

Hobby FOLK

8



November 1949

Pris 75 öre

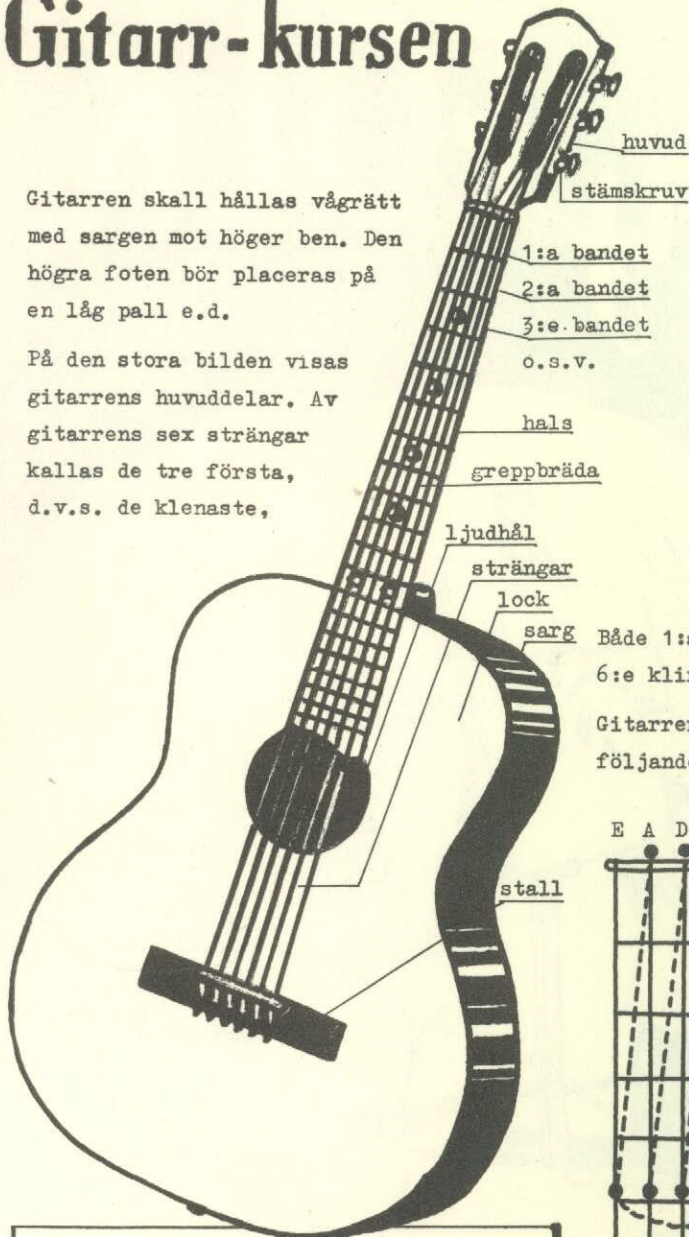
I DANMARK o. NORGE 1 kr

Gitarrr-kursen

1

Gitarren skall hållas vågrätt med sargen mot höger ben. Den högra foten bör placeras på en låg pall e.d.

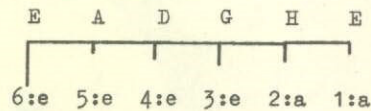
På den stora bilden visas gitarrens huvuddelar. Av gitarrens sex strängar kallas de tre första, d.v.s. de klenaste,



Den här lilla gitarrrkursen avser inte att utbilda några mästare. Den utgör snarare en liten instruktion för nybörjaren, som den vill ge en inblick i den enklaste ackordspelningens metodik. Kursen bör bli ett gott underlag för den, som sedan vill fortsätta och lära sig mera.

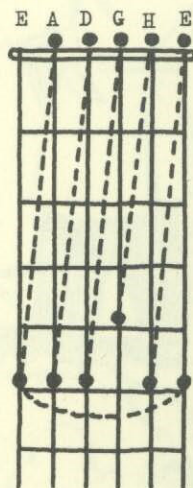
för diskantsträngar, de tre följande, d.v.s. de grövsta, för bassträngar. Diskantsträngarna spelas, räknat från den klenaste, med ringfingret, långfingret och pekfingret. Bassträngarna spelas med tummen. Lillfingret stödes lätt mot gitarrens lock, strax intill den klenaste diskantsträngen.

Strängarna heter:



Både 1:a och 6:e strängen heter E, men den 6:e klingar två oktaver lägre än den 1:a.

Gitarren stämms på det sätt som visas i följande figur. Man börjar med A-strängen



som bringas att klinga rent mot en stämgaffel eller en stämpipa. Sedan trycker man ner 6:e (E-) strängen på 5:e bandet och stämmer den så förkortade strängen mot 5:e (A-)strängen. A-strängen nedtryckes på 5:e bandet och D-strängen stämms mot denna. På samma sätt stämms G-strängen mot D-strängen, nedtryckt på 5:e bandet. H-strängen däremot stämms mot G-strängen, nedtryckt på 4:e bandet. 1:a E-strängen slutligen stämms mot H-strängen, nedtryckt på 5:e bandet. Nu kontrolleras, att de båda E-strängarna, som båda stämms med utgångspunkt från A-strängen, klingar absolut lika.

Elektrisk

"Ni kan egen har förra nure tet i den

Nu måste vi princip. Om vi göra 90 stycken gar mellan 10 svårigt, för at skilt som vi då av svängningar tillverkning vä efter ett brittisk stor uppmärksa Det är nämlige de olika toner matiska regler över en annan talet, och den en annan (närr alla matematiska gånger högre skall halvtone 1000 svängning sekund. Att ar grundindelning "liksvävande t

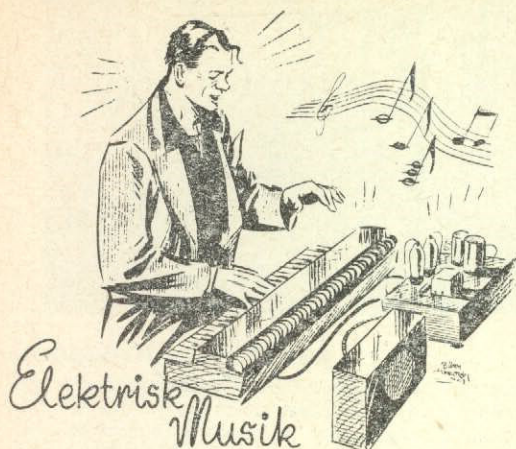
Det brittiska remskivor, sor rar. Var och e större diameter Om ett och san skivors axlar, toner inom okt har det dubbla får man gene dubbla antalet Enkelt, eller h

Beroende på innehålla, gör hjul. Välj enkla ra fram hjuler

November

1

, de tre föl-
 övsta, för
 tsträngarna
 den klenas-
 , långfingret
 strängarna
 Lillfingret
 arrens lock,
 enaste dis-



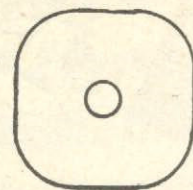
"Ni kan göra en elektrisk orgel själv på egen hand" var vad vi djärvt lovade i förra numret, och här följer andra avsnittet i den mycket uppmärksammade serien.

Nu måste vi göra ett avsteg från Hammonds princip. Om vi följde Hammond, skulle vi nu göra 90 stycken kugghjul med olika antal kuggar mellan 10 och 10.000. Detta är ganska besvärligt, för att inte säga nästan hopplöst, särskilt som vi då och då möter problem som delar av svängningar m. m. Vi måste förenkla vår tillverkning väsentligt. Förenklingen väljer vi efter ett brittiskt system, som under 1947 väckte stor uppmärksamhet på industriutställningarna. Det är nämligen så vist inrättat i musiken, att de olika tonerna är strängt bundna till matematiska regler. Den ton, som ligger en oktav över en annan, har exakt dubbla svängningstalet, och den som ligger ett halvt tonsteg över en annan (närmast intilliggande tangent) enligt alla matematiska regler tolfte roten ur två gånger högre svängningstal. I siffror uttryckt skall halvtonen över en ton med exempelvis 1000 svängningar ha 1059,46 svängningar per sekund. Att använda tolfte roten ur två som grundindelning kallas med ett fint namn för "liksvävande tempererad stämning".

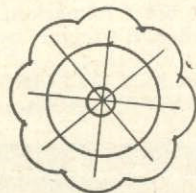
Det brittiska systemet är helt enkelt tolv st. remskivor, som inbördes har olika diametrar. Var och en har nämligen 1,05946 gånger större diameter än den närmast föregående. Om ett och samma kugghjul sätts på dess remskivors axlar, kommer det att få tolv olika toner inom oktaven. Den trettonde tonen, som har det dubbla svängningstalet mot den första, får man genom att sätta ett kugghjul med dubbla antalet kuggar på den första axeln. Enkelt, eller hur?

Beroende på antalet oktaver, som orgeln skall innehålla, gör man olika uppsättningar kugghjul. Välj enkla tal, så går det lätt att konstruera fram hjulens form med en passare. Vid en

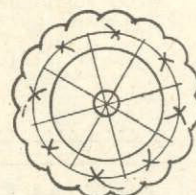
oktav skall det vara 12 stycken kugghjul med samma antal kuggar. Gör en enkel kvadrat med avrundade hörnor enligt denna skiss:



För nästa oktav 12 stycken åttahörningar, den här gången med en smula spetsigare hörn:



När vi går vidare, måste kuggarna för att bli hörbara mer få formen av kugghjul:



Remskivorna beställs hos närmaste svarvare, om man inte har egen svarv. Gör dem ordentligt stora, så ökar motorns drivkraft och orgelns noggrannhet och därmed välstämning.

Lämpliga mått på remskivorna får vi ur tabellen på sidan 2 i förra numret av Hobbyfolk. Välj vilken som helst av de horisontella tabellraderna. Det matematiska förhållandet mellan varje tal är ju = tolfte roten ur två — precis vad vi vill ha! När vi sedan "stämmer upp" orgeln är det bara att justera rotationshastigheten, för inbördes blir tonerna alltid rena.

På stadiga rammar monteras elektromagneterna med sina kärnor tätt intill tandhjulen. Eftersom intilliggande hjul alltid håller oktaven över eller under det för tillfället inkopplade hjulet, är det ingen risk för att det skulle låta illa om ett hjul skulle råka inducera sitt svängningstal i det andras spole — snarare ökar det klangskönheten hos instrumentet, och — vad bättre är — det är verkligen meningen, att intilliggande oktaver och jämna multipler av svängningstalet skall ljuda med, fast svagare.

På det korta utrymme som står till buds kommer endast några tips. Hammondorgeln har långa bryggor med motstånd emellan, som möjliggör att reglera tonernas styrka. Tangenten

H E

2:a 1:a
 er E, men den
 än den 1:a.
 som visas i
 d A-strängen
 att klinga
 stämgaffel
 ämpipa. Sedan
 ner 6:e (E-)
 5:e bandet
 den så för-
 ängen mot 5:e
 n. A-strängen
 på 5:e bandet
 gen stämmes
 På samma sätt
 trängen mot
 nedtryckt på
 H-strängen
 mmes mot G-
 adet. 1:a E-
 t H-strängen,
 ontrolleras,
 båda stämms
 gen, klingar



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

Katalog nr 8 för 1949

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

FÄRSKT ENGELSKT TÄVLINGSGUMMI-BAND I LAGER.

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI MALMÖ 9

Sänd mot postförskott plus porto:

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

Namn:

Adress:

..... H-F 8

STAVMAGNETER

av Fagerstas berömda tillverkning, toppmagnetiserade:

10×10×30 mm, slipade .. kr. 1:— per st.

10×6×25 mm kr. 0:75 per st.

"Hundmagneter", för motorlösa tåg etc., 10×4,5

×22 mm kr. 0:60 per par

HOBBYFOLK Järntorgsgat. 42 Sthlm

Prenumerera på HOBBYFOLK

Till tidningen HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

Undertecknad önskar prenumerera på HOBBYFOLK fr. o. m. nr 8. Av hittills utkomna nummer rek. följande, som får ingå i prenumerationen: Nr

Beloppet bifogas i 10-öres frimärken.

Beloppet insättes på postgiro 354 946.

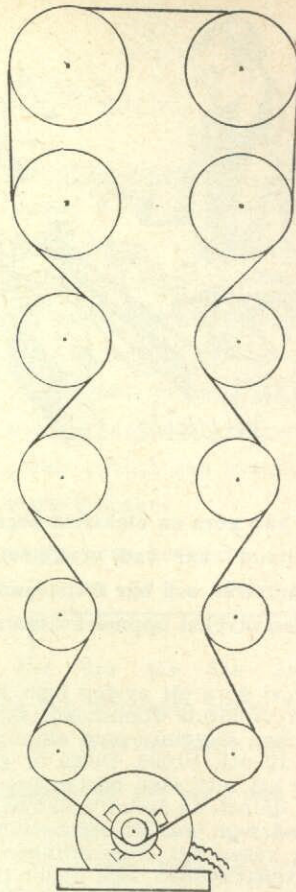
Beloppet torde uttas mot postförskott.

(Sätt ett kryss för önskat betalningssätt!)

Namn:

Adress:

.....



Det engelska utväxlingssystemet med remskivor förvandlar antalet erforderliga kugghjulstyper till 1/12 mot vad Hammond har.

sluter strömmen inte bara för grundtonen, utan också för de olika tonerna som ingår i den klang eller tonfärg, som orgeln har inkopplad. Nio kontakter slutes med tangenten, av vilka följande kan inkopplas av oss på vår hembyggda orgel:

- 00. Dubbla oktaven under grundtonen.
- 0. Oktaven under grundtonen.
- 1. Grundtonen.
- 2. Oktaven över grundtonen.
- 3. Kvinten över oktaven över grundtonen.
- 4. Dubbla oktaven.
- 5. Kvinten på dubbla oktaven
- 7. Oktaven på dubbla oktaven.

Tonerna 2—7 är **övertonerna**, som alltid uppkommer på musikinstrument men som däremot saknas i grundtonen på den elektriska orgeln. De måste därför blandas in.



GÖDELÖVS A

har nu startat den 25 sept. a tills största ar gen en utställ

Utställninge modellplan i a des också i si faldige svensk ordf. Nils Nils Mustang på ar

De flesta oc ordf. Karl Eri skilt en av han kastare i bomr samhet.

Utställninge plan, utan äve ben och prov marna läser. C passlig nog a Hobbyfolk, vill

DAGEN EFTE

alltså måndage Aero Klubbs : kommer förmo jul. Lärare är son.

Sedan komr återkommer m i min hemtrak

BYO

Detta är "mosaikar — god EX håller all ningar, i detalj. M sticksarbe hus, Stri

HELA SATS ENDAST

November



GÖDELÖVS AERO KLUBB

har nu startat höstsäsongen på allvar. Söndagen den 25 sept. anordnade nämnda klubb dess hittills största arrangemang och kassapjä, nämligen en utställning.

Utställningen omfattade närmare femtio modellplan i alla storlekar. Några av dessa visades också i sitt rätta element, såsom när fyrfaldige svenska mästaren i polflygning, GAK:s ordf. Nils Nilsson, uppträdde med sin rekord-Mustang på arenan kring strykjärnet.

De flesta och tillika bästa planen hade f. d. ordf. Karl Erik Ekdahl till upphovsman. Särskilt en av hans J-21-or med inmonterade strålkastare i bommarna tilldrog sig stor uppmärksamhet.

Utställningen omfattade inte enbart modellplan, utan även historiska uppgifter om klubben och prov på facklitteratur som medlemmarna läser. Ordf. Nils Nilsson hade varit påpasslig nog att skaffa några exemplar av Hobbyfolk, vilka gick åt på en liten stund.

DAGEN EFTER

alltså måndagen den 26 sept., började Gödelövs Aero Klubbs statsunderstödda byggkurs. Den kommer förmodligen att hålla på till framemot jul. Lärare är Karl-Erik Ekdahl och Nils Nilsson.

Sedan kommer tävlingarna slag i slag. Jag återkommer med mera om hobbyverksamheten i min hemtrakt och skola.

"DUBBE"

CASCO

lim för hobby- arbeten



Idealiskt för limning
av modellflygplan
modellbåtar
tändsticks-
arbeten etc.

Starkt
Vattenfast
Snabbtorkande. Limmar
papper, kartong,
läder, porslin, trä,
metall etc.



BYGG TÄNDSTICKSARBETEN

och erhåll "SKEPP I FLASKA" GRATIS!

Detta är hobbyn för **ALLA** — trevligare "mosaikarbete" finns ej. Intr. fritidsplock — god **EXTRA** inkomst. — Vår sats innehåller alla erf. beskrivn., skisser o. ritningar, materiallista samt massor av detalj. **MOTIV**, speciellt ritade för tändsticksarbeten, t. ex. Sthlms slott o. stads- hus, Strängnäs o. Lunds domkyrkor,

Sveriges äldsta by, fjällmotiv, fyrar, samt **FULLRIGGARE** 360x427 mm. Enda kända **INTERIÖRMOTIV**, Göteborgs Sjöfartsmuseum medf. **GRATIS** bif. ritn., beskrivn., skisser, materialfört. m. m. till den gamla Sjömanshemligheten "**ETT SKEPP I FLASKA**" — Bli först på Er ort även med den succén!

HELA SATSEN KOSTAR
ENDAST KR. 4.95

KONSTRUKTÖREN - Box 6097 - Sthlm 6

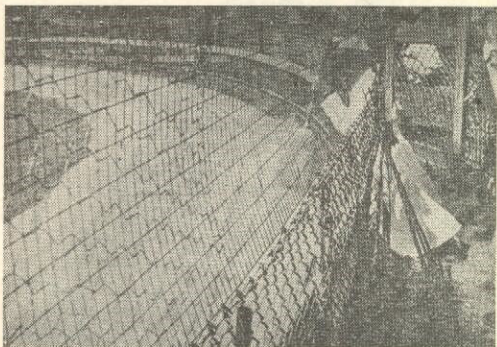
SKÖLJ TANKEN!

Efter dagens körningar skall all använt bränsle tömmas ur tanken. Genom ricinoljan i bränslet är detta ganska fett och vill gärna stanna kvar, och sedan det lättflyktiga delen av bränslet dunstat återstår en hinna av tjock olja, som kan täppa till bränslesystemet. Tag därför som regel att skölja ur tanken med metanol efter avslutad körning! Gör en särskild sköljpropp i tanken, så att det blir lätt att tömma och skölja.

TEMPERATUREN PÅ PROTOBILENS BAKDÄCK

är det första man undersöker efter en avslutad körning. Kontrollera att ytterdäcket är aningen kallare än innerdäcket. Om innerdäcket är för varmt sitter bakre infästningsörat för bygelns för högt — vagnen lutar för mycket inåt och ligger an för hårt mot innerdäcket. Justeringen upp och ned av infästningsöröronen gör man lättast med underläggsbrickor.

Om ytterdäcket blir lika varmt eller varmare än innerdäcket på en protobil, måste infästningsörat för bygelns höjas.



STOPPANORDNING MED KVAST

Wilmer White demonstrerade på senaste VM en ny, strålande idé för att stanna bilen. En bred sopkvast av äldre typ med långt skaft är redskapet. Wilmer och kvasten skymtar bakom stål nätet vid bildens högra sida ovan.

DREVENS INTRIMNING

Vid vinkeldrevens montering skall det vara ett spel i passningen på 0,4—0,5 mm. Om kuggarna passar för hårt i varandra kan det nämligen hända att de skär ihop till följd av uppvärmning och därav följande utvidgning.

Härinvid ett litet bildsvep från modellracer-VM: Banan putsas upp på översta bilden, därunder sitter den glade Joe Ilg i sin rullstol — säg inte att hans kärror är framtunga! Därunder har Hobbyfolks fotograf fångat världsrekordhållaren Bob Loose, och nederst poserar IMRCA:s drivande kraft, sekreteraren Lloyd Baab, tillsammans med en annan old timer Bill Wellenberg.



8 styck
fick för e
verkligad
studera er
engelsmän
blev 8 ytt
under vil
fick lära
långt för
ana.

Det svenska numera efter Ake Johansson, Ake Eriksson, Holger Karlsson flyg för över London torsdag mottagna av Brand, och de i uniform, so följeslagare ge framåt, fördes hobbyverkstaden om eng

Fredagen till Earls Court Olympia, där själva på televärnarna sätta sin köra. Banan nedgjuten per sak, som unde

ENGELSMAN befanns vara en enda padda byggda eller Arrow.

Till att börja tillsammans man var det h

Svenskarna turnerande i hunda. Banan plattform på wire. Svenska fort i första ha då de fick ve att köra med **måste med an bilen skulle g** sitt löfte, ann engelsman, so vann, och bäst 3:e eller 4:e p ur varje klubi

NU KOM HA

Till följd av enda omgång i tighetstävling, hala banan. E mot det svens

SVENSKAR I ENGLAND

8 stycken svenska modellracergrabbar fick för ett par veckor sedan sin dröm förverkligad om att få resa till England och studera engelskt modellbygge och tävla mot engelsmännen med modellracerbilar. Det blev 8 ytterligt händelserika dagar i öriket, under vilken tid svenskarna framför allt fick lära sig att engelskt modellbygge är långt förnämligare än de någonsin kunnat ana.

Det svenska laget bestod av Harry Blomqvist, numera efter sin bil allmänt kallad "Hacke", Ake Johansson, Curt Jägne, Erik Thorpman, Ake Eriksson, Bengt Ekstam, Kjell Martens och Holger Karlsson. Laget använde dels båt, dels flyg för överfarten, och de flesta inträffade i London torsdagen den 29 september. De blev mottagna av redaktören för Model Car News, Brand, och den bekante modellbyggaren Cas-cogne. I två bilar, bl. a. en hyrbil med chaufför i uniform, som skulle bli grabbarnas trogna följeslagare genom världsstaden under en vecka framåt, fördes de så småningom till varuhus och hobbyverkstäder, där de kunde få en uppfattning om engelskt modellbygge och material.

Fredagen tillbringades på bilutställningen i Earls Court och en radioutställning Radio Olympia, där de bl. a. hade tillfälle att se sig själva på television. Först på lördagen fick grabbarna sätta sina bilar på en bana i Surrey och köra. Banan var en gammal tennisplan med nedgjuten permanentbana, en tämligen såphal sak, som under dagens lopp blev ännu glattare.

ENGELSMÄNNENS BILAR

befanns vara verkligt flotta modellbyggen, inte en enda padda, och vagnarna var antingen hembyggda eller också en Dooling F eller en Dooling Arrow.

Till att börja med tränade man på banan — tillsammans med svenskarnas över dussinset vagnar var det hela 38 startande ekipage.

Svenskarna är ju ganska vana förare från allt turnerande i hemlandet, men här var det annorlunda. Banan — 9-varvsbana — hade ingen plattform på mittpålen, och centrumlinan var en wire. Svenskarna är ju också vana vid att åka fort i första hand, men döm om deras förvåning, då de fick veta spelreglerna och först inbjöds att köra med "nominerade" hastigheter. **Man måste med andra ord tala om innan, hur fort bilen skulle gå!** Och sedan gällde det att hålla sitt löfte, annars blev det prickbelastning. En engelsman, som lovade 60 miles och höll löftet vann, och bästa svensk, Ake Johansson, kom på 3:e eller 4:e plats. Rättvist nog fick bästa man ur varje klubb ett ölstop i tenn som belöning.

NU KOM HASTIGHETSTÄVLINGEN!

Till följd av det stora antalet bilar kördes en enda omgång i nominationen. Nu följde en hastighetstävling, med vilt tjutande bilar på den hala banan. Ett engelskt åttamannalag tävlade mot det svenska, och det blev nästan oavgjort

— — — man lade ihop lagens hastigheter och befann att engelsmännen vunnit med en halv mile.

Svenskarna fick den bestående uppfattningen att engelsmännen var skickligare än dem som modellbyggare, men att de inte var så rutinerade som tävlingsarrangörer. Än mer bestyrktes de i sin förra uppfattning om modellbyggets kvalitet, då de på söndagen åkte i sina herrskapsvagnar ut till en damm i Kensington Park, där de upplevde en av höjdpunkterna på resan: modellbåtarna.

EN VÄLDIG MODELLBÅTSTRAFIK

rådde i dammen. Segelbåtar tävlade på en triangelbana, medan en mängd ångdrivna bogserare, racerbåtar och jagare pilade runt och tvärsöver dammen.

Resten av dagen var inte sämre. Uppe på ett tak hittade de en rälsbana för s. k. "timbel-dånare". Småvagnarna kunde gå tre i taget på tracken, och intressanta situationer uppkom titt och tätt. Bland annat fick man se en fantastisk upptagning, då en kärra fick motorstopp i starten, startade om, blev fem varv efter, men gick i kapp sina båda medtävlare och vann med god marginal.

Så blev det vardag igen, då truppen delade upp sig, och en del besökte ED-fabriken, medan andra gick ut och shoppade till sina övergivna fruar (modellraceränkor) i Old Sweden. Andra besåg vaxdockor hos Madame Tissaud.

Men körde dom inte med modellracerbilarna? frågar läsaren förvånat. Jo, nu började Buck & Co röra på sig i Derby och fick grabbarna ut till "tracken" i Derby på träningsåkning. Detta skedde på tisdagen, först på torsdagen skulle man drabba tillsammans, men då måste båtfararna ge sig iväg hem, så den andra tävlingsdagen fick flygarna Thorpman och Ake Eriksson försvara de svenska färgerna. Resultatet blev dubbelseger för Old Sweden med Ake i täten. Buck kom trea, och de tre tätmännen hade hastigheter mellan 170 och 180 knutar,

"VÄRLDSREKORD" I DIESELKLASSEN

ordnade Gerry Buck och inte mindre än 3 brittiska rekord i en körning med en 2,5 cc diesebil och en fart av 62,5 mph — 100,5 kmh.

SLUTINTRYCKET

av de intervjuer Hobbyfolks red. gjort med resenärerna var ganska enstämmigt att engelsmännen befunnits överlägsna i modellbygge, men att vi har litet att lära dem om startning av bilar med pålstav och centrumpåle med plattform. Litet oroliga är vi också för vad vi hade att lära dem för övrigt. Vi har litet "kontinental snits", som vi lärt av amerikanarna genom flygmekanikernas förmedling. Att sedan de modellbyggande engelsmännen i allmänhet är äldre och förmögnare än våra grabbar — måste naturligtvis ge dem vissa resurser.



Engelsmän i Ella Park den 19 okt. 1949.

Ella Park upplevde sin hittills största dag, då engelsmännen efter två dagars vila efter resan till Sverige med ett glatt »Hello» tågade in i Ella Park. De sex engelsmän, som tagit båten efter de hemvända svenskarna, hette Gerry Buck, G. E. Jackson, J. A. Oliver, A. F. Snelling, Jim Walker och H. S. Howlett. Det var mycket körsugna, och sedan banan synats plockades de eleganta kärrorna fram.

Det blev med tiden ganska rökigt i Ella Park — det är ju inomhusbana — och när röken stod så tät att bilarna inte längre kunde urskiljas på bortre sidan, avåts en enkel korv och potatis. Under tiden samlades allt flera getingar och octanare, de svenska bilarna blandade sig i leken och bara ett starkt korsdrag kunde hindra att Ella utsuddades av rökmoln. Det hela avslutades med 9 o'clock tea.

ERIKSDALSHALLEN DEN 21 OKT 1949.

För första gången i modellracersportens korta, snabba historia gick Stockholm miste om den traditionella SM-tävlingen i oktober varje år. Årets tävling blev i stället en internationell tävling med de gästande engelsmännen som deltagare. Engelsmännen deltog med fyra stycken 2,5 cc dieslar, som alla fick gå i särskild klass för sig, två 5 cc glödpluggstända bilar, också för sig själva, samt tre eleganta stora 10 cc-bilar, som fick gå mot svenskarna i specialklassen. Då de båda nationernas regler går ju starkt isär, var det ett problem att placera 10-kubikarna så att det blev en rättvis match. Bilarna är ju »spurgears» med rakskurna drev, men ser ut som prototyper — de är till och med vackrare än dessa. Nu slum-

Bildsvap från det stora träningslägret Ella Park. Längst till vänster ses herrarna Oliver, Thorpman och Buck på en start, då Snelling och Howlett arbetar vid sin från England medhavda startmotor. Gerry Buck finns med på ett par platser till i fotomontaget, kikande på sina båda vagnar och demonstrerande en diesel för intresserade Getingar. Den som håller i paddan är Arne Zetterström, och längst till höger Sveriges enda modellracerflicka, Margaretha Persson.



pade det sig så att Gerry Buck med 176 km/tim (samma som hans personliga rekord) kom tvåa i specialklassen, men mot »spur gear»-vagnarna hade han vunnit.

Bernt Nilsson tjänstgjorde för dagen som mycket hjälpsam meck åt nybörjaren Anders Holmqvist i Getingarna, som därmed på sitt livs första tävling fick en lätt seger i katalogklassen.

I övrigt var dagen Erik Thorpmans. Paddan gick 171 knutar, som räckte, och i specialklassen kom en fin överraskning i form av ett nytt svenskt rekord — tack och lov att rekordlistan undan för undan får elektriskt klockade resultat!

RESULTAT FRÅN ERIKSDALSHALLEN

Småvagnsklass A:

	Typ	Motor	Km/tim
--	-----	-------	--------

1. Gösta Johansson R	T. D.	McCoy 19	86,2
----------------------	-------	----------	------

2,5 cc dieslar:

1. H. S. Howlett E	Egen	Egen	103,4
2. F. G. Buck E	Egen	Egen	88,4
3. J. A. Oliver E	Egen	Egen	87,4
4. G. E. Jackson E	Egen	Egen	64,7

Stora dieselklassen:

1. Harry Fjellström R	Egen	Egen	102,8
-----------------------	------	------	-------

Strömlinjeklassen: (paddor):

1. Erik Thorpman R	McCoy	Dooling	171,20
2. Sten Ahlfors G	Egen	Dooling	165,51
3. Sten Ahlfors G	Egen	Hornet	154,40
4. Holger Karlsson R	Egen	Hornet	145,0
5. Arne Lundberg R	Egen	Dooling	142,7
6. Kjell Martens R	Special	McCoy	104,1
7. Lennart Jansson G	Sandberg	Hornet	101,2

Katalogklassen:

1. And. Holmqvist G	Arrow	Dooling	170,19
2. Åke Eriksson R	Invader	McCoy	165,71
3. Conny Tollet R	Invadre	McCoy	157,60
4. Åke Eriksson R	Invader	McCoy	151,02
5. Bengt Philipsson G	Dooling F	McCoy	133,6
6. Åke Johansson R	Arrow	Dooling	126,5
7. Marg:ia Persson G	Dooling F	McCoy	104,1

Engelsk 5 cc klass:

1. A. F. Snelling E	Egen	Egen	126,0
2. Jim Walker E	Egen	Egen	98,6

Specialklassen:

1. Erik Thorpman R	Egen	McCoy	183,09
2. Gerry Buck E	Egen	Egen	176,62



3. Curt Jägne
4. Jan Eriksson
5. Erik Thorp
6. Erik Smedk
7. Åke Johans
8. Harry Blom
9. Jim Walker
10. Sören Ottos
11. Karl I. Erik
12. Holger Kar

REKORD-SM I

SM i Örebro i den enastående ligen, allas förv en väldig fight rekordmejning. Bernt Nil huvudagerande, ning genom att

Protorekordet dalshallen, nu v jade med att med nära 185 km/h glatt över till gratulerade hjä vagn, körde der la rekord! 186,1

Nilsson måst för att vinna i man på den n spann som milj km/h! Det hjälp det fyra timme

Paddornas hå grunden. Luftk katalogklassen km/h efter oerl och Thorpman klassen, på 178 blev det en m och Curt Jägne mare. Bernt Nil 160 knutar, sta den, fick hård brände sönder Oliver briljerad jämna körning:

med 176 km/tim (ord) kom tvåa i gear-vagnarna

lagen som myc- Anders Holm- på sitt livs första gklassen. Paddan i specialklassen om av ett nytt at rekordlistan ökade resultat!

HALLEN

Motor Km/tim
McCoy 19 86,2

Egen 103,4
Egen 88,4
Egen 87,4
Egen 64,7

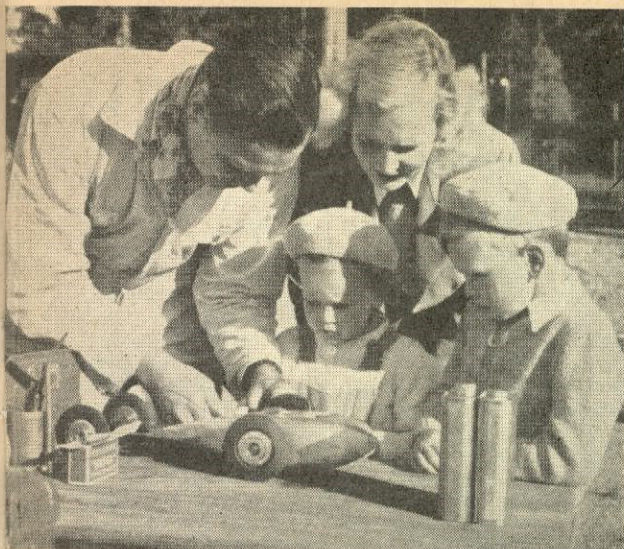
Egen 102,8

Dooling 171,20
Dooling 165,51
Hornet 154,40
Hornet 145,0
Dooling 142,7
McCoy 104,1
Hornet 101,2

Dooling 170,19
McCoy 165,71
McCoy 157,60
McCoy 151,02
McCoy 133,6
Dooling 126,5
McCoy 104,1

Egen 126,0
Egen 98,6

McCoy 183,09
Egen 176,62



3. Curt Jägne R	Egen	Dooling	171,20
4. Jan Eriksson R	Railton	Dooling	167,62
5. Erik Thorpman R	Egen	Dooling	167,04
6. Erik Smedberg R	Egen	Dooling	163,28
7. Åke Johansson R	Egen	Dooling	162,91
8. Harry Blomqvist R	Egen	McCoy	160,38
9. Jim Walker E	Egen	Egen	149,92
10. Sören Ottesjö R	Egen	McCoy	142,0
11. Karl I. Eriksson R	Egen	McCoy	140,5
12. Holger Karlsson R	Egen	Dooling	122,8

REKORD-SM I ÖREBRO DEN 23 OKT. 1949.

SM i Örebro var väntat att bli något fabulöst i den enastående flotta idrottshallen, och sannernligen, allas förväntningar överträffades. Det blev en väldig fight på Sveriges snabbaste bana, med rekordmejsning och hårda tag i en hetsig stämning. Bernt Nilsson och Erik Thorpman var de huvudagerande, och striden fick en extra spänning genom att de representerade olika klubbar.

Protorekordet hade bytt ägare redan i Erksdalshallen, nu var det paddrekordets tur. Det började med att Nilsson släppte iväg sin padda med nära 185 kmh i försöket. Thorpman sprang glatt över till den nya rekordinnehavaren och gratulerade hjärtligt, varefter han tankade sin vagn, körde den och slog Nilssons en minut gamla rekord! 186,16 knutar!

Nilsson måste alltså slå nytt rekord igen för att vinna i finalen. Han körde före Thorpman på den nyss omlagda banan och se, det spanns som miljoner kattor på en gång — 193,63 kmh! Det hjälpte inte att Thorpman körde över det fyra timmar gamla rekordet.

Paddornas hårda fight ställde allt annat i bakgrunden. Lufthegemonien stod sig genom att katalogklassen vanns av Åke Eriksson med 174,29 kmh efter oerhörd fina och jämna körningar, och Thorpman fick den största klassen, specialklassen, på 179,92 kmh. I den senare klassen blev det en mycket hård kamp mellan honom och Curt Jägne, som bara var 1,1 kmh långsammare. Bernt Nilsson hade en start i försöket på 160 knutar, stannade vagnen för att ställa om den, fick hård snurr på bortåt 200 knutar, men brände sönder tändstiftet.

Oliver briljerade i dieselklassen med en serie jämna körningar, som gav honom Hobbyfolks

Idyll fnån de vackra träningsöndagarna i Ella Park: Familjen Ahlfors studerar pappas fina nya padda.

pris för säkraste intrimning. Gerry Buck upprepade sitt personliga rekord från fredagen.

Vid årets SM debuterade MRK Gaddarna från Karlstad. De gladda oss med en serie jämna körningar och visade enastående rutin vid denna sin första stortävling — det är en klubb som blir farlig för stockholmarna.

RESULTAT FRÅN SM I ÖREBRO.

Paddklassen:	Typ	Motor	Km/tim
1. Bernt Nilsson G	McCoy	Dooling	193,63
2. Erik Thorpman R	McCoy	Dooling	187,36
3. Arne Lundberg R	Egen	Dooling	158,63
4. Sten Ahlfors G	Egen	Dooling	148,39

I försöket blev farterna: Erik Thorpman, R, 186,16, Bernt Nilsson, G, 184,73 Arne Lundberg, R, 164,58, Sten Ahlfors I, G, 162,01, Sten Ahlfors II, G, 149,92, Arne Zetterström, R, 128,0.

Katalogklassen:	Typ	Motor	Km/tim
1. Åke Eriksson R	Invader	McCoy	174,29
2. Conny Tollet R	Invader	McCoy	167,81
3. Bernt Nilsson G	Arrow	Dooling	167,62
4. And. Holmqvist G	Arrow	Dooling	167,24
5. Sture Sonnö Gadd	Arrow	Dooling	159,67
6. Åke Eriksson II R	Invader	McCoy	151,18

Försöket: Åke Eriksson, R, 163,10, Bernt Nilsson, G, 162,19, Conny Tollet, R, 156,91, Anders Holmqvist, G, 155,39, Sture Sonnö, Gadd, 154,07, Åke Eriksson, R, 151,66, Helge Sääf, Gadd, 144,98, Martin Broman, Gadd, 136,0.

Specialklassen:	Typ	Motor	Km/tim
1. Erik Thorpman R	Egen	Dooling	179,92
2. Curt Jägne R	Egen	Dooling	178,79
3. F. G. Buck E	Egen	Egen	*176,19
5. Olof Svendahl R	Egen	Dooling	171,40
4. Jan Eriksson R	Railton	McCoy	165,90
6. Harry Blomqvist R	Egen	McCoy	156,23
7. Jim Walker E	Egen	Egen	*151,18
8. Mart. Broman Gadd Dool. F	Dooling	F	148,09
9. A. Snelling E	Egen	Egen	*137,8

Försöket: Erik Thorpman, R, 182,86, F. G. Buck, E, 175,77, Curt Jägne, R, 174,08. Harry Blomqvist, R, 169,99, Jan Eriksson, R, 164,21, Olof Svendahl, R, 161,28, Erik Thorpman, R, 155,06, Jan Eriksson, R, 154,57, Martin Broman, Gadd, 148,70, J. Walker, E, 145,44, Curt Jägne, R, 143,3, A. Snelling, E, 134,2, Åke Johansson, R, 82,75.

Dieslar:	Typ	Motor	Km/tim
1. Harry Fjellström R	Egen	Egen	103,2

Småvagnsklass A:	Typ	Motor	Km/tim
1. Bernt Nilsson G	T.D.	McCoy	79,3

Engelska 2,5 cc:	Engelska 5 cc:		
J. A. Oliver	103,4	A. Snelling	119,8
F. G. Buck	102,9	J. Walker	98,6
G. E. Jackson	90,3		

Förkortningar: E = England, G = Getingarna, Gadd = Gaddarna, R = Raceoctan, * utom tävlan.

Svenska rekord:

Specialklass: Erik Thorpman	183,09
Katalogklass: Bernt Nilsson	181,2
Strömlinjeklass: Bernt Nilsson	193,63
Småvagnsklass A: Gösta Johansson	79,98



MODELLJÄRNVÄG I LÄSVRÅN

Jag läste för en tid sedan i den amerikanska mj-tidskriften "Model Railroader" en artikel, som till rubrik har vad vi skulle kunna översätta med "Månadens spårplan". Denna gång behandlades speciellt småanläggningar. Den ena av dem hade en storlek av endast 80×180 cm för HO. Det omtalades i artikeln att den, som var ägare till ifrågakvarande bana "var förtjust i små anläggningar".

Kanske är det så med litet till mans av oss modelljärnvägsbyggare, att vi skulle tycka om små, egna banor, om vi bara vågade oss på att bygga sådana. Asikten för min del är nog starkt påverkad av travesteringen: bättre en liten bana än ingen bana alls! Huvudsaken är ju att man har en liten plats att köra sina skapelser på, att placera sina verk i form av byggnader, broar m. m. m. och där man kan få utlopp för sin fantasi och verksamhetslusta.

Låt oss alltså, vi som inte har tillgång till särskilda hobbyrum, centraluppvärmda källarlokal eller outnyttjade varmgarage, låt oss, när det gäller den lilla hemmabanen kasta alla fördomar om minimikurvradii och vad därtill hör. Ett faktum är att de flesta lok och vagnar går att köra på mindre radii än vad som anses som standard, även om det nu inte ser så snyggt ut. Men något får man ju offra. Man måste givetvis ta hänsyn här till när lok- och vagnsparken väljs. Inga moderna långa person- eller godsbuggievagnar och inga långa lok med många kopplade hjulpar. Banan kommer att trafikeras av korta tågsätt om tre till fyra korta vagnar och lokparken blir kanske till börja med ett litet växellok littera Ub eller Ha.

Ta gärna idén från den amerikanske modellrallaren, vars bana finnes avbildad här bredvid och om vilken den förklarande texten i stort säger: "till sin princip är banan avsedd som en förmedlingslänk mellan en huvudtransportled vid A och några småindustrier och godsmagasin med stickspår." Minsta kurvradien är blott 30 cm.

Nu är det ju inte nödvändigt att ta till så här smått men jag har önskat ta fram detta som ett exempel på att inte ens utrymmesskäl ska behöva lägga hinder i vägen för den som till varje pris verkligen vill bygga sig en "aldeles egen bana".

Och kostnaden? Om vi uppskattar priset för virke, skruv, lim etc. för själva den hoppfällbara bordkonstruktionen till 15 kr har vi inte tagit till i underkant. Sedan blir kostnaderna för räls m. m. ytterligare 30 kr. Det var till den här lilla am. banan det.

För min del gick jag tillväga på följande sätt när jag planerade min "västficksanläggning".

Först tog jag mig en funderare över var i lägenheten en anläggning tillfälligt (det är en synnerligen viktig detalj i planläggningen att för övriga familjemedlemmar betona ordet "tillfälligt" skulle kunna tänkas uppmonterad.

Detta var ena sidan av problemet. Den andra gällde vilka utrymmen, som kunde disponeras för att hårbärgera borden när anläggningen skulle ställas undan. Härvid framkom att en bordstorlek av högst 70×160 cm kunde tillåtas. Efter vissa jämkningar i den ena och den andra riktningen hade jag bestämt mig för stammen.

Den består av tre exakt lika stora bord, vilka sammanhålls med vingmutterförsedda skruvar genom bordsramarna och borden har infällbara ben. Varje bord skulle vara 60×160 cm och det var synnerligen lämpligt för "undanställningen" att borden var sinsemellan lika. Totalytan av hela banan fick i stort formen av en rektangel med måtten 220×120 cm. Av detta framgår att kurvradier överstigande 50 cm inte var tänkbara. Standard på banan blir också 45 och 50 cm, ett mått som kanske bättre passar svenska godsvagnar och lok än de tidigare angivna 30 cm, vilka nog bättre lämpar sig för trafik med amerikanska korta godsvagnar med boggier.

Nu började skisserandet av spårplanen. Vad som jag hade fullt klar för mig var principerna för banan, det gällde bara att omsätta dem i spår.

Tre krav skulle uppfyllas:

1. Två ändstationer med enkelspår emellan och ungefär på halva sträckan ett stickspår för möten. Detta skulle medge körning efter tidtabell.
2. Ett stickspår till någon industri med möjlighet till växlingstjänst m. m. utan att trafiken under "1" ovan stördes.
3. Ett förbindelse-spår skulle slutligen finnas, vilket möjliggjorde rundkörning, att användas då andan föll på.

För att uppfylla dessa krav bestämde jag mig för att utföra anläggningen i två plan. Det övre skulle ligga 8 cm högre. Kraftigaste stigning blir härvid 1:35, vilket går bra med korta tågsätt. Resultatet av det hela framgår bäst av spårplanen här invid.

Som synes har jag fått plats med c:a 12 meter spår, bortsett från stickspåren till industrierna, en icke föraktfull sträcka att köra på. Trots detta ser inte ytan överbelastad ut, utan det finns gott om utrymme för landskap och byggnader. Det finns både berg med tunnel och skärning, broar och en liten sjö.

Sätt nu igång och planera, så kanske vi får tillfälle att råkas i de här spalterna en annan gång och tala om själva byggandet.

S. LINGÖ.



KATALOG
Innehållande stor sortering experimentartiklar, radiodelar, elektr. material, verktyg, artistmaterial, leksaker, ritningar, handböcker m.m. sändes gratis mot insändande av ett 20-öres frimärke, som återbetalas vid första order.

Clas Ohlson & Co A.B., Insjön



A OCH D
B FABR
C MÖT
L LOKS
H HUS
Ö FÖR
F
ANM. S
HÖJDEN
NOLLN
KAT AN

VRÅN

net. Den andra
nde disponeras
anläggningen
framkom att en
kunde tillåtas.
och den andra
g för stommen.
tora bord, vilka
rsedda skruvar
har infällbara
160 cm och det
danställningen".
Totalytan av
en rektangel
tta framgår att
inte var tänk-
ckså 45 och 50
passar svenska
are angivna 30
för trafik med
ned boggiar.
pärplanen. Vad
var principerna
omsätta dem i

ör emellan och
tt stickspår för
örning efter tid-

tri med möjlig-
tan att trafiken

lutligen finnas,
ing, att använ-

stämde jag mig
plan. Det övre
tigaste stigning
med korta tåg-
angår bäst av

ed c:a 12 meter
ill industrierna,
köra på. Trots
d ut, utan det
skap och bygg-
ed tunnel och

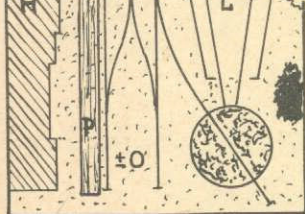
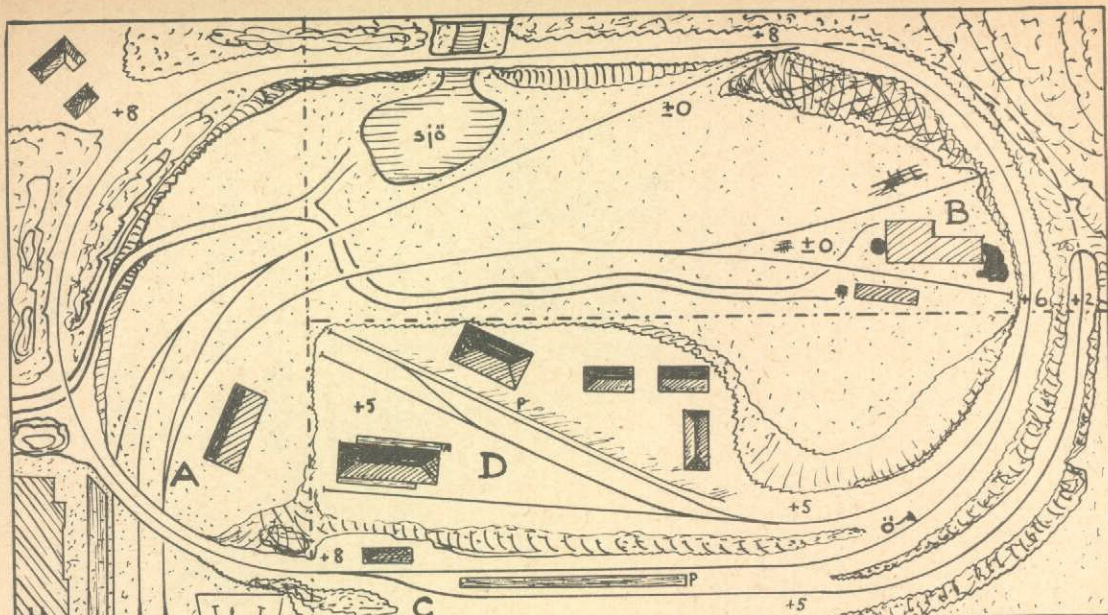
kanske vi får
erna en annan
det.

S. LINGÖ.

OG

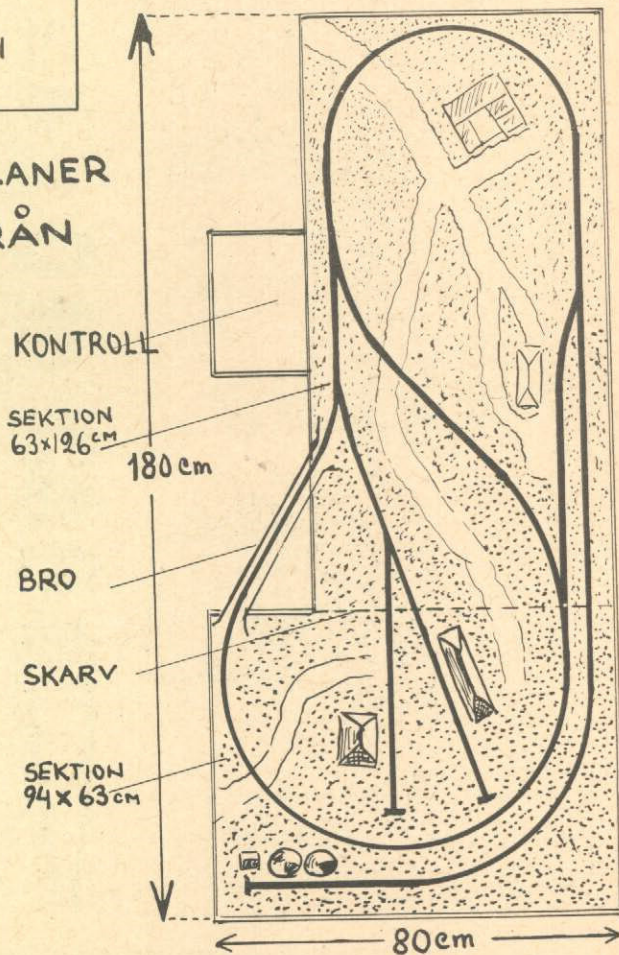
ering ex-
iodelar,
rg, artist-
tningar,
des gratis
20-öres
talas vid

nsjön



2 SMÅPLANER FÖR LÄSVRÅN

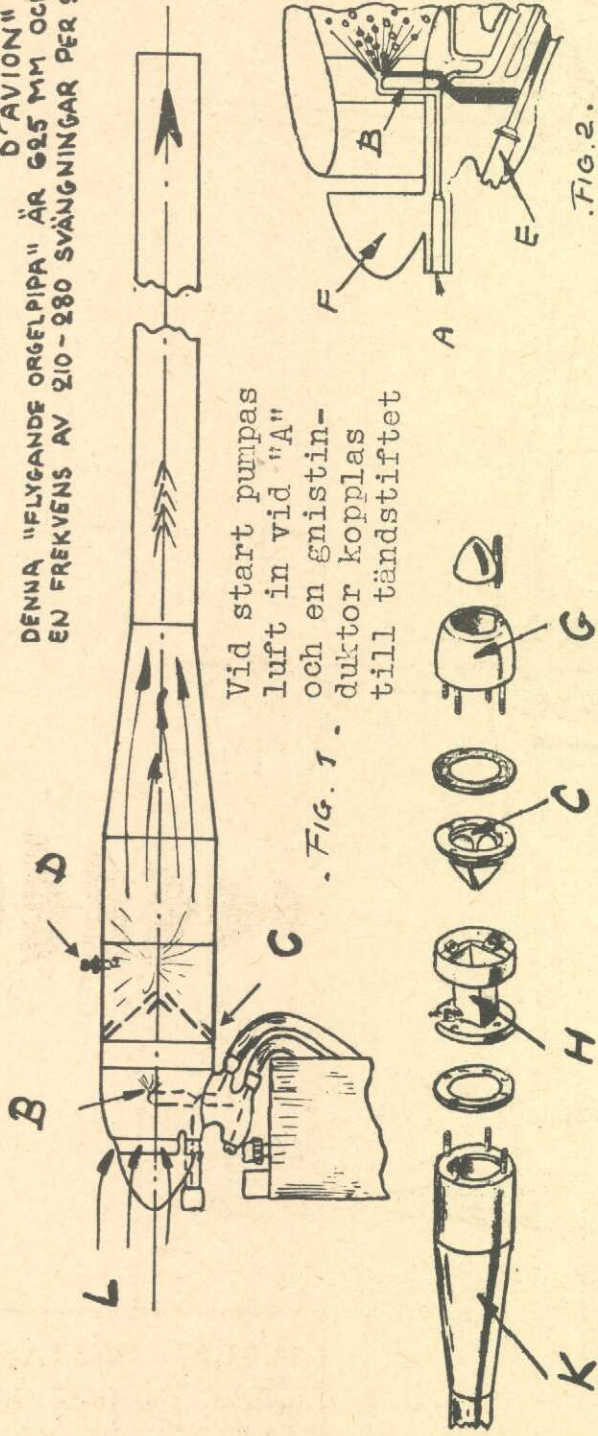
A och D: ÄNDSTATION
B FABRIK VID BISPÅR
C MÖTESSTATION (HPL)
L LOKSTALL
H HUSSLÄNGA
Ö FÖRBINDELSESPÅR
FÖR RUNDKÖRNING
ANM. SIFFRORNA AVSER
HÖJDEN I FÖRH. TILL
NOLLNIVÅ. STRECK-PRIC-
KAT ANGER BORDSSKARV.



REAKTIONSAGGREGAT FÖR MODELLFLYGPLAN

UR FRANSKA
"MODELE RÉDUIT
D'AVION"

DENNA "FLYGANDE ORGELPIPA" ÄR 625 MM LÅNG OCH HAR
EN FREKVENNS AV 210-280 SVÄNGNINGAR PER SEKUND.



Vid start pumpas
luft in vid "A"
och en gnistin-
duktor kopplas
till tändstiftet

FIG. 1.

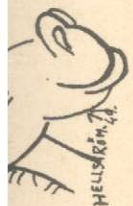
FIG. 2.

- FIG. 3.
- A. Munstycke för start med pump
 - B. Förgasare
 - C. Ventiler
 - D. Tändstift
 - E. Förgasarnål
 - F. Spinner
 - G. Kåpa
 - H. Kompressionskammare
 - K. Expansionsrör
 - L. Luftintag

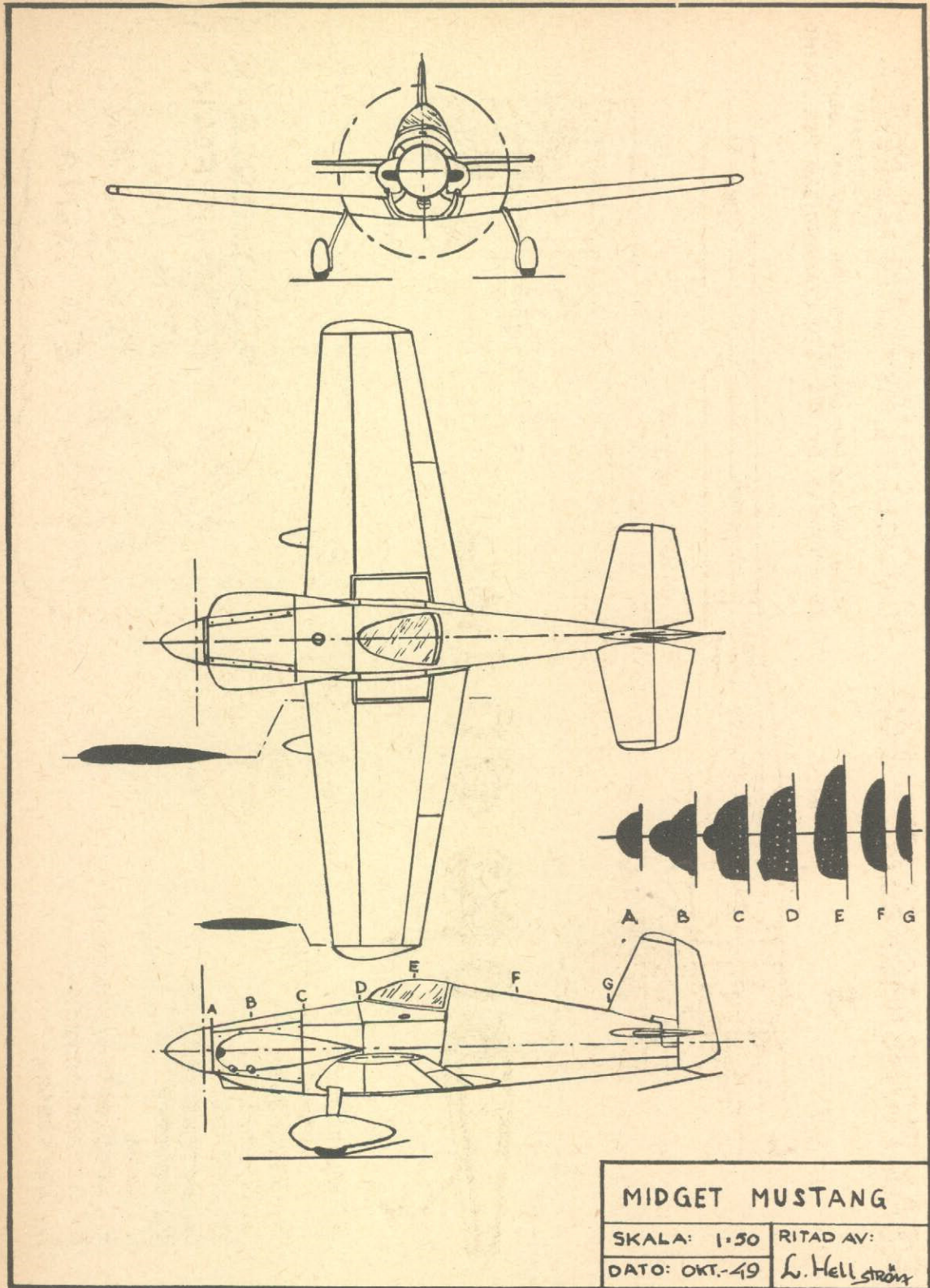
ALLA
PRENUMERERAR
PÅ HOBBYFOLK
UTOM JAG, ÄR
FÖR JAG ÄR
EN ÅSNA.



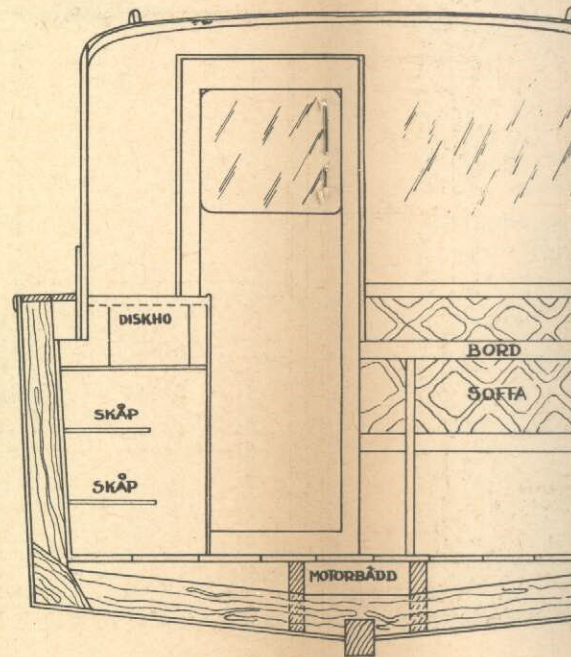
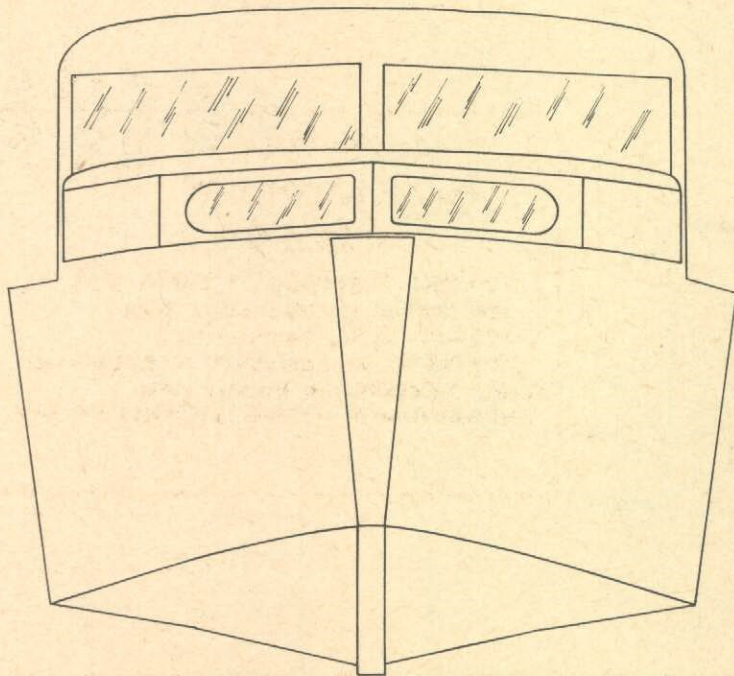
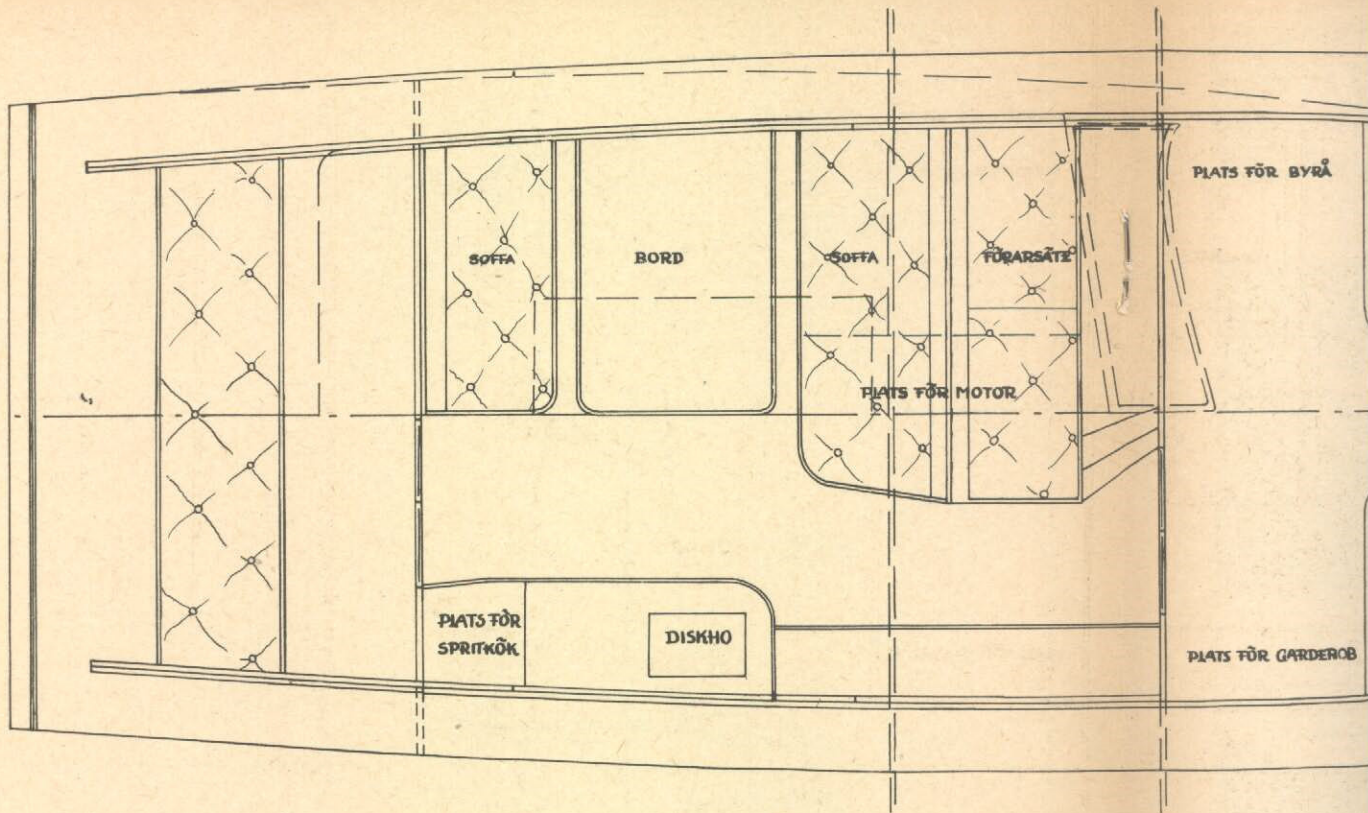
FÖR JAG ÄR
EN ÅSNA.

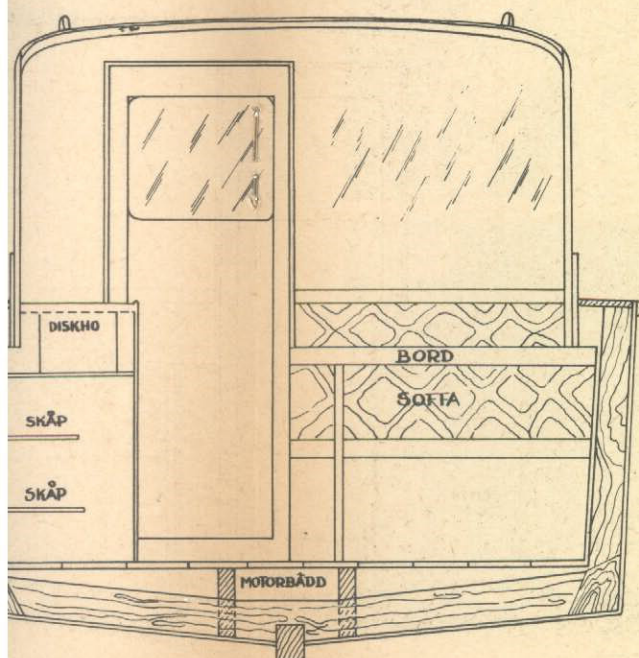
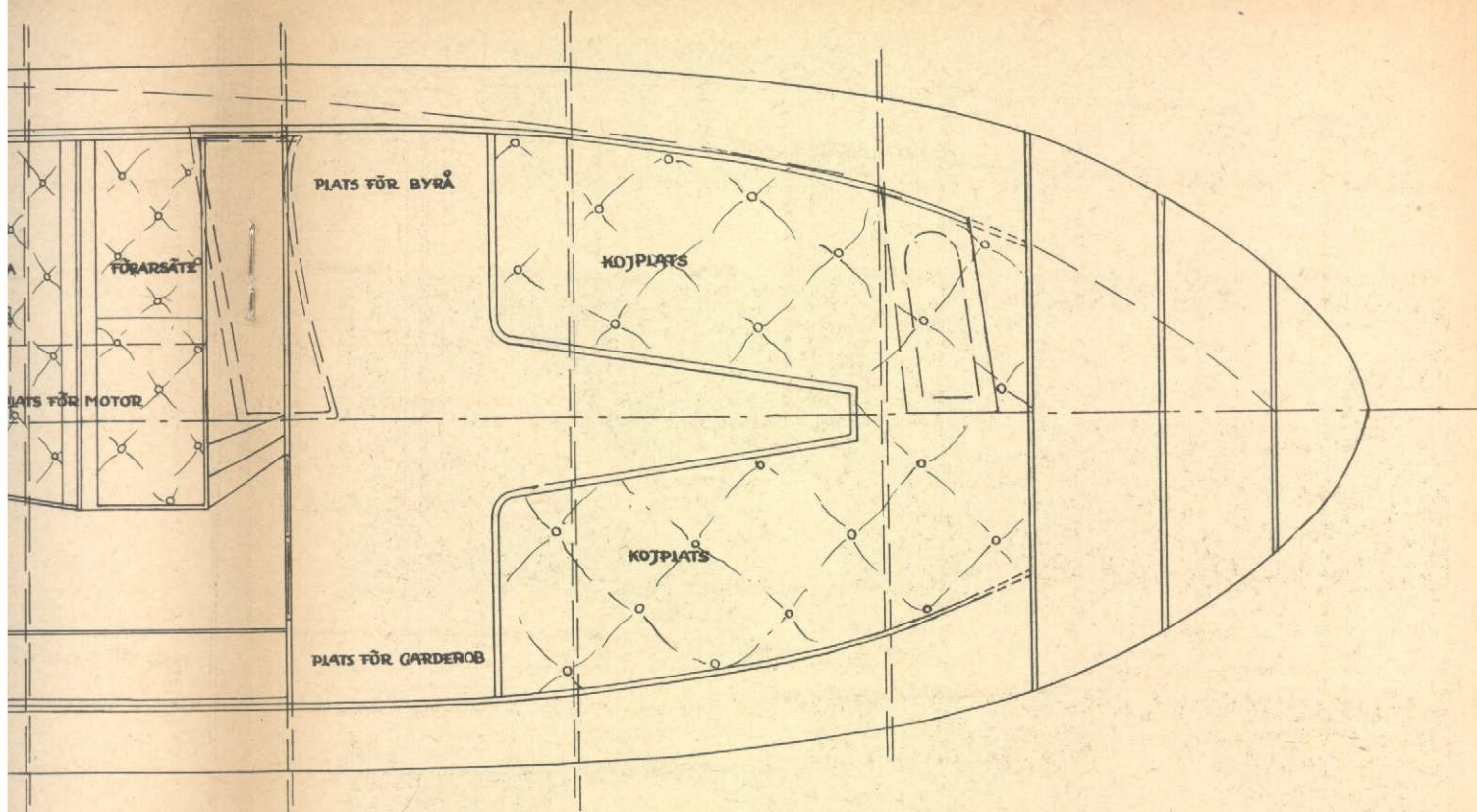


- G. Käpa
- H. Kompressionskammare
- K. Expansionsrör
- L. Luftintag



MIDGET MUSTANG	
SKALA: 1:50	RITAD AV:
DATO: OKT.-49	L. Hellström





HOBBYFOLKS FOLKMOTORBÅT

2:a avsnittet
skala 1:25

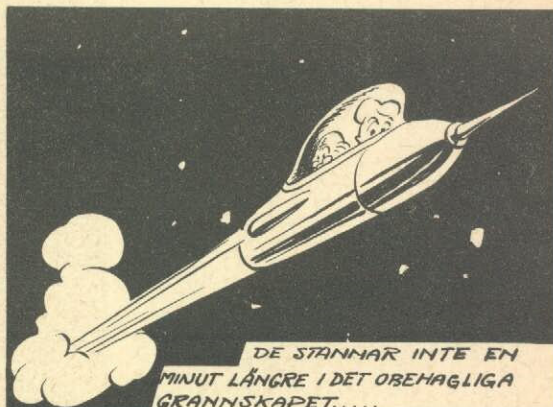
TIDIGARE RITNINGAR I SKALA 1:25
VAR INFÖRD I HOBBYFOLK NR 6
SIDORNA 2, 3, 24 OCH 25.

KOMPLETT RITNINGSSATS I SKALA 1:10
KAN REKVIRERAS DIREKT FRÅN
HOBBYFOLKS REDAKTION, PRIS KR. 9:50

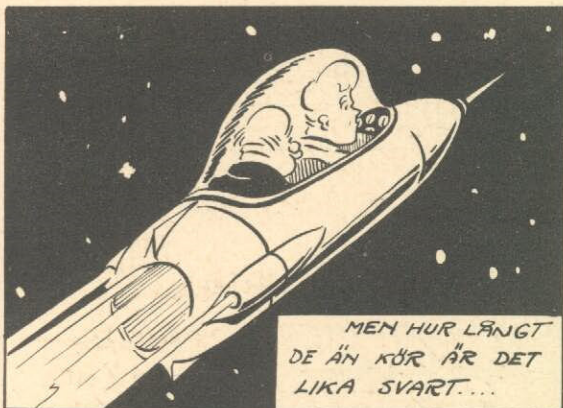
RYMD-JOHAN



FRUKTANSVÄRDA LJUD SÖNDRSLITER NATTENS MÖRKEK. RYMD-JOHAN KVICKNAR TILL AV BARA FÖRSKRÄCKELSEN....



DE STANNAR INTE EN MINUT LÄNGRE I DET OBEHAGLIGA GRÄNSKAPET....



MEN HUR LÄNGT DE ÄN KÖR ÄR DET LIKA SVART....



OM VI BARA KUNDE ORIENTERA OSS! JAG KAN INTE LANDA UTAN SIKT!

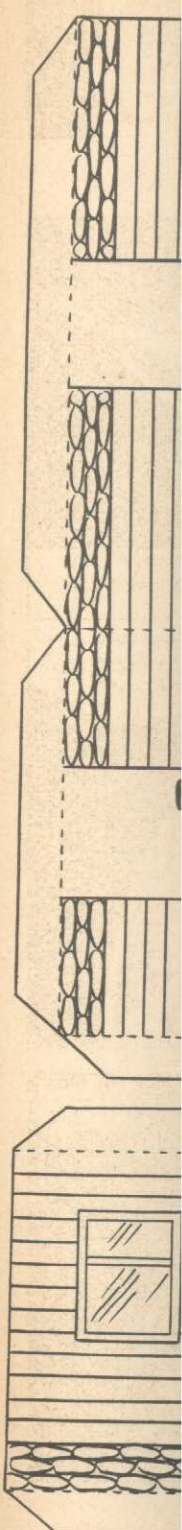


**SE, DÄR BORTA!
LJUS! - EN HEL
STAD!**



VI LANDAR OCH FRÅGAR VAR VI ÄR!

BJÖRNS
HÄRLIGHET
88



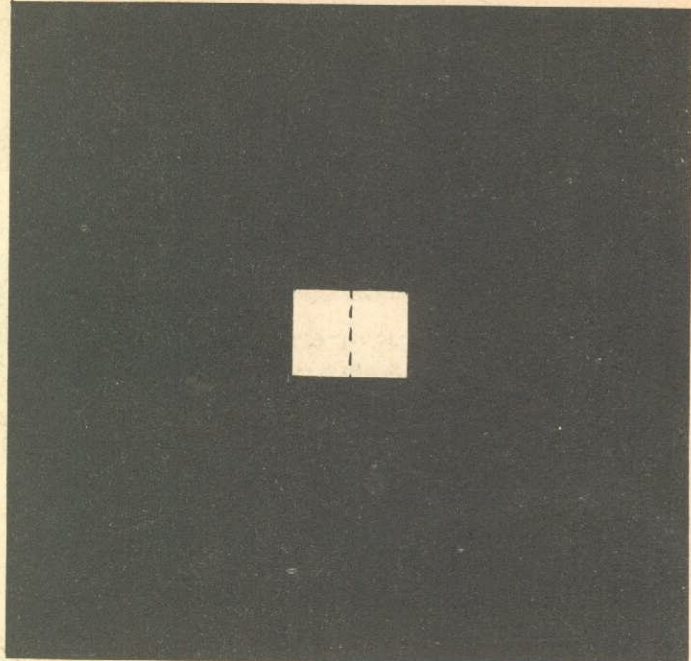
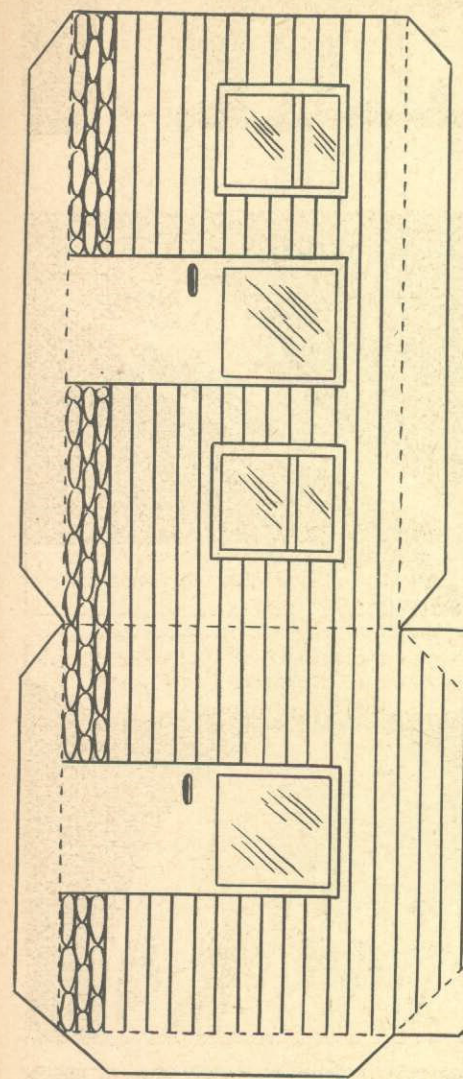


INTE EN BEHAGLIGA

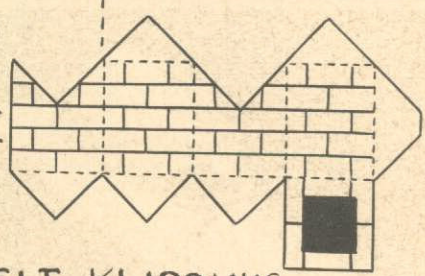
RIENTERA OSS! AN SIKT!



BJÖRNS TÄRLSTÄMM

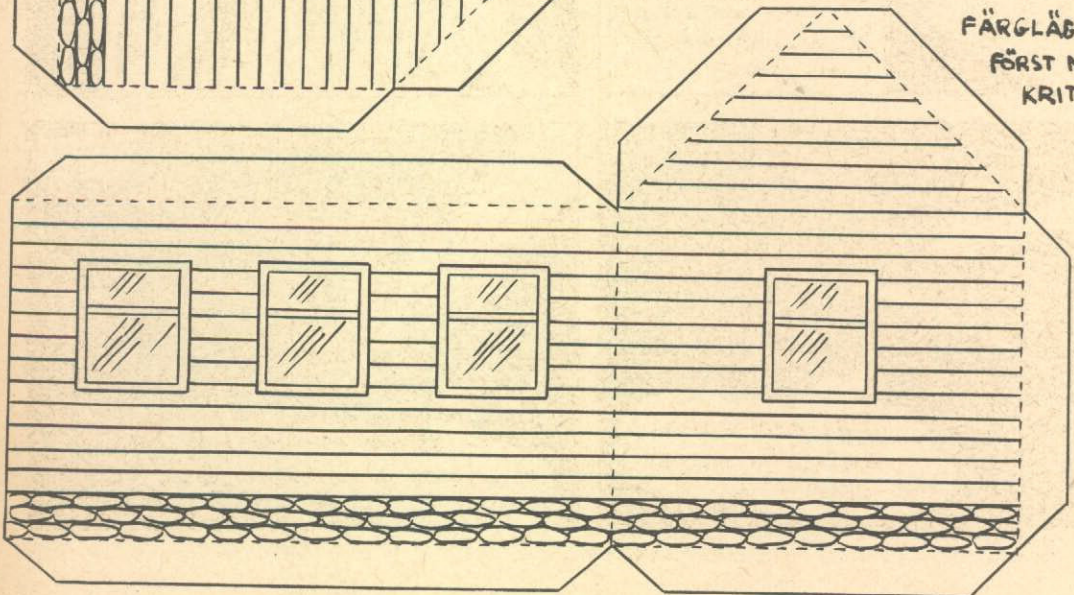


GÅ I TRÄNING MED DENNA STUGA, FÖR I JULNUMRET KOMMER ETT STÖRRE JOBB!



ENKELT KLIPPHUS

FÄRGLÄGG FÖRST MED KRITOR!



S om utlovad med en be en bra och bill

I handeln fi typer av arbet liga dock har alltför dyra. I beskrivas, kan till en mater kronor. Hur n tillverkaren ä hur mycket ha läda.

Som synes a av ett antal h leder. Detta f siktas efter be

Lampan fäs som uppbär e ledar ett arms laren med skä

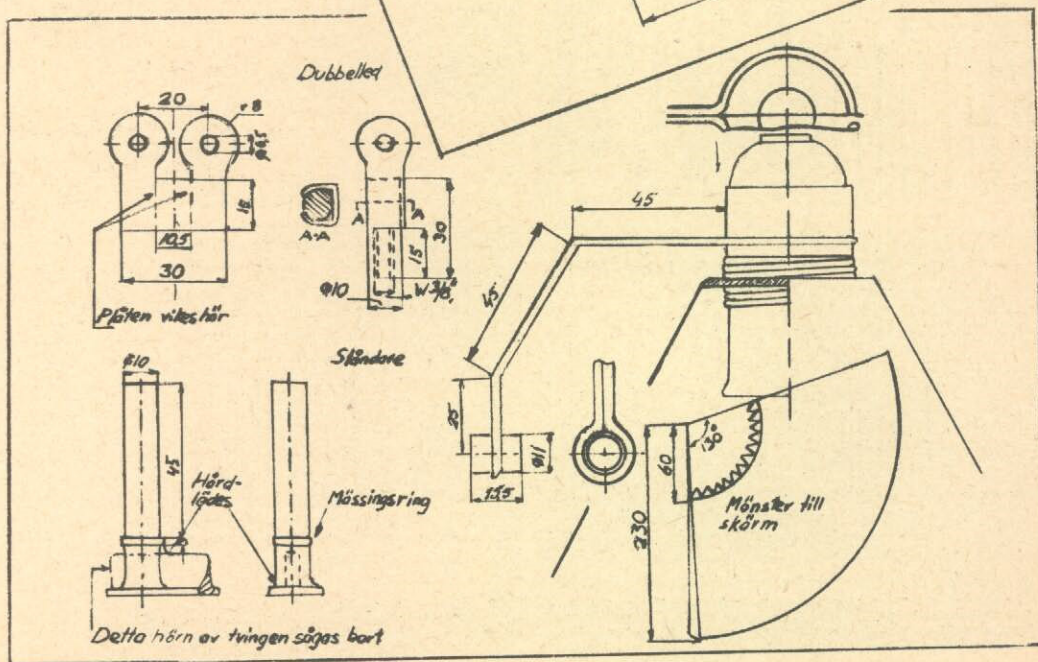
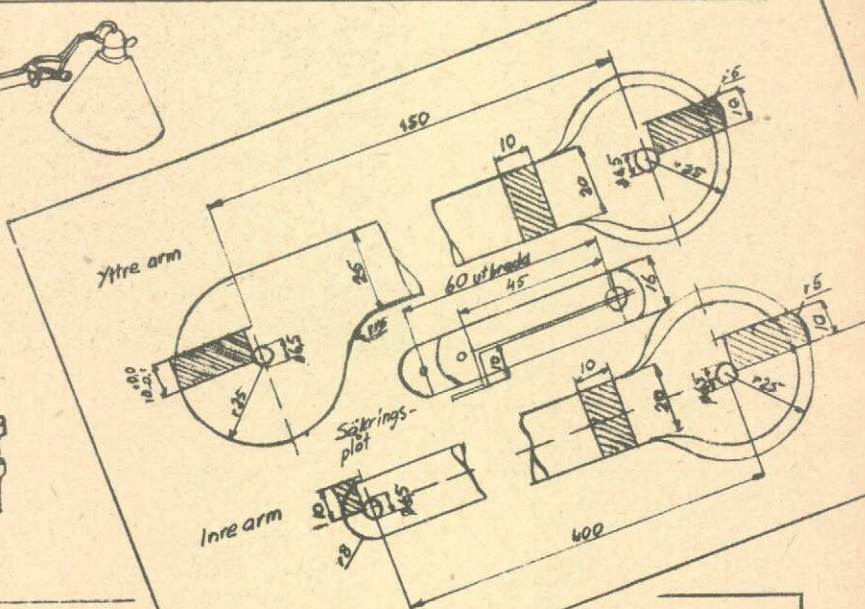
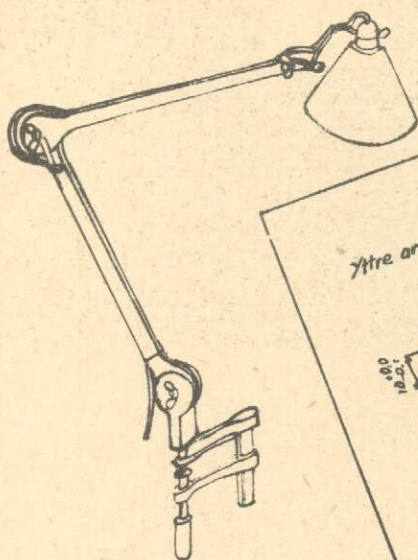
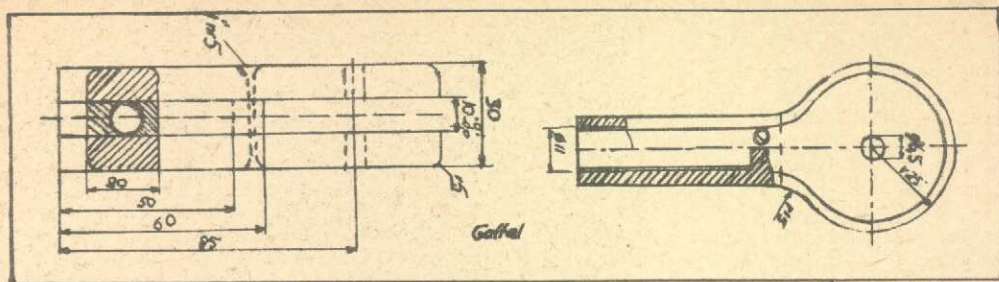
Gaffeln och närmare best lämplig, dären ligt hållfast. V måste man ök Vidare använd singsrör, mäs hållare med v

Gaffeln är t mas samman. träskruvar, 1" pans goda fun gaffeln noga av den arm, so feln är nedifrå med ett mäsir ytterdiametern 10 mm.

Armarnas u ritningen. Det bilda ledernas hyvlade. De få då blir det my gera.

Samtliga trä papper, så att med cellulosa med detta tills

Hela lampan som är gjord av som till dubbel verstal utmärk små toleranser lederna glider tving nr 00 är På den skänke lödas fast mäs järnet, för att s för att det ska ring av samma feln, för att de



ARBETSLAMPA FÖR EN TIA

S om utlovades i förra numret kommer vi nu med en beskrivning på hur man tillverkar en bra och billig arbetslampa för hobbylokalen.

I handeln finns numera ett flertal utmärkta typer av arbetslampor tillgängliga, vilka samtliga dock har det gemensamma felet att vara alltför dyra. Den lampa, som här kommer att beskrivas, kan tillverkas med enkla medel och till en materialkostnad, som understiger tio kronor. Hur mycket beror på hur pass finurlig tillverkaren är vid materialanskaffningen och hur mycket han kan plocka fram ur sin skrotlåda.

Som synes av översiktsskissen består lampan av ett antal huvuddelar, som äro förenade med leder. Detta för att lampans ljus ska kunna siktas efter behov.

Lampan fästes i bordet med en skruvtving, som uppbär en grov trägaffel. I denna gaffel ledar ett armsystem, i vars yttre ände lamphållaren med skärm är fäst via en liten dubbelled.

Gaffeln och armarna är tillverkade av trä, närmare bestämt av vitbok. Även björk är lämplig, däremot inte furu, som ej är tillräckligt hållfast. Vill man trots detta använda furu, måste man öka armarnas tjocklek med 50 %. Vidare användes 10 mm rundstål, 11 mm mässingsrör, mässingsplåt, en skruvtving, en lamphållare med vred, skrivpapper m. m.

Gaffeln är tillverkad av tre delar, som limmas samman. Limningen förstärkes med två träskruvar, 1" nr 5. Det är av stor vikt för lampans goda funktion att måttet på öppningen i gaffeln noga överensstämmer med tjockleken av den arm, som ska passa i öppningen. I gaffeln är nedifrån borrar ett hål, som är infodrat med ett mässingsrör, ett s. k. mandrillrör, med ytterdiametern 11 mm och innerdiametern 10 mm.

Armarnas utseende torde direkt framgå av ritningen. Det är av vikt att de ytor, som ska bilda ledernas friktionsytor, är noggrant planhyvlade. De får ej vara de minsta kullriga, ty då blir det mycket svårt att få lederna att fungera.

Samtliga trädelar putsas noggrant med sandpapper, så att ytan blir fin. De ska ytbehandlas med cellulosalack, men det är lämpligt att vänta med detta tills lampan blivit färdigmonterad.

Hela lampan är vridbar kring en ståndare, som är gjord av 10 mm rundstål. Till denna, liksom till dubbelleden (se nedan) lämpar sig silverstål utmärkt, ty det är tillverkat med mycket små toleranser och med en fin yta, som gör att lederna glider mjukt och utan ryck. Skruvtving nr 00 är lagom stor för detta ändamål. På den skänkel av tvingen, där ståndaren ska lödas fast måste man säga bort ett hörn av järnet, för att ståndaren ska få stöd i sidled och för att det ska bildas en plan yta, som är stor nog för ståndaren. På ståndaren är trådd en ring av samma mässingsrör, som sitter på gaffeln, för att det ska bildas en plan lageryta.

Den lilla dubbelled, som utgör förbindelsen mellan lamphållaren och armen, är tillverkad av ett stycke 0,75 mm mässingsplåt, en bit 10 mm rundstål samt ett stycke 11 mm mässingsrör. Plåten klipptes och vikes enligt ritningen runt rundstålet samt tennlödes fast vid denna. I änden av rundstålet borrar ett hål. Den, som har tillgång till gängverktyg, gängar detta med 3/16" W-gänger. Den som inte har gängverktyg, kan i stället göra hålet frigående och löda fast en skruv i hålet, och skruva på en mutter för att hålla kvar de brickor, som omtalas längre fram.

Mässingsröret, som är 0,5 mm längre än den ur plåthylsan utskjutande ståltoppen, hindras av två plana brickor, mellan vilka är lagd en fjäderbricka, att glida av. Alla dessa brickor hålles på sina platser av den nyssnämnda skruven, som är 1/2" lång (muttern). Skruven (muttern) bör gå styvt i gängorna, för att ej skruva ur sig själv, när lampan inställes i olika riktningar. Armen mellan dubbelleden och lamphållaren är gjord av 3 mm järntråd, som lagts ett varv runt mässingsröret, varefter de båda ändarna böjs parallellt upp till lamphållaren, där de åter grenar sig runt denna. Det hela är tennlött samman.

Lamphållaren ska vara försedd med vred samt vara helgängad utvändigt.

Lampskärmen är gjord av starkt vitt ritpapper, som är klippt enligt figuren och klistrats till en stympad kon. I den övre änden är isatt en smal ring av kraftig papp. Denna ring är fastklämd mellan flänsar, som gängats utanpå lamphållaren. Skärmen är bestruken med cellulosalack, som skyddar den mot att bli smutsig samt gör papperet mera transparent och styvt. Den här beskrivna skärmen ger ett behagligt ljus. För den, som till äventyrs vill göra en skärm av egen konstruktion, ska endast framhållas, att skärmen måste vara lätt för att lampan ej ska behöva vara övedrivet styvt i lederna.

Vi har nu gått igenom tillverkningen av de olika delarna till lampan, och övergår till hopmonteringen.

Gaffeln och den inre armen förenas med en skruv, 1/4", 45 mm lång. Under skruvhuvudet lägges en plansvarvad bricka. Skruven drages åt med en vingmutter. Under denna lägges två plana brickor och mellan dessa en fjäderbricka. Den inre och den yttre armen förenas likaledes med en skruv, 1/4", men endast 40 mm lång. Under skruvhuvudet lägges även här en plan bricka. Under vingmuttern kommer först en vanlig bricka, sedan en fjäderbricka och närmast den yttre armen den plåtremsa, som på ritningen kallas säkerhetsplåt. Säkringsplåten är till för att hindra muttern från att skruva av sig när lampan ställes om. Dess andra ände är med en liten träskruv fäst i den inre armen. Den är gjord av 0,75 mm mässingsplåt.

Om denna led ej vill fungera tillfredsställande, så försök med att lägga emellan en ring av

fortsätter:

de nummer be-
ven om en god
svaga. För att
na blir krafti-
ett s. k. elek-

g på den prin-
metalltråd vid
lade elektroner.
ätningen kalla
d en elektrisk
å två sätt var-
er; direkt upp-
ärmda rör. Den
batteridrift, har
dråd, som, när
ström, bringas
negativt laddade
ett moln runt
na sig i vakum,
kolv i stil med

LV
R
TRÅD)

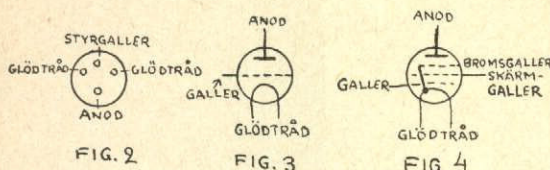
t avstånd från
medelst ett bat-
fört med kato-
le elektronerna
kallas ANOD.
kraftigare ju
olt) på anoden

od placerar en
LER och ger
om att mellan
elspänning, så
att variera i
garna på gall-
strömmen ge-
därför STYR-
t, som ju upp-
ingen på ano-
i mätes i mA.
och katod be-
ER och kallas
bl. a. för lik-
med kristallen
rör med anod,
ler och kallas

elektroder t. ex.
pentoden som
ationer av de

kopplingstrå-
i en sockel på
t undantag är

Enkel 1-rörsförstärkare för batteridrift



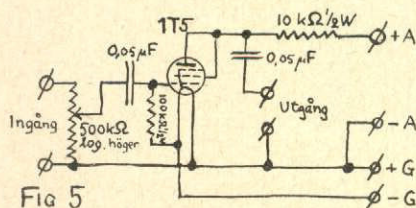
katoden, som ju vid direkt upphettade rör be-
stod av en glödtråd och därför måste anslutas
till två stift för att den skall kunna matas med
en elektrisk ström. För att man skall kunna ta
reda på vilket stift som är anslutet till en viss
elektrod finns s. k. sockelkopplingar, varvid
man tänker sig se röret underifrån. Fig. 2 visar
ett exempel på sockelkopplingen för en triod.

I kopplingsschemor används symboler för att
beteckna de olika rörtypernas karaktär. Fig. 3
visar symbolen för en triod och fig. 4 för en
pentod.

Ett elektronrör måste matas med dels glöd-
spänning, dels anodspänning och dels en s. k.
negativ gallerförspänning för att det skall kunna
fungera som förstärkare. Vid rör med flera gal-
ler, dvs flerelektrodrör, ex.-vis en pentod, måste
flera spänningar tillföras röret t. ex. skärmgal-
lerspänning.

Tack vare de låga signalspänningarna efter en
kristallapparat, kan i denna förstärkare galler-
förspänningen utelämnas.

FÖRSTÄRKAREN, som beskrives i denna arti-
kel består av ett rör, den kallas även 1-stegs-
förstärkare. I konstruktionen har använts ett ame-
rikanskt rör av typen 1 T 5, som är en pentod.
Den har alltså fem elektroder; anod, katod, styr-
galler, skärmgaller och bromsgaller. Röret kopp-
las dock såsom en triod i detta fall. Kopplings-
schemat blir så här:



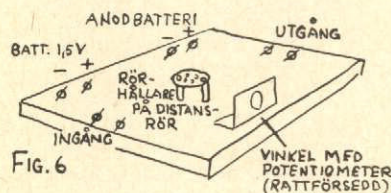
Längst till vänster, efter ingångsklämmorna,
finnes en s. k. potentiometer. Denna är en slags
spänningsdelare varigenom signalspänningarna
på förstärkarrörets galler kan varieras från 0 till
maximispänningen från kristallmottagaren, pick-
upen eller vad som matas in på förstärkaren. In-
kommande signaler på gallret kommer att styra
anodströmmen så att denna varierar i takt med
signalen. Anodströmmen passerar genom ett
motstånd över vilket ett spänningsfall uppstår.
Detta varierar i takt med signalerna på gallret
och uttages via en kondensator i form av en
växelström, som matas in på en hörtelefon eller
mindre högtalare. Kondensatorn förhindrar sam-

tidigt likströmmen från batteriet att komma in
på hörtelefonen.

Mekaniskt kan förstärkaren monteras på
ex.-vis en träplatta varvid rörhållaren monteras
på två c:a 15 mm långa distansrör.

Potentiometern eller volymkontrollen monteras
på en plåtvinkel, som i sin tur fastskruvas på
träplattan. De olika anslutningarna för spän-
ningarna och in- resp. utgångsklämmorna fast-
skruvas även i plattan. Se fig. 6.

LYCKA TILL!!!



FÖRRA NUMRETS KRISTALLMOTTAGARE

kan byggas ut och förbättras på följande sätt:
En fast kondensator på 3000 mfd (pris kr. 0,45)
inkopplas mellan hylsorna till hörtelefonen.
Denna får ljudförbättrande verkan genom att den
tar bort en del störningar.

Kristalldetektorn kan utbytas mot den visser-
ligen mycket dyrare, men bekvämare kristall-
likriktaren IN34. Den senare kostar kr. 14:—,
men är mycket användbar, särskilt när man vill
ha en förstärkare med högtalare i stället för
hörlurarna.

TILLBEHÖR TILL FÖRSTÄRKAREN

och föregående nummers kristallmottagare be-
ställes direkt från Hobbyfolk, Järntorgsgatan 6,
Stockholm, mot postförskott. Prenumeranter er-
håller 20 proc. rabatt å nedanstående priser:

För kristallmottagaren:

..... st. kristalldiod Kr. 14:—
..... » kondensator 3000 mfd » 0:45

För förstärkaren:

..... st. radiatorer 1T5 Kr. 11:—
..... » 0,05 mfd kondensator (2 st.
erf) à » 1:75
..... » potentiometer 500 k-ohm .. » 5:40
..... » motstånd 100 k-ohm 0,5 W .. » 0:30
..... » motstånd 10 k-ohm 0,5 W .. » 0:30
..... » hylsor (6 st. erf) » 0:25
..... » anodbatteri » 7:80
..... » glödströmsbatteri » 2:80

Namn:

Adress:

Jag är prenumerant/ej prenumerant.

Trolleri för alla

200 trick — rikt illustrerad

I boken TROLLERI FÖR ALLA avslöjar den kände illusionisten Charles Hogan ett urval av sina mest förbluffande succénummer. Den brinnande sockerbiten, det värpande röret, glaset som försvann, näsduken som brinner upp och trollas hel igen — se där några exempel på trollkonster som Ni själv lätt kan utföra. Säg sim-sala-bim till Era vänner och kamrater.



— TROLLERI FÖR ALLA gör Er till en populär trollkonstnär!

Sänd in kupongen i dag!

Inb. i eleg. band, 250 sidor i stort form. end. Kr. 8: 50.

Till Bokförlaget ÖRNEEN AB
Stockholm 5

Sänd omgående mot postf. ex.
TROLLERI FÖR ALLA à kr. 8: 50
+ en ringa kostnad i porto.

Namn:

Adress:

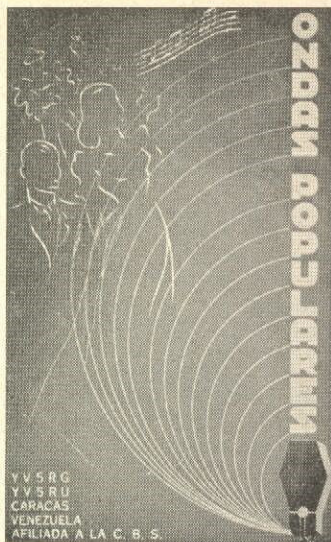
Postadr.: H-F 8

Hobby FOLK

Nr 8 November 1949

Redaktör och ansvarig utgivare: JAN JANGÖ. Annonchef: BENGT LINDGREN
Postadress: Järntorgsgat. 42 — Stockholm
Telefoner: Red. Jangö 11 20 86, Tryckeriet 21 44 16, Annonssavd. 55 00 88. Postgiro-konto 35 49 46. Prenumeration: Helår (10 nummer) kr. 6:—, i Danmark och Norge kr. 8:—.

Carl A. Franzöns Tr. A.-B., Sthlm 1949



Vi

KORTVÅGS- LYSSNARE

RÄTTELSE

Den i förra numret omnämnda Rikisutvarpid, den isländska radion sänder **inte** som uppgavs mellan kl. 15.15 och 15.45, utan mellan kl. 17.15 och 17.45. Utsändningen sker endast på söndagar. Ursäktas missödet.

BREVLÄDA

Vi har fått ett långt och innehållsrikt brev från George Nordh denna månad, och han har hört en hel del stationer. Tyvärr kan vi inte publicera allt vad han har skrivit, men det viktigaste följer här. Stationen PJC1, Curom i Wilemstad på Curacao har hörts kl. 03.00 med QSA1 till 2, QRK2, QSB och CW QRM. Anropade med "Hier is de Curom". Curacao tillhör Holland och således var språket holländska. Frekvensen är 5010 kc/s = 59,88 meter. Radio Pakistan i Dacca på 11890 kc/s = 25,23 meter sänder orientalisk musik från kl. 19.05 och slog igen kl. 19.32. Den kom in med QSA3-4, QRK4 och QSB. LRY, Radio Belgrano i Argentina på 9545 kc/s = 31,44 meter har hörts från kl. 23.50 med reklamprogram för Palmolive tvål. QSA3 och QRK3. YVKB, Radiodifusora Venezuela på 4890 kc/s = 61,35 meter sände reklam för Philip Morris cigaretter. Hört omkring kl. 01.00 med QSA2, QRK2 samt CW QRM. Radio Universal i Venezuela på 4860 kc/s = 61,73 meter sände reklam för Coca Cola. Hördes efter kl. 01.40 med QSA2, QRK2, QSB samt CW QRM. Tack för denna gång George och välkommen med mera tips. Jag hoppas att även andra DX:are vill sända tips till denna spalt och adressen är i så

Bli åt

Gör en e tidningen o Det är mi motor eller att sälja H Alla åter medlemmar Genom me kan Du ock billigare.

Till Hobb torgsgatan 4

Underteck för återförsä lemskap i S

Namn:

Adress: ..

FIN SA
PÅ

På VM visade gången en mo kel körd av W Denna lilla mi båge kommer byggsats från M en liten sensati terade mellan mph (omkr. 14 är försedd med Sportsman. K motorn överför hjulet med re efter, den som

fall The DX-Fa Stockholm.

VERIES

Under den s "veries" ramlat Radio Tamoio ett vykorts-QS ovanifrån kom = 31,22 meter. på 4860 kc/s = kert och färggr denna sida. Ett det som HOI Panama sänder



GS-
RE

Rikisutvarpid,
e som uppgavs
nellan kl. 17.15
ndast på sön-

ehållsrikt brev
d, och han har
rr kan vi inte
t, men det vik-
JC1, Curom i
kl. 03.00 med
QRM. Anropa-
ao tillhör Hol-
lländska. Fre-
meter. Radio
= 25,23 meter
19.05 och slog
QSA3-4, QRK4
i Argentina på
s från kl. 23.50
ve två. QSA3
i Venezuela på
dam för Philip
kl. 01.00 med
adio Universal
3 meter sände
er kl. 01.40 med
QRM. Tack för
nen med mera
a DX:are vill
dressen är i så

Bli återförsäljare av Hobbyfolk!

Gör en extraförtjänst genom att sälja tidningen och ta prenumeranter på Din ort. Det är många som tjänar ihop till en motor eller något annat begärligt genom att sälja Hobbyfolk!

Alla återförsäljare av Hobbyfolk blir medlemmar i Hobbyfolks Supporterklubb. Genom medlemskap i Supporterklubben kan Du också göra en massa hobbyinköp billigare.

Till Hobbyfolks Supporterklubb, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

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

Namn:

Adress:

..... H-F 8

MODELLJÄRNVÄGSNYTT FRÅN WENTZELS

Svensk sensation i fråga om MJ-boggies.

Modell 39 med detaljrikt pressgjutna boggisidor som äro svartoxiderade varför de inte behöver målas. Hjulen äro nållagrade och rullar enastående lätt.

Pris pr styck endast 2: 50
D:o tvåvälsisolerade, pr st 3: 10

Luftledningsstolpar, pressgjutna, färdiga att målas och placeras ut på banan.

Med utriggare pr st 0: 60
Utan " " " " 0: 50

Kraftig reostat på keramikkrans med ratt och gradskiva, 50 W 50 Ohm. Pr st. 19:—
Fram- o. backomkast., ged. konstr. 3: 50
Enpolig strömbrytare, " " 2:—
Selenlikriktare, 3 A 12—20 Volt .. 19:—

WENTZELS

Apelbergsgatan 48

Stockholm

FIN SAK PÅ VÄG

På VM visades för första gången en modellmotorcykel körd av Wilmer White. Denna lilla miniatyrmotorbåge kommer inom kort i byggsats från Mc Coy och är en liten sensation. Den presterade mellan 80 och 90 mph (omkr. 140 kmh) och är försedd med en Mc Coy Sportsman. Kraften från motorn överfördes till bakhjulet med remdrift. Gör efter, den som kan!



fall The DX-Fan, Hobbyfolk, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

VERIES

Under den senaste tiden har några trevliga "veries" ramlat ned i sign. brevlåda. Från ZYC8, Radio Tamoio i Rio de Janeiro, Brasilien har ett vykort-QSL, föreställande Rio de Janeiro ovanifrån kommit. ZYC8 sänder på 9610 kc/s = 31,22 meter. Från YVKF, Ondas Populares på 4860 kc/s = 61,48 meter har kommit ett vackert och färggrant QSL-kort som är avbildat på denna sida. Ett enkelt men trevligt QSL-kort är det som HOLA, Radio Atlantico i Colon, Panama sänder sina rapportörer. Det kommer

också mycket snabbt. HOLA finner man på 6060 kc/s = 49,50 meter.

SWEDEN DX-FAN NEWS

Medlem S41 av the Sweden DX-Fan Club Carl-Åke Nordström, Box 38, Vännäs tänker bilda en lokalklubb av SDXFC i Vännäs eller Umeå. Alla kortvägsintresserade i dessa trakter kan kontakta honom. Klubbens ordförande Eric Good, 5 Aldred Street, Worksop, Notts., England meddelar att SDXFC nu har 202 medlemmar av vilka 160 är svenskar, 20 engelsmän, 7 amerikanare, 3 belgare, 2 norrmän, 2 holländare, 2 irländare, 1 canadensare, 1 dansk, 1 venezuelare (en svensk som bor i Venezuela), 1 portugis, 1 skotte och 1 tysk. THE DX-FAN

Gå nu inte och tro, ärade läsare, att Ni blivit nya Zornar allihop efter att ha läst den här artikeln. Man skall ju lära av andra så mycket man förmår och sedan göra en s. k. "syntes" av alltihop, men vad man än gör, blir man aldrig något annat än — sig själv!

Sedan jag nu varnat för att dra falska slutsatser, kommer jag till pudelns kärna: **Jag har avslöjat Anders Zorn.** Och lustigt nog har Zorn själv ordnat det så för oss alla, att vi själva när som helst kan resa upp till hans ateljé och spionera på hans teknik, hans arbetsmetod, hans material, och framför allt, hans palett.

Avslöjandet var enkelt. Det skedde uppe i Mora, i Zorngården. Res dit ärade läsare, och fördjupa er i måleri. Ett helt museum är inrett med Zorns egen konst och hans förnämliga samlingar, och hans hem och ateljé är öppnade för allmänheten. Ni kan själv gå in i ateljén, ställa Er under takljuset och se Er själv i den förnämliga spegeln, där de många självporträtten blev till, och Ni kommer att haja till, för i spegeln ser Ni er själv i äkta zornsk belysning. Anteckna för minnet noga hur ljuset faller in!

PALETTEN

I ateljén finns ett par paletter, och vid studiet av dessa faller varje hobbymålare i förundran. En så stor målare som Zorn tänker man sig som den store färgmästaren med gnistrande paletter fulla av färger av hundratals olika sorter, och man vill också gärna tänka sig honom som något av bohème med slarvigt urklämda färgklickar över hela paletten. — Och vad finner man? Övre kanten av paletten har i välordnade avdelningar sex olika färgklickar, längst till höger en stor vit klick, därefter mindre klickar med ljusockra, rött, blått, olivgrönt och svart. Sex färger allt som allt i paletten!

I en mindre avdelning på Zornmuséet har man samlat de många studierna på vattenytor, alla målade i akvarell. Jag fick nästan lust att skratta högt vid åsynen av de små utsökta studierna, skratta dels av förtjusning, dels av att man inför denna snabba och enkla uppfattning av ljuset och reflexerna finner svåra måleriska problem lösta med en makalöst fräck enkelhet.

FÖR ATT LEKA ZORN

måste vi emellertid veta något mer om själva tekniken vid måleriet. Som Zorn var en man med föga intresse för konturer, fyllde han ganska kvickt tavlan med färg. Med stora penslar borstade han upp tavlan i utspädd färg, som snabbt torkade in i duken och gav möjlighet att tämligen omgående fortsätta efter undermålningen. Inga detaljer togs med i undermålningen, men däremot begagnade Zorn tillfället att på ett tidigt stadium övertyga sig om att kompositionen var riktig.

Det centrala i tavlan accentuerades vid arbetet efter undermålningen, och mycket stora "betydelselösa" partier av tavlan fick behålla undermålningen för gott.

Jaha, amatörmålare landet runt! Skaffa en fattig palett, rundpenslar och en kontrastrikt motiv, var sparsam med konturerna och studera noggrant ljuseffekter och reflexer. Om motivet är en dalkulla i bara mässingen borde den slutliga tavlan i det närmaste vara en äkta Zorn. Men signera den med det egna namnet, för det troligaste är att det är en äkta Karlsson i alla fall, förutsatt att den ärade läsaren heter Karlsson.

Vi hoppas inom kort kunna avslöja ytterligare några konstnärer. Till dess lev väl och måla och studera flitigt!

SJANGO.

VAR OCH EN SIN EGEN ZORN!

Denna ytterligt spartanska palett klarar sig också amatören utmärkt med. Visst kan det finnas klargula nyanser, som inte ljusockran räcker till, eller smaragdgrönt eller någon annan blandning med insatser av gult. Sådana färger tycks dock Zorn ha ansett som så pass sällan förekommande, att han har nöjt sig med att klämma ut en sådan tillfällig klick på någon av de fria blandningsytorna på paletten.

PENSLARNA

är nästan uteslutande rundpenslar. De passade bäst för studiet av ljuset och reflexerna på hud och vatten. Rundpenseln ger ju inte några skarpt begränsade penseldrag, utan i kanterna övergår färgen mjukt i den intilliggande.

Att Zorn hyste en motvilja mot markerade konturer är det lätt att konstatera, både i oljemåleriet och i etsningarna. Framför allt i de senare märker man nästan en svaghet hos vår store landsman: I blyertsskisserna är han ofta tvungen att rita med konturer, och dessa förarbeten för de excellenta etsningarna har ingenting av de senares fräschör och eleganta ljuseffekter.



Hobbyfolk

November

ornmuséet har
a på vattenytan,
nästan lust att
små utsökta stu-
ting, dels av att
klara uppfattning
svåra måleriska
fräck enkelhet.

mer om själva
rn var en man
fyllde han gan-
ed stora penslar
padd färg, som
av möjlighet att
fter undermål-
undermålningen,
tillfället att på
om att komposi-

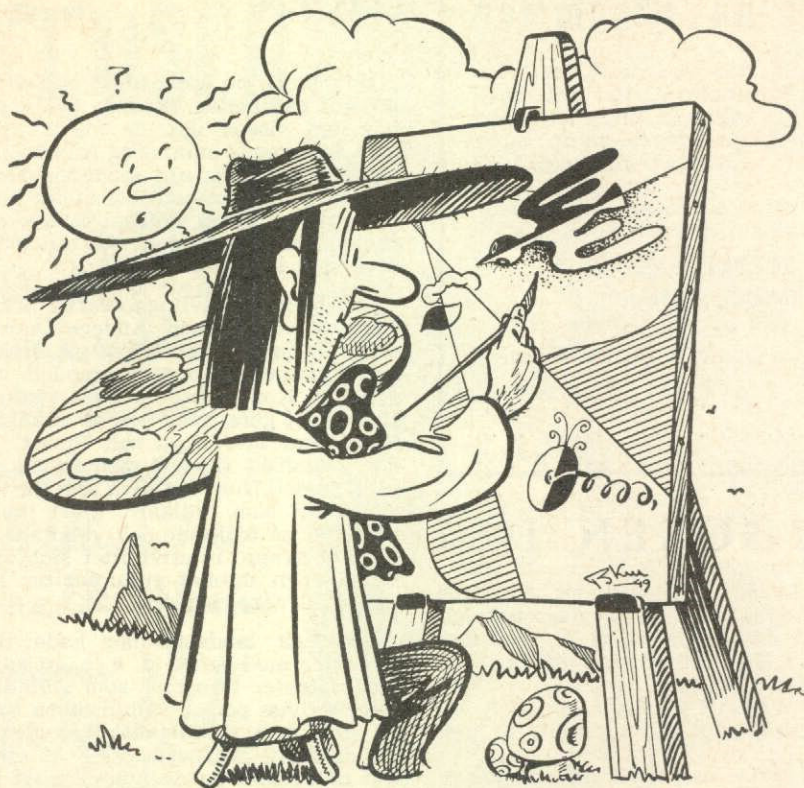
rades vid arbe-
mycket stora
an fick behålla

unt! Skaffa en
en kontrastrikt
rna och studera
er. Om motivet
borde den slut-
en äkta Zorn.
namnet, för det
Karlsso i alla
en heter Karls-

avslöja ytterli-
ss lev väl och

SJANGO.

ORN!



TECKNING och MÅLNING

en trevlig hobby

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

Beckers

butiker i alla stadsdelar



KATALOG nr 4 nu utkommen

Sändes mot 30 öre i frimärken, 40 sid. med mängder av nyheter. Läs i katalogen om den stora välbyggnadstävlingen i vilken Du bl. a. kan vinna 2 st. nya dieselmotorer. Fyll i namn och adress och sänd in kupongen i dag till

TORE HAGLUND & Co.

Modellflygindustri

HOFORS — Telefon 820

Sänd mig katalog nr 4, 30 öre bifogas i frimärken.

Namn

Bostad

Adress H-nytt

HOBBYBOKEN 1950

Lennart Sundström torde bland Sveriges yngre författare leda tämligen överlägset ifråga om antal tryckta böcker. Bara att Hobbyboken 1950 är den sju nd e i ordningen torde säga en hel del. Rutinen börjar komma på allvar, och det är fullt i sin rätt att upprepa omdömet om föregående års Hobbybok: Den senaste är den hittills bästa.

Förlaget chockerar oss med att efter sex Hobbyböcker plötsligt ändra format och pris på Hobbyboken 1950. Den har blivit behändigare i formatet och priset har sänkts till lätt överkomliga 3: 75 häftad, 5: 75 inbunden. Ändringen på formatet har på intet sätt inverkat på innehållet, som är gedignare och mera välplanerat än någonsin. Aktualiteten är det inget fel på, för den börjar med författarens eget reportage från senaste Wakefieldtävlingen, det mest ingående som tryckts på svenska, med talrika och roliga situationsbilder, prislistor och ritningar. **Sven Salenius** bidrar med en välbehövlig lektion i konstruktion av F-modeller och ett skickligt reportage om Bernt Nilsson, medan all världens övriga modellflygkonstruktörer bidrar med ritningar, naturligtvis med skalamodellritare **Björn Karlström** i spetsen. Hobbyfolks red. **Jan Jangö** ger översikten över modellracerbilarnas framfart, regler och byggtips.

Hobbybokens red. älskar att göra boken randig, och hans favorituttryck "ränderna går aldrig ur" har förekommit en och annan gång i författarens inledningar. Genom att formatet minskats har författaren dessutom tvingats att ta bort en del "långrandiga" saker, såsom artiklarna om sjömanskap, och i stället fått en hel del kvicka och välillustrerade reportage om modelljärnväg, modellhus, modellbåtar och motorcykelmodeller.

Det är bara att oförbehållsamt köpa den!

M. L.

MODELLFLYGET FÖR DAGEN

Nyheter på årets SM i modellflyg var inte särskilt påfallande. Som sig bör var det G-klassen som visade upp de mesta nyheterna. De fyra deltagande mannarna från årets Wakefieldlag hade samtliga nya modeller. Konstruktionsfirman Börjesson och Segerfeldt hade nu övergått till en mera normal konstruktion än de okonventionella modeller de använde på Vinter-tävlingen i Örebro.

De "gamla" tävlingsrävarna från Vingarna, Arne Blomgren och Anders Deurell, som nu synes gå in för modellflyg på allvar igen, hade bra modeller. Blomgrens modell var synnerligen lätt. Konstruktören hade tydligen bemödat sig om att göra modellen så enkel som möjligt. Planet var midvingat och "huset" över vingen var genialiskt fastsatt med tryckknappar. Deurells modell, som tog hem segern, följde samma riktlinjer som tidigare gjort konstruktörens modeller så fruktade och välkända. Strömlinjeformad kropp, relativt litet sidoförhållande på vingen och dubbel gummimotor förenad med kughjulsväxel i nosen.

Samtliga landslagsmän hade utrustat sina modeller med timer, d. v. s. ett snöre indränkt med salpeter tjänstgör som stubintråd och ger efter en viss period stabilisatorn ett annat läge. Så gott som samtliga G-flygare var ense om att de äldre profilerna RAF 32 etc. var betydligt pålitligare än de nyare enligt Schmits teorier. En skilde sig dock från mängden. Det var Kjell Eklund från Alvesta. Hans modeller var försedda med mycket tunna profiler, och Eklund kunde känna sig nöjd med att komma före två landslagsmän i prislistan.

Segelmodellklassen visade inte upp något nytt. Kurt Sandbergs segermodell var exakt densamma som vann VT förra året! Stor, kraftig spantbyggd kropp, klädsel med balsa, lång momentarm. Vingen har W-form som liknar gamla hederliga "Reynold". Sandberg gillar Sigurd Isacsons teorier! Bjuvpojckarna som var så framgångsrika i denna klass hade modeller av synnerligen konventionell typ.

F-klassen har länge varit sorgebarnet på modellflygtävlingarna i Sverige. Så även nu. Det verkar som modellflygarna aldrig skulle lära sig rätta tekniken i denna klass. Nu höjde sig Börje Börjessons kärror över mängden, och han tog typiskt nog segern med en tämligen otrimmad modell försedd med den tjeckiska "Atom" dieseln. Det förvånar faktiskt att inte KSAK ser den dåliga standarden i denna klass och försöker få ut några enkla, bra typmodeller i marknaden. Underligt att F-klassens kärror är så svaga. I varje amerikanskt modellflygmagasin finns ju ritningar till sådana modeller. Varför inte bygga sådana beprövade kärror?

KAP.

ellflyg var inte
var det G-klas-
nyheterna. De
rets Wakefield-
Konstruktions-
hade nu över-
raskning än de
inde på Vinter-

från Vingarna,
urell, som nu
var igen, hade
var synnerli-
ligen bemödat
el som möjligt.
t" över vingen
knappar. Deu-
följde samma
konstruktörens
da. Strömlinje-
förhållande på
förenad med

ustrustat sina
snöre indränkt
intråd och ger
ett annat läge.
var ense om
etc. var betyd-
gt Schmits teo-
ngden. Det var
s modeller var
filer, och Ek-
att komma före

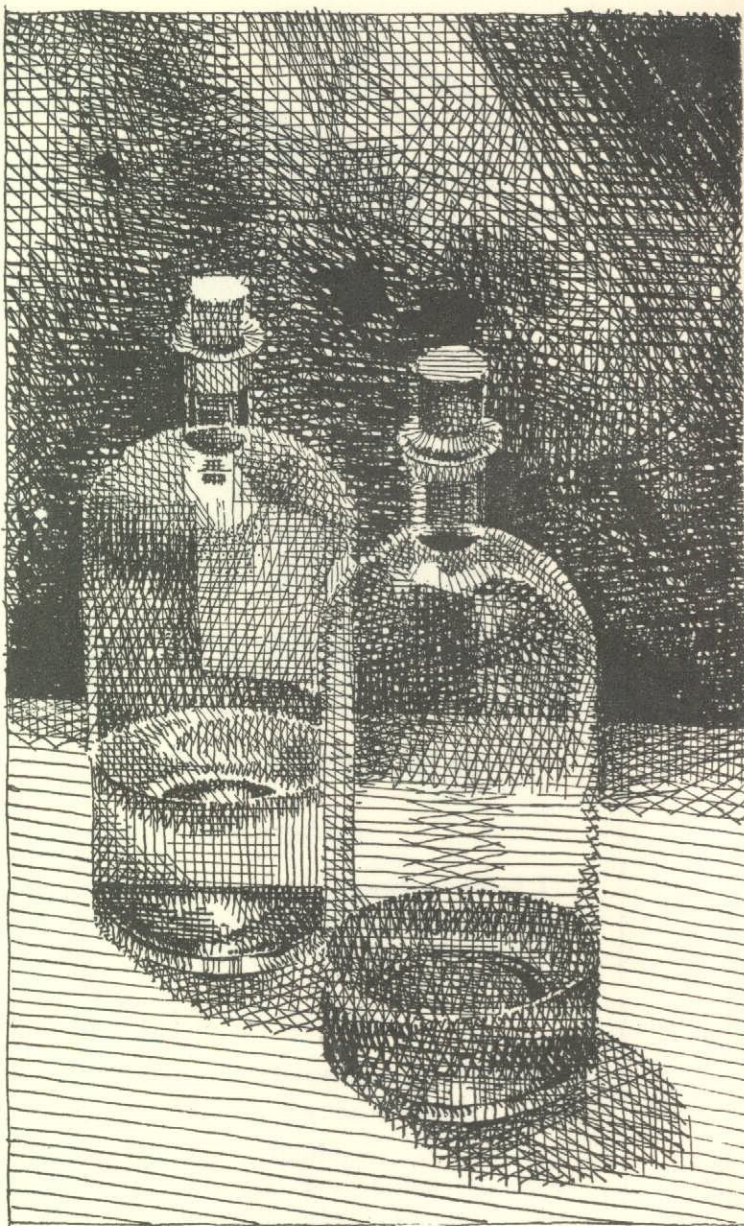
te upp något
tellt var exakt
ret! Stor, kraf-
ed balsa, lång
m som liknar
andberg gillar
karna som var
hade modeller

barnet på mo-
även nu. Det
ig skulle lära
Nu höjde sig
mängden, och
d en tämligen
den tjeckiska
ktiskt att inte
i denna klass
ra typmodeller
lassens kärror
kt modellflyg-
dana modeller.
vade kärror?

KAP.

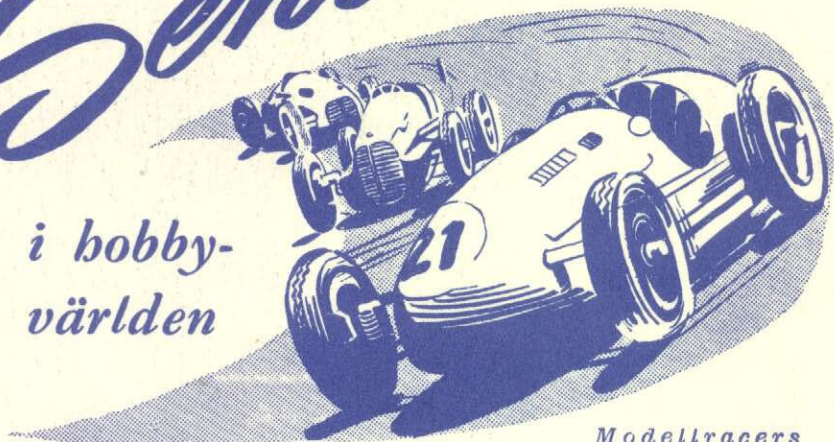
TUSCH

Stora effekter
kan ofta nås
med enkla me-
del. Den find-
rande lusten i
bilden intill
nådde tecknaren
genom att på
fri hand dela
upp bilden i
ett system av
raka parallella
linjer. Försök
själv få fram
den "ekning"
genom att först
rita upp motivet
med tunn blyerts och sedan "behandla" bilden
med en spetsig tusch- eller bläckpenna.



Sensation

*i hobby-
världen*



Modellracers

HOBBYBOKEN 1950 *nu utkommen*

LÄGRE
PRIS
Nytt
praktiskt
format **3:75**

Redigerad av Lennart Sundström

I hobbyentusiasternas årsbok finns allt om modellflyg, modellracing, modelljärnvägar, modellbåtar m. m. • 100-tals ritningar och illustrationer. • Högklassigt material från hela världen.

Ritningar av Björn Karlström m. fl.

LÄS *Flygmeknikern som blev racerstjärna på ett år.*

- Slaget vid Cranfield
- Konstruktion av F-modeller
- Radiostyrda modellplan
- Amerikanska racermotorer
- Modellracerslädar
- Hur man bygger en modell-racer
- Varför inte motorcykelmodeller?
- Skärgårdsredare i miniatyr
- Kappseglingsbåt som amatörbygge

Från
bokhandel eller **A. B. Lind-**
qvists Förlag, Grevturegat. 18,
Sthlm, rekvireras att sändas
mot postförskott ex
Hobbyboken 1950 à kr. 3:75
+ en ringa portokostnad.
Namn:
Adress:
Postadr.: H-F 8