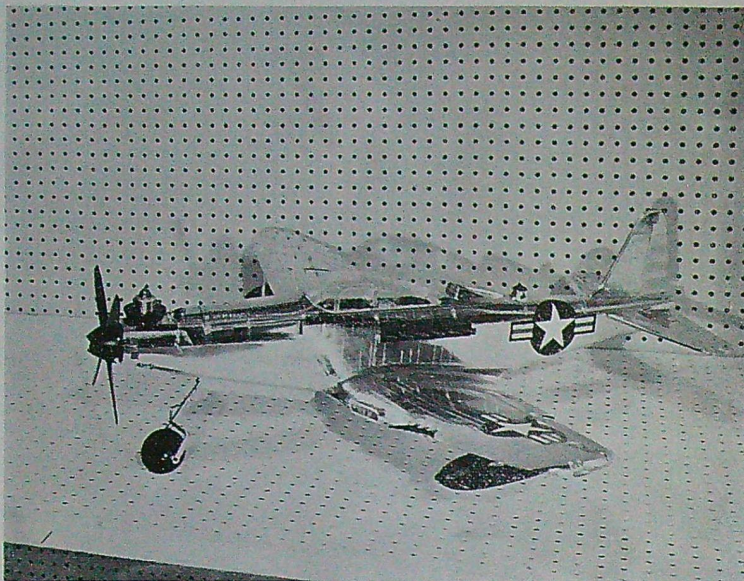
En intressant iakttagelse i de nya byggsatserna från Graupner är att man mer och mer avlägsnar sig från byggsatser av typen "färdigstansade delar". Det verkar som om strömmen av mer eller mindre färdiga detaljer och "snabbbyggsatser" har gjort den modellbyggande publiken mera sugen på att göra mer själva. En sympatisk utveckling...

Wiads katalog sprakar av färger mer än någonsin i år, det märkliga är att årets nyheter huvudsakligen är inhemska: Tre typiska sydtyiska korsvirkeshus, ett litet kapell och en weekendstuga — den senare ser dock relativt svensk ut. Alla husen är i HO.

Walter Merten heter en firma i Berlin, som specialiserat sig på figurer i HO och TT. Katalogen omfattar bortåt 500 olika figurer, förutom tågpersonor och resande så pass omväxlande personer som badande, renhållningsarbetare, storkar, skridskoåkare, brudpar, noshörningar och elefanter.

De österrikiska Liliputtågen har nu fått det vackra prussiska loket P 8 i sitt tidiga originalutförande målat i grönt. Den som vill utöka sin "svenska" vagnpark hittar en tvåaxlig vagn i SJ-brunt. Den senare är oäkta, eftersom den inte har någon svensk förebild, men det har däremot den gula ASG-vagnen.

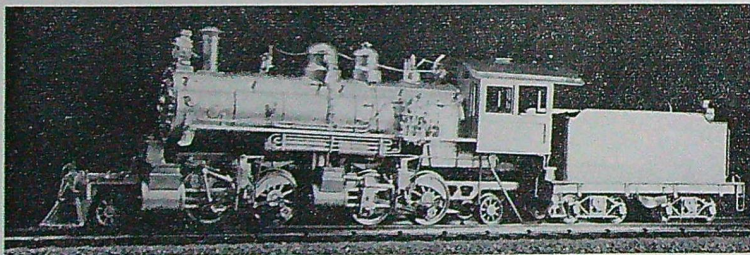
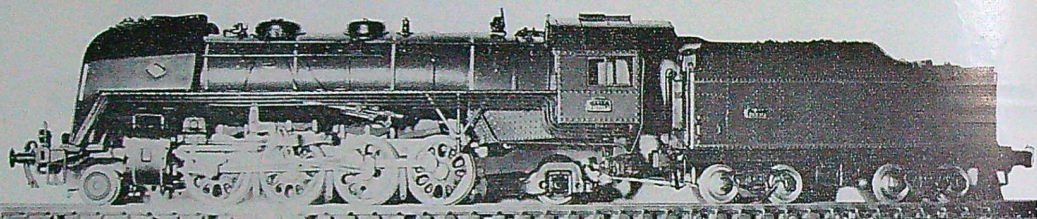
Liliputs stolthet är det prussiska loket P 8, som nu fått dekor i den tidiga versionen på den tiden loket var grönt och ännu såönare att skåda. Läge märke till att tendern är fullt skalenligt ansluten till inbill loket. Den utnyttjas för lokets strömupplagning. Den tvåaxliga vagnen finns nu i "SJ-brunt" och kan således användas för utökning av den ännu så långa rätt magra svenska personvagnsparken.



KING KOBRA

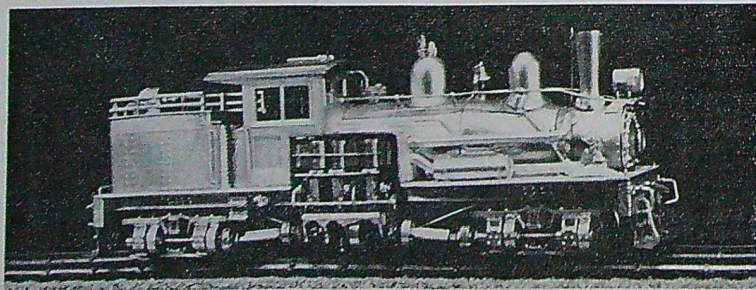
den silverglänsande linstyrningsmodellerna från Wenmac, är "flaggskeppet" bland modellerna från AB Wigart & Co. Den har i år fått en ny motor och fallskärms-hoppare. Den kostar strax under 100 kronor, flygfärdig. Den finns också i en presentförpackning med bränsle, batterier och annan utrustning för 115:—. En stor nyhet är RAF Day Fighter med fallskärms-hoppare, med den nya motorn Hot Shot, som f. ö. hör till de vassare i sitt prisläge, ca 35:—. En Cessna för linjkontroll och stuntplanet "Thunderbird" hör också till nyheterna från Wigart.

Bland "flygfärdiga" plastmodellerna är den silverblanka King Kobras mycket efterfrågad — inte att undra på!



Lyxlok från Rosengren & Riis: Modell av det amerikanskybyggda loket "Libération", skänkt till franska järnvägar. Den välybyggda modellen ligger i 600-kronorsklassen.

Änglok av Mallet-typ, Sierra Railroad. Malletloken är änglokens motsvarighet till moderna boggilo. Lösningen var nödvändig för järnvägar med små kurvradier.



Stående cylindrar och kardandrift är ett roligt exempel på hur ängloken utrustas för att få drivning på två boggiar. Loket heter "Shay" och används på himmerjärnvägarna i Klippiga Bergen, Colorado.

THOR HOBBY

har tagit våra största svenska hobbytillverkare och importörer under sina vingars skugga i en enhetlig jätteutställning. Firmans specialiteter är båtar på sommaren och tåg på vintern, vilket bör framgå med önskvärd tydlighet. "Thorbåtarna" kallas skämtsamt

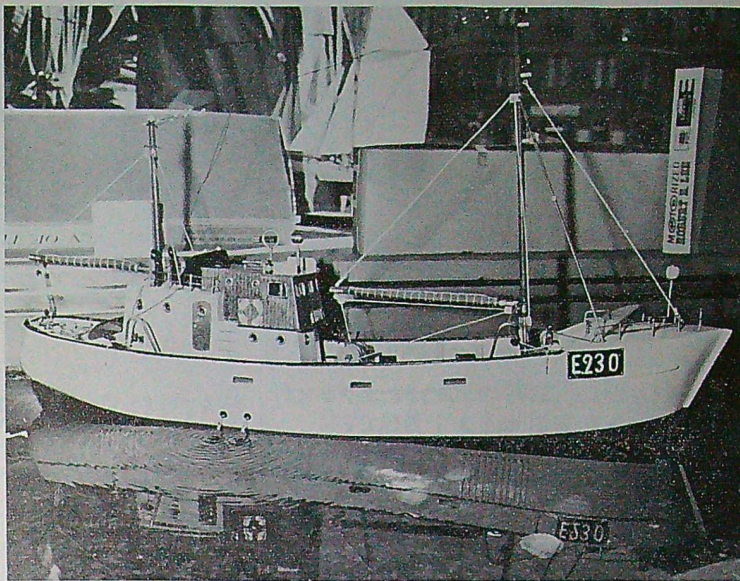
de många snygga modeller som den stora hobbyaffärens skickliga modellbyggartrio bygger upp. De tre byggarna heter Börje Andersson, Karl-Erik Andersson och Arne Silving. Med förkärlek bygger man upp Dansk Modellflyve Industris båtbyggsatser. Börje Anderssons högsjtrålar är ett mycket vackert exempel som man tar till efterföljd.

Tåg på vintern, var det ja. Ett säsongstecken är de stora katalogerna, som nyss kommit ut. Märklinskatalogens slagnummer är V 60-loket, som recenseras på annan plats i detta "slagnummer" av Modell-Hobby. Den är för överriktigt är mycket realistiskt redigerad, med massor av goda bilder av de verkliga motsvarigheterna. Ett unikt jubileum: Loket 3000, treaxligt tanklok, har nu tillverkats i 1 000 000 exemplar!

Någon rund siffra kan inte Fleischmann visa upp, men där ligger man å andra sidan i toppen

Den Hobby provbygger så många av modellerna som man någonsin hittat med. Det är dubbelt, samtidigt med två exempel för man ju en snygg modell som DM1, byggd av Börje Andersson.

Den som gillar sortimentet. 32 olika lok tyvärr två svenska, och två vapen. Det nya lilla tvåaxlade loket med svensk dekoral har varit en tidigare i Modell-Hobby. Även om det inte har någon direkt svensk motsvarighet,



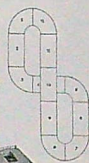
har det samma karaktär som många svenska "växlingslok" och bör genom sitt låga pris, 37,50, bli en bra inkörsport till modelljärnvägshobbyn för många nya proselyter.

Trix visar sina nyheter i Thors

monter — glöm inte titta på de nya motorvagnstågen, som finns i olika versioner för alla tågssystem, liksom det "gamla" Adlerståget.

De stora tågmarkerna representeras givetvis av stora anläggning-

ar. Utom Märklin, Fleischmann och Trix hittar vi anläggningar med material från Zeuke, Pocher, Liliput, Tenshodo, Vollmer, Falter, Kibri, Herpa, Willke, Eheim, Rivarossi, Busch, Wiad, Natureal, Peco och många andra.



NU I SVERIGE



SRM

"Verkligheten" i miniatyr

Skala 1:40

Den perfekta banan med "riktiga" modellracers

Pris 109,-

Standardsats innehåller

- 6 raka sektioner
- 6 90° kurvsektioner
- 6 barriärer
- 1 viadukt

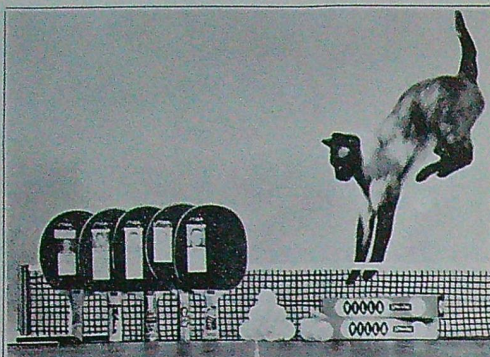
- 2 Grand Prix Racers
- 2 Fartkontroller
- Kan utvidgas för upp till 6 bilar.

SRM betyder:

- Skalastigheter upp till 390 km
- Patenterad separaffjädring på alla fyra hjulen
- Parallellstagsstyrning
- Accelerationssnabb 3-polig motor
- "Fyrväxlad" variabel fartkontroll
- Absolut jämn bana

B BECKMAN & CO AB

Malmtorgsgatan 8, STOCKHOLM C Tel. 21 12 34



VÄRLDENS SNABBASTE SPORT DÅ STIGA ÄR MED I BILDEN

Hol-tric i EM

EM 1958 — Z. Barczik på STIGA
EM 1960 — H. Barczik på SIGA
EM 1962 — H. Alsér på STIGA



STIGA HOCKEY

med elektrisk målmarkering och målräknare. Tillverkat av slagfast styrenplast. Spelplanen är zonindelas och har tekningspunkter i färg — exakt enligt internationella regler.

Riktpris exkl. oms. 65.—



STIGA FOTBOLLSSPEL

är byggt på samma princip och av samma material som ishockeyspelet. Målräknare. Grön färg på sarg och spelplan.

Riktpris exkl. oms. 63.—

Ni kan se och provspela Stiga bl-artiklar, ishockey- och fotbollsspel på utställningen Hobby och Fritid i Ostermans Marmorhallar 25 oktober—3 november.

STIGA

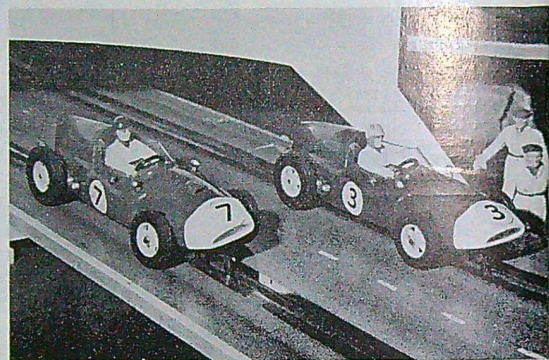
TRANÅS
0140/10000



Denna "sjö-dragster" — modell av amerikansk racerbåt för vattenskidning och hastighetskörning på raksträckor — hör till årets Revell-nyheter.

REVELL PLAST- MODELLER GRATIS

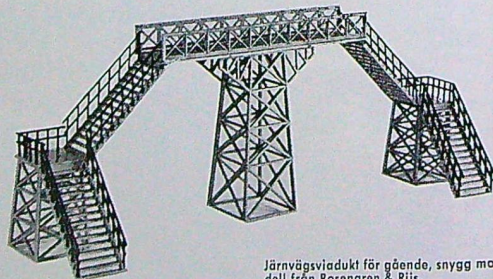
En Revell-modell gratis! I en särskild avdelning blir det tillfälle att lära sig bygga plastmodeller — byggsatserna delas ut gratis. Men — det är ett strängt villkor. Modellen måste byggas färdig på utställningen! Ett instruktivt roligt arrangemang som möjliggjorts genom tillfrågande från Wentzels.



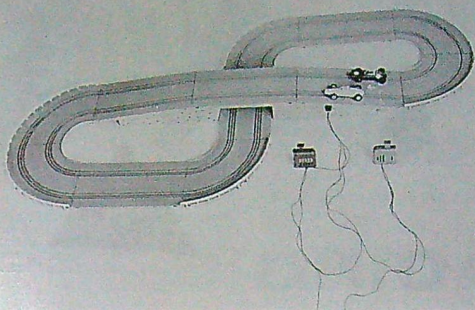
Tysta bilar snabbast?

VIP Raceways är ett miniracingsystem som går lugnt och stilla fram på marknaden i förlitande på att kvaliteten i längden ska fälla utslaget till deras förmån. Utöver de tre karosserna som fanns förra året har inga nya tillkommit. Den elektriska varvräknaren får vi se på utställning-

en på en fyra meter lång bana. Och på en ganska rasslig och motorknattrande utställning, kommer VIP:s metallbana att överlägset visa upp sin finaste egenskap: Här går bilarna *mycket* tyst och *mycket* snabbt. Med 10 specialtrimmade fabriksbilar ska VIP:s representant Aristospel bevisa den saken...



Järnvägsviadukt för gående, snuggmodell från Rosengren & Riis.



SRM:s 109-kronorssett i uppmonterad slottlek. Vinduktens backar är av keramik. Reglagen är låsbara i fyra olika ställningar som man "vill tävla mot sig själv".



SRM

Bland nyheterna från Beckman & Co i Thors monter hittar vi Webra Piccolo, en ny vass 0,8 cc motor till ett verkligt överkomligt pris, 36:50 med propeller, spinner och startfjädr. Till utställningen väntas också de första exemplaren av Webra Mach 2, en 2,5 cc-motor, anlända.

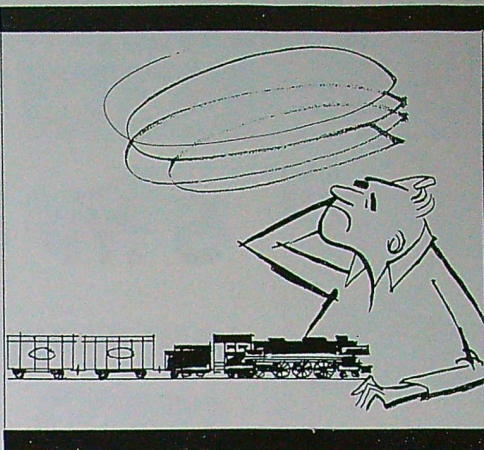
Bertil Beckman hör till landets pionjärer på miniracingens område och förde in de första eldrivna bilarna i landet. Han har emellertid länge väntat på den slutliga konstruktionen från SRM (= Scale Raceway Models). Nu har den kommit! Skalan är 1:40, banans huvudmått överensstämmer i stort med Airfix (3 mm

Den första billypen på SRM:s 1:40-bana är denna BRM. Hjultextarna är av mjukplast och fjädrande. Reservdelsservicen är mycket förnuftigt upplagd.

styrspår, 3 mm strömskenor 3 mm från styrspåret), och bilarna har, trots att de har både fjädrande axlar och parallellstagsstyrning, ett ovanligt lågt pris, 19:50 styck! Helt banset, en åtta som innehåller totalt 6 25 cm rakor och 6 90°-kurvor, fartkontroller och bilar (BRM finns nu, Cooper, Lotus och Ferrari etc. ska snabbt komma efter) kostar 109:—. Reservdelstjänsten är mycket förnuftigt upplagd — vi har fått ett nytt stort miniracingmärke! Dessutom har transformatorn vissa utsikter att bli S-märkt, vilket inte händer i ens de bästa familjer.

Det första exemplaret av Metz 10-kanalare har kommit till Sverige och kan avprovas på utställningen.

Skånegård för modelljärnvägen! Dansk fabrikat "Heljan", som specialiserat sig på danska och tysksvenska modellhus.



HUR FÅ BORT ALL OXIDERING ?

JO

EN DUSCH CRC 5-56

OCH NI HAR INTE
BARA AVLAGSNAT
OXIDEN, NI HAR DRI-
VIT UT ALL FUKT
NI HAR LÖST ROST,
SKYDDAT MOT ROST,
SMÖRJT, RENGJORT

Ingen vet CRC 5-56' hela användningsområde

Prova en burk och deltag i CRC-tävlingen som Ni kan läsa om i broschyren. Fråga efter den hos Er handlare eller sänd in talongen

till CRC Scandinavia
Chalmersgatan 31 Göteborg
V. g. sänd broschyren till

Namn

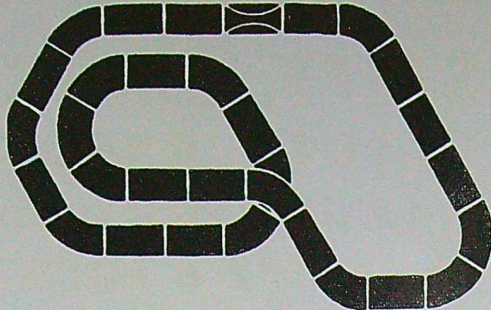
Adress

Postadress



SM-banan, tillhörig miniracingklubben i Norberg, har ovanstående mått och ungefärliga utseende. Den har fyra 5 mm breda spår. Körbanorna är helt metallbelagda (zinkputsning). Totala körslängden per varv är 20 m. Man kommer förmodligen att köra 10 varv på SM. Körkontrollerna är Märklin-transformatorer med likriktare. Bilarna kan således belastas med 24 volt.

SM i MINIRACING



Även innehavare av Wrennbilar får tillfälle att tävla om en SM-titel, och det sker på en bana av ovanstående utseende. Anmälningar om deltagande i SM-tävlingen görs direkt på "Hobby och Fritid".

Sveriges Miniracingförbund — SMRF — har med nöje tackat ja till Modell-Hobbys inbjudan att arrangera årets svenska mästerskap under de tio utställningsdagarna på miniracingbanorna i Ostermans! Det blir första gången man visar sina färdigheter inför en stor publik, och det blir också första gången som man tar i klasserna 1: 32 och 1: 52 som SM-klasser.

Rune Fredholm, ordförande i förbundet, ger följande preliminära program:

Klass 1: 24 avgörs i sin helhet på Norbergsbanan (som är uppmonterad i Ostermans) lördagen den 2/11 om det individuella mästerskapet, vilket körs efter "speedwayprincipen" — alla gör vardera fyra starter, en på vardera av de fyra spåren. Tiderna på de fyra heaten läggs ihop, och de 16 bästa går till kvartfinalerna. De åtta bästa går till semifinalerna. De är det utslagning, de två bästa i varje heat går till finalen.

I klass 1: 24 kör man också en "tvåtimmarstävling" på söndagen för fyra inbjudna "fabrikslag", som består av två förare plus mekaniker.

I klass 1: 32 är tiderna på varje enskilt försök — som får utföras när som helst under tiden 25/11 — 1/11 — utslagsgivande för vilka 16 som går till finalen den 3/11. Flera försök är tillåtna (mot ny startavgift). Startavgiften torde röra sig om en krona.

I klass 1: 52 (Wrennbilar) tillämpas samma regler som för 1: 32. En särskild bana uppbyggs med Wrennmateriel.

Träning sker varje dag kl. 12—16. Mellan 16 och 19 görs alla tävlingsstarter. Undantag: Klass 1: 24, se ovan.

För träning kommer det att finnas ytterligare ett antal banor disponibla utom de båda SM-banorna.

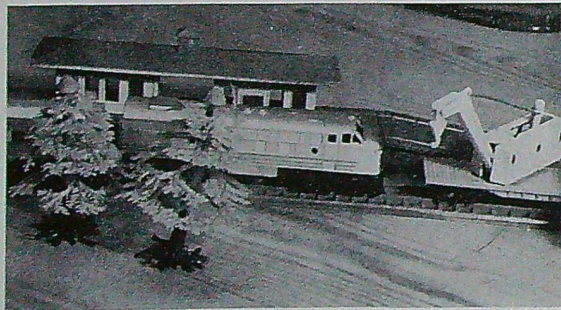
Anmälningar till tävlingarna sker på tävlingsplatsen — men gör det i god tid. Vid "köbildning" avgör anmälningsordningen.

Observera att dessa regler är preliminära, och att de kan ändras sedan detta nummer av Modell-Hobby gått i press.

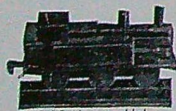
De som vill bli medlemmar i Sveriges Miniracingförbund kan skriva till följande adress: Sveriges Miniracingförbund, Sturevägen 75, Lidingö. Sekreteraren, Tage Törnblom, träffas på denna adress, som är identisk med Sturegårdens.

LONE STAR LOCOS.

Skala 000



Mesta möjliga järnvägsanläggning på minsta möjliga utrymme



0-6-0 Litet tanklok



Boskapsvagn

kan man göra med dessa små detaljrika lok, vagnar, räls, växlar, korsningar, ställverk, station m. m. allt av gjutgods och därför med den rätta tyngden i. Dessutom en samlarserie för finsmakare. Samma pris kr 2: 75 för alla utom stationen kr 4: 50.

Ludvig Wigart & Co:s AB
HELSINGBORG

GÖR DET NU!

NI SOM ÄNNU INTE BESTALLT ALLT OM MINIRACING BÖR GÖRA DET I DAG TY EFTERFRÅGAN HAR VARIT STÖRRE ÄN VÄNTAT

Ur innehållet:

Vad är Miniracing? Standardregler för bilar och banor. Tävlingsregler. Banans utformning. Bilarnas konstruktion, Bilarnas strömupptagning, Motorer, Drev och utväxlingar, Service och skötsel, Smörjning, Strömkällor, Störningskydd, Några synpunkter på manövreringen, Banbyggnadstips, Färdiga banor: Airfix, Gela, DMI, Fallér, Highways, Minic, Circuit 24, Scalextric, VIP, Wrenn, Strombecker, Hambygo: Behco, MRRC, Expert Racing.



SMFF, SMBK SMRU, SMRF FYRA HOBBYFÖRBUND PÅ "HOBBY O FRITID"

Modellflyg, modellbåtar, modellracer, miniracing representeras av sina förbund i särskilda montrar på Hobby och Fritid. För alla som önskar närmare kontakt med respektive förbund kan följande meddelas:

SMFF

betyder Sveriges Modellflygförbund. Det är anslutet till KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben) och kan närmast räknas som ett rännodlingsförbundet i Sverige. Man kan ansluta sig individuellt eller klubbvis till SMFF. Det senare är att föredra, särskilt om man vill jdkta tävlingsverksamhet. Även klubbar utan tävlingsverksamhet, "hobbyklubbar" (i motsats till "tävlingsklubbar") kan anslutas.

Avgifter: För tävlingsklubb 50 kr/år, hobbyklubb 20 kr/år, direktanslutning 10 kr/år. Det senare inkluderar prenumerationsavgift för förbundetstidningen Modellflygnytt.

Förbundets expedition har följande adress: SMFF, Tycho Brahegatan 35, Limhamn. Ordförande är Sune Persson, Köping.

SMBF

betyder Svenska Modellbåtförbundet. Aktiviteten är för närvarande särskilt stor på radiostyrningens område, som torde fram-

gå av artiklar på annan plats i denna tidning.

Man ansluter sig klubbvis, varvid "enmansklubbar" även godtas. Avgiften är 20 kronor för vanlig klubb, 10 kronor för enmansklubb.

Förbundsordförande är Michael Broom, som tillsammans med sin fader Leslie Broom även sköter sekretariat och expedition. Adressen är Box 13, Hågersten.

SMRU

betyder Svenska Modell Racer Unionen, och denna gren är helt begränsad till modellracerbilar med förbränningsmotorer, vilka körs förbundna med centrumlina till en mittpåle. SMRU är anslutet till det europeiska förbundet FEMA.

Anslutningen är individuell, priset bara 5 kronor per år.

Ordförande är Arne Zetterström, sekreterare Rune Granberg. Förbundets adress: c/o Rune Granberg, Ringvägen 116, Västerhaninge.

SMRF

betyder Sveriges Miniracingförbund. Adresser etc., se artikel "SM i miniracing". Anslutningsavgiften, som innebär att man löser tävlingslicens, är 10 kronor per år. För nyttillrädande under 1963 tillämpas en formell avgift på 1 krona, vilket berättigar till deltagande i SM-tävlingarna.

Vi bygger med...

WIAD

modellhus skala HO
Högklassiga modeller och byggsatser!



LYXVILLA
Modern enfamiljvilla i trä och fasadtegel, med utegrill och soffgrupp, mycket detaljrik. Storlek c:a 180x125x55 mm. Nr 1033 färdigbyggd kr 10: 75 byggtsat kr 6: 25

LYXVILLA

Gul med brunt lak, möblerad altan. Storlek 115x100x65 cm. Nr 1028 byggsats kr 5: —



Liliput

skala HO modelljärnväg med kvalitet!

Vagnarna kan köras på ALLA rällssystem och finns med koppling passande marknadens mest sålda tågfabrikat.



SNALLTAGSVAGN 4-axlig, mycket detaljrikt utförd. Grön, el. brun. Längd 225 mm. Nr 295 körlor kr 14: 50 Byggsats kr 10: 75

Graupner — NYHETER

CARAVELLE

Tysk VM-modell 1962 för 3,5 —10 cc motorer. Radiostyrning 2—10 kanaler. Allsidig multikärna för såväl nybörjare — som tävlingsflygare, spännvidd 1800 mm. Nr 4617 byggsats kr 110: —



THEODOR HEUSS

Räddningskryssare för 1—3 elmotorer samt 2 —10 kanalers radiostyrning. Helt färdigt skrov i CELLPLAST. Skala 1:25. Längd 928 mm. Nr 2097 Byggsats kr 75: —



Rekvirera i dag GRATIS kataloger

Säljes hos ledande hobbyaffärer och varuhus. Generalagent: A. Hermele AB, Lindvallsplan 6 Stockholm 9, Tel. 691919

Jag beställer härmed:

... st. miniracingbok à 9:60 inkl. oms. + frakt.

V. g. texta tydligt


Namn

Adress

Postadress

Frankeras ej
MH betalar portot

TILL

MODELL-HOBBY, 
Dannemoragatan 20
STOCKHOLM VA

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 14
Stockholm 23

MH 8/63

MODELL-HOBBYs RADANNONSER

Annonspriset är 2 kronor per rad, betalas i förskott. Bifoga annonskostnaden i frimärken eller sätt in beloppet på postgirokonton 65 90 65.

Adress: MODELL-HOBBY, Annonsavdelningen, Dannemoragatan 20, Stockholm Va. Tel. 33 62 21.

Annonspriset är lätt att räkna ut: man får rum med 36 tecken per rad, mellanrummen inräknade.

SALJES

FRIMÄRKEN, länderpaket och kilorror, prislista mot porto. STAMP CLUB, Box 216, Tobo.

Är Kemi, radio, foto, teknik, raket Din hobby? Begär gratis kataloger N-G Larsson, Box 5659, Vingåker.

AF ERBJUDER: Diaramor 5x5/20 st 4:65 Rollfilm 120 1:50. Rekvisita katalog. Ni finner absoluta fynd i den, till lägsta nettopriser. F:a Anders Foto, JÖRN. Postgiro 38 64 52.

3-kan. sänd. o mott. heltransistoriserade end. provkörda. Delar för utbyggn. till 6 kan. medföljer. 400:—, R. Craftman, Smedsbacksgatan 1, Sölm No.

Mindre Fleischmannanläggning. Skriv till Pargell, Almbyallén 4, Örebro.

NI KAN SJÄLV blånera samt förgylla, -silvra, -tenna, -koppra, -kroma, -nickla m. m. enkelt och billigt utan elström. Våra utf. recept lär Er konsten. End. 2:75. Nordpost avd. H, Kågevg. 27, Skellefteå.

Välbyggd Komet+ obet. beg. Albon Sabre, svänghjul, mantel, 79:—, Tai-fun Hurrikan obet. beg. 35:—, Gelingen + diverse hobbyart. Riktpris 30:—, Kost. 15:—, T. Lindström, Tågagatan 24, Hålsingborg.

Fleischmann kat.pr. 350, nu 200:—, Scalextric 3 bil. 2 mc. 25 kr st. Linstyrt. Vespus-Mc-Coy 049 20 kr. A. Malm, Tingvallav. 31, TROLLHATTAN.

2-kanal Variofon mot 4-k. Egen tillv. sänd. rodermotor Climax kompl. 300:—, F. Karlsson, A-gat. 13, Herrljunga.

Märklinanl. med transf. o. Fallerhus säljes för 570:— kat.pr. 850:—, Tel. 08/56 05 94.

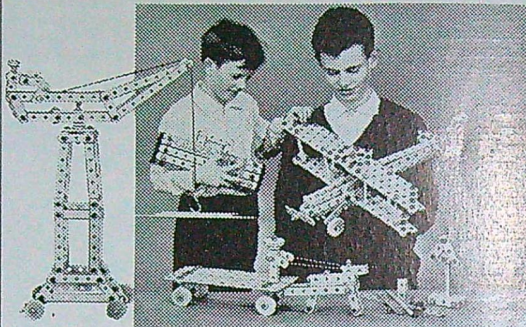
Modellrollare, vi säljer Fleischmann-tåg m. 15 % rabatt. Rek. gratis Katalog. R. B. Hobby, Grebbestad.

ENYA 29 III Sp Kord 50 mm. — Med garanti. Roland Erikson, Box 84, Kärvsösen.

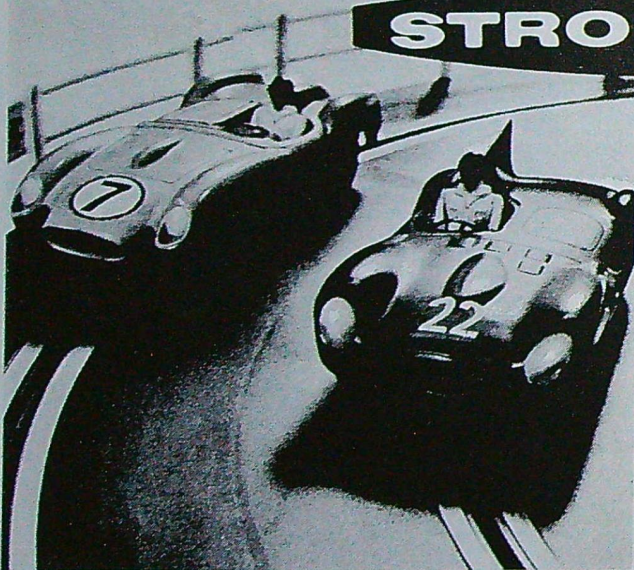
BILOfix

leken som lär

Riktpriser: Trälåda 48:— (142 delar)
Container 23:50 (102 delar),
17:50 (75 delar), 11:50 (53 delar)
Kompletteringsaskar från 2:—.



Säljes i leksakshandeln över hela landet



STROMBECKER

ÄNTLIGEN . . .

... har Strombecker bilbanan kommit till Sverige. Dess enkla och synnerligen väl genomtänkta konstruktion gör "Strombeckerbanan" till en verkligt hög kvalitetsvara. Samtliga reservdelar är i standardutförande.

Fråga efter Strombeckerbanan hos Er hobbyaffär eller Er järnhandlare.

Priset från kr 134:— för komplett sats.



Generalagent:

ROSENGREN & RIIS AB · MALMÖ

STROMBECKER



Vår sortering — som är landets största — utökas stadigt med de artiklar vi efter omsorgsfulla prov anser vara prisvärda och av högsta kvalitet. Det är därför som vi — som enda firma i landet — kan lämna 1 års garanti på alla radiostyrningsanläggningar och modellmotorer. På grund av vår stora omsättning kan vi också hålla lägsta möjliga priser och dessutom lämna 5% kas-sarabatt vid köp för över 100: —.

Över hela landet samarbetar vi med väl sorterade hobbyaffärer med sakkun-nig personal. Dessa fackmän lämnar bästa tänkbara service och har största delen av vårt sortiment i lager.

AUKTORISERADE ÅTERFÖRSÄLJARE

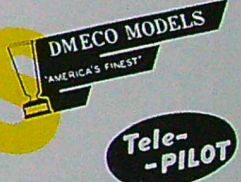
- ARVIKA: Present-Hobby, Repslagargatan 15, Tel. 118 10
- AVESTA: Lek och Hobby, Malmgatan 14, Tel. 531 10
- BORLANGE: Fynder, Sveagatan 9, Tel. 105 59
- ENKÖPING: Cykel och Mopedtjänst, Fjärdhundragatan 20, Tel. 314 50
- ESKILSTUNA: Lasses Leksaker Tegelbruksgatan 1, Tel. 303 35
- GÄVLE: F: a Ake Romeis, Norra Kungsgatan 11, Tel. 203 02
- GÖTEBORG: Wettergren och Kerber, Vasagatan 22, Tel. 17 00 90
- HALMSTAD: Arlén och Frummerin, Torget, Tel. 181 30
- HÖGANÄS: F: a A. Widow, Köpmangatan 17, Tel. 409 36
- JÖNKÖPING: AB Henrik Brandt, Smedjegatan 22, Tel. 132 14
- KARLSKOGA: Forslins Sportaffär efter Bergsmangatan 2, Tel. 301 94
- LEKSAND: Allans Cykel och Sport, Norsgatan, Tel. 102 61
- LINKÖPING: Modellsport, Torggatan 4, Tel. 239 81
- MALMÖ: Modellcraft, Skolagatan 5, Tel. 206 54
- MALMUNG: Malungs Cykelhjäst, Grönlandsvägen, Tel. 580
- MARIESTAD: Oves Sport, Stockholmsvägen 10, Tel. 109 48
- MOTALA: Rosenbloms Sport & Radio, Platensgatan 21, Tel. 114 83
- SANDVIKEN: Dunkers Sport, Hyttgatan 16, Tel. 503 20
- SUNDEVALL: Georgs Sport och Hobby, Köpmangatan 30, Tel. 551 92
- SÖDERTÄLJE: Sewa Sport, Järnagatan 1, Tel. 307 05
- UMEÅ: Ideal-Hobby, Bankgatan 16, Tel. 161 10
- VETLANDA: Radio och TV, Stortorget 4, Tel. 107 11
- VÄSTERÅS: Hobbylek AB, Köpmangatan 12, Tel. 310 60
- ÖREBRO: Lek och Hobby, Engelbrektsgatan 30, Tel. 11 15 34

KÖP VÅR MODELLKATALOG

med skandinaviens största sortering av modellflygplan, modellbåtar, motorer, radiostyrningsanläggningar m. m. hos någon av våra återförsäljare eller direkt från oss genom att insända 1: 75 i frimärken.

HOBBYTJÄNST

GATAN 7 • BOX 3310 • STOCKHOLM 3 • TELEFON 08/20 23 04
 AGENT FÖR: de BOLT — DENKO — EEO — ENGEL — ENYA — F&M
 ETCO — KEMTRON — REUTER — ROBBE — TORNADO — STERLING

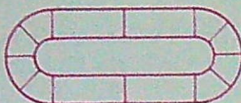
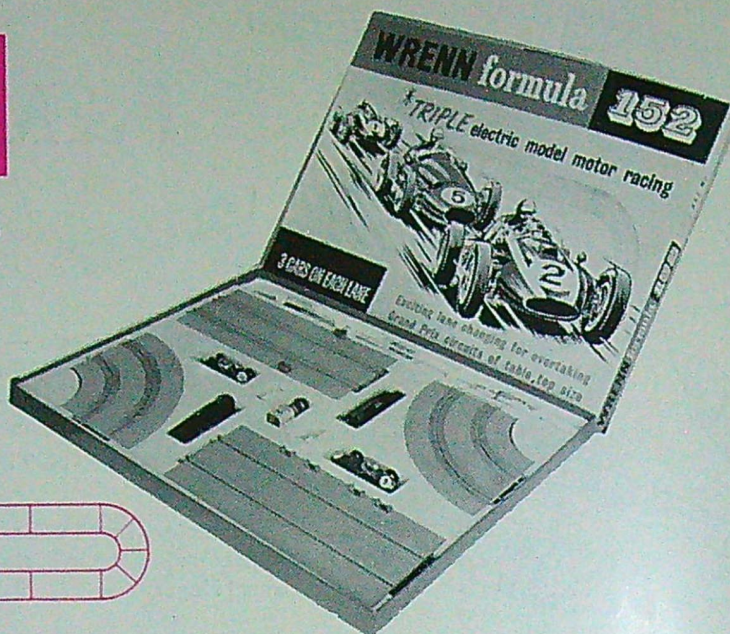


formula 152

Nya grundsatsen nr B S-0

Satsen innehåller:

- 2 Racerbilar
- 1 Anslutningsbana
- 1 Oljeflaska
- 2 Anslutningsladdar
- 1 sats kurvplank med stolpar
- 1 Instruktionsbok
- 2 Rakbanor
- 8 Kurvbanor
- 1 Omkörningsbana
- 2 Körkontroller
- 2 Figurer



Information om FORMULA 152

När vi talar om Miniracing i samband med FORMULA 152 menar vi det i ordets rätta bemärkelse — autentiska bilar på variationsrika banor som i svindlande hastighet helt kontrolleras genom förarens körskicklighet.

BILARNA

Nu finns fyra typer racerbilar: Ferrari, Cooper, Vanwell och Maserati. Varje bil finns i två färgkombinationer och har gummidäck, ställbara släpborstar av ny typ, fortråmningsspak, förare, vindruta, avgasrör etc. Varje bil är försedd med tävlingsnummer. Genom en genialisk anordning kan upp till tre bilar köras på ett och samma spår oberoende av varandra. Bilarna i skala 1:52. Körningen sker såväl växel- som likströmstransformatorer.

BANORNA

Banmaterialet är kraftig plast med dubbla styrspar som alltså ger tvåfilig bana. Tre olika kurvradier finns, 10, 20 och 30 cm radie. Kurvspåren passar mot varandra så att en 6-filig kurv bana kan läggas i bredd. På sidan om varje styrspar finns 4 strömskenor med vars hjälp bilarna kan förses med ström oberoende av varandra. Banorna är absolut jämna varför ingen „tvättbrädeskörning“ behövs befaras. Kontaktskarvarna ger lätt och säkert en perfekt hopsättning. FORMULA 152 har specialspår till låga priser: Omkörningsspår kr. 12:50, varvräknare kr. 17:—, anslutningsspår kr. 9:50 samt trängningsspår kr. 9:75. De nya rakspåren kan nu även fås formbara så att de kan bockas till och användas för mjuk övergång till backe och backkrön.

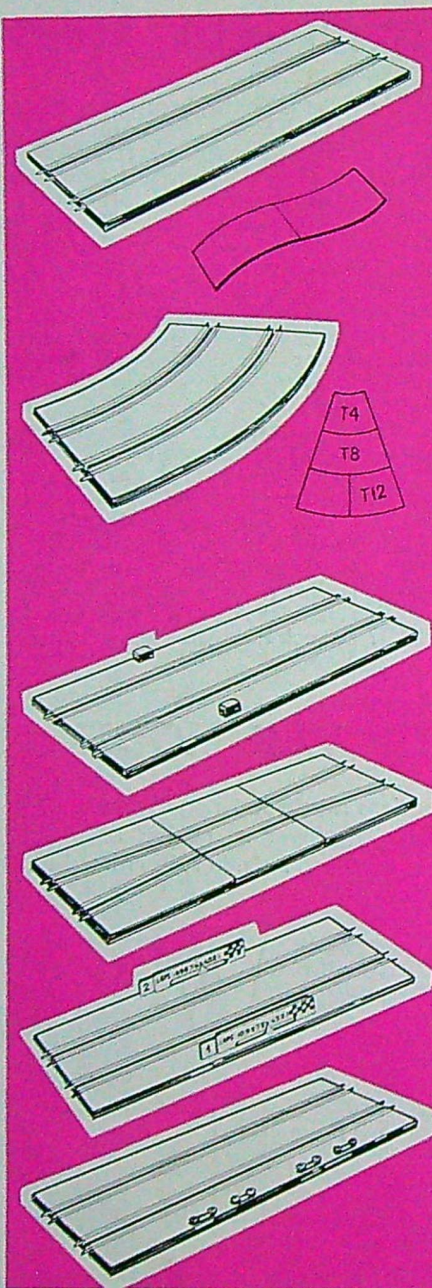
Genom den lilla skalan och de små kurvradierna kan man på ett mycket begränsat utrymme efterbilda riktiga tävlingsbanor som Silverstone, Monza, Goodwood, Monaco, Pau och många andra.

TILLBEHÖREN

Tävlingsdepåer, publikläktare, flagg- och målstänger, dekaler, figurer i skala, såväl målade som omålade gör anläggningarna ytterligare realistiskare.

SLUTLIGEN...

I dagens läge finns åtskilliga miniracingsystem att välja bland. Jämför gärna vad som bjuds — vi är förvissade om att Ni sedan stannar för de mängder finesser som FORMULA 152 erbjuder. Se FORMULA 152-programmet i välsorterade hobby-, leksaks-, sport-, och järnaffärer över hela landet. Givetvis kan Ni även anlita vår snabba postorderservice.



... öka farten på raksträckan till 250 skal-km/tim... bromsa och gå igenom härnäst banan med en kontrollerad sladd... öka åter farten på nästa raksträcka... byt fil och kör om den röda Ferrarin som ligger framför...

BANMATERIAL:

RAKBANA

Längd 245 mm Nr T-1, kr. 6:—
Längd 41 mm Nr T-2, kr. 2:75

KURVBANA

4" radie Nr T-4, kr. 3:75
8" radie Nr T-8, kr. 5:—
12" radie Nr T-12, kr. 4:—

OMKÖRNINGSBANA

Längd 245 mm Nr T-20, kr. 12:50

TRÄNGNINGSBANSATS — 3 delar

Tot. längd 245 mm
Nr T-21, kr. 9:75

MELLANDEL TILL TRÄNGNINGSBANSATS

Längd 82 mm .. Nr T-22, kr. 2:75

RAKBANA MED VARVRÄKNARE

Längd 245 mm Nr T-40, kr. 17:—

ANSLUTNINGSBANA

Längd 245 mm Nr T-25, kr. 9:50

FORMULA 152 FINNS I VÄLSORTERADE HOBBY-, LEKSAKS-, SPORT-, & JÄRNAFFÄRER