

modell **HOBBY**

MED SPORTFLYG



Nr 1 . Januari 1964
Pris 1:75 inkl. oms.
Danmark och Norge 3: -

**"CUSTOMI-
ZING"**

**Test: WEBRA
WINNER**



**NY
SERIE:
BUZZ
COOPER**



MASSOR AV TÄVLINGAR

TEAM-RACING

**10 sidor:
Vi bygger
en modell-
järnväg**

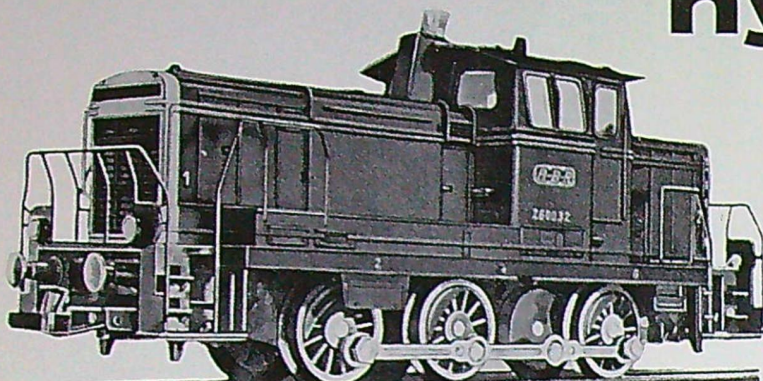
**LYFT
PÅ
MEFANS
KJOL**



BILDSIDAN: 4 LOK I FÄRG

MÄRKLIN

nyheter!



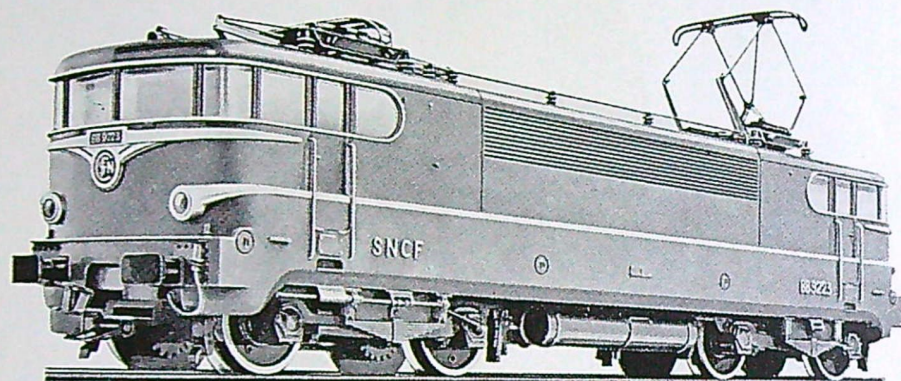
Diesellokomotiv

Tyska Förbundsjärnvägarnas ltt V 60. 3 strålkastare fram och bak. MÄRKLIN TELEX-KOPPEL i båda ändar. Modell enligt utförande. Rikt detaljerat med noggrant återgiven litterabeteckning. Längd 12 cm. 3065 Riktpris 72:—

Samma som 3065, men utan MÄRKLIN TELEX-KOPPEL. Loket är istället försedd med automatiska rangerkoppel fram och bak. 3064 Riktpris 58:—

FRANSKA STATSBANORNAS ELEKTRISKA LOKOMOTIV

Modell av ltt. BB 9200 Société Nationale des Chemins de Fer Français. Motorboggens båda axlar kopplade till motorn. 4 slirskydd ger ökad dragkraft. 4 elektriska strålkastare. 2 fram- och 2 baktill. Omkopplingspak för strömupptagning från luftledning eller mittledare. Rangerkoppel fram- och baktill. Längd 18 cm. 3038 Riktpris 69:50



Universalkylvagn

Tyska Förbundsjärnvägarnas modell Tehs 50. Vit vagn med svart text. Längd 13,3 cm. 4620 Riktpris 11:50



Tankvagn

Tyska Förbundsjärnvägarnas modell Kst 3504. Grå tank med svart underrede. Längd 13,1 cm. 4621 Riktpris 14:50



Vagn för lokaltrafik

Tyska Förbundsjärnvägarnas modell AB 4nb. Vagnskorg i färg som rostfritt stål med mönster av påfågelsögon. Silverfärgat tak, som är avtagbart. Längd 24 cm. 4043 Riktpris 15:50

MÄRKLIN för samhället och ung, MÄRKLIN för hela familjen

FINNS I ER



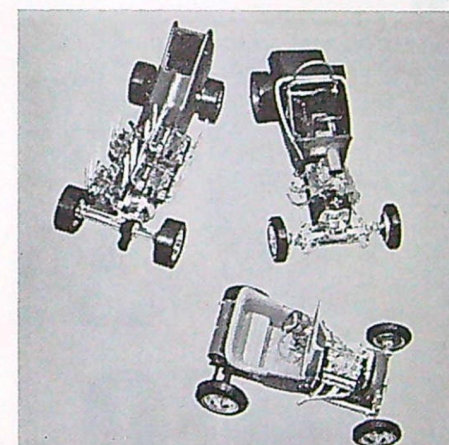
HOBBYAFFÄR

HOBBY

med sportflyg

DANNEMORAGATAN 20
Tel. 33 62 21 - 33 01 00
Postgiro 65 90 55
STOCKHOLM VA
REDAKTION och ANNONSAVDELNING
Tryckeri Nordisk Bokindustri Stockholm
Chef:red Jan Jangö
Annonser Krister Hagéus
Distr. o. pren. Hans Löfmark
Ansv. utg. Åke Bergström

Lyft på mefans kjo!	4
Flygpöjkarna	6
Sveriges flygmuseum	9
Miniracingkalorna kryper nedåt	10
Vilka är flygplanen	11
Customizing	13
Vem bygger försigaste öket	13
Vi bygger en modelljärnväg del II	14
Rösta på modelllok	20
Svenska diesellok på utländska banor	23
Radiostyrd Rearwin Speedster	27
Tekniskt nytt inom teamracing	28
Återblick på modellracer-EM i Zürich	32
Modellmotorfest nr 13 o. 14	35
Tävlingar och klubbiv	36
SM i Formula 152	41
Heard at mr Bugle's door	43
Buzz Cooper	44
Modell-nytt-tips	46



Omslagsbilden behöver inte några särskilda kommentarer. Läs om bilbygg-tävlingen på sidan 13! Vi startar det nya året med nya friska tag, som det framgår av texterna. Det är mycket att pyssla med i detta nummer, och som omväxling börjar en ny tecknad serie.

Modell-Hobby-året 1964

Vi på Modell-Hobbys redaktion kan nu se tillbaka på tidningens första hela verksamhetsår. Första årgången blev som bekant de fyra numren från september till december 1962, andra blev nio nummer under 1963.

Tyvärr har Modell-Hobbys utgivning praktiskt taget under hela året besvärats av en eftersläpning, som medfört förseningar och oregelbunden utgivning. För att utan alltför svåra komplikationer kom-

ma i kapp har vi beslutat att inte ge ut det tionde numret för 1963 utan datera detta nummer januari 1964.

Prenumeranterna kommer som utlovats att få 10 nummer — i prenumerationer som utgår vid årsskiftet räknas alltså januari-numret in i prenumerationen.

Hobbyåret 1963 kom att kännetecknas av en viss återhämtning under det första halvåret och en stark frammarsch under hösten. Måhända bidrog Modell-Hobbys insatser därvidlag en del — vi tänker närmast på den fantastiska radiobåthösten och den väldiga anslutningen från organisationer och publik på vår utställning "Hobby och Fritid".

Vad kan vi vänta av 1964. För Modell-Hobbys del sker en förstärkning av redaktionen i och med att Jan Jangö kommer till tidningen i heltidstjänst. Utställningen "Hobby och Fritid" återkommer, dels med ett stort evenemang utanför Stockholm i februari, dels med en återupprepning i Ostermans i oktober—november nästa år. Ett roligt, spännande hobbyår väntar. Därmed ber Modell-Hobbys redaktion att få tillönska alla sina läsare ETT GOTT NYTT ÅR 1964.

Redaktionen

Officiellt från SMFF

"Sveriges Modellflygförbund hälsar med glädje Modell-Hobbys initiativ att på en utställning sprida intresset för modellbygge och utövande av modellsport i alla dess former, och vi uttalar vårt tack till tidningen för inbjudan att delta som representanter för modellflygarna", yttrade bl. a. SMFF:s ordförande, Sune Persson, vid vår intervju. Han ansåg att utställningen blivit en framgång för arrangörerna och gjorde god propaganda för all slags modellsport. SMFF:s monter var flitigt besökt och gratiserbjudandet att erhålla förbundets tidsskrift var mycket uppskattat.

Under utställningen kunde publiken i montern beskåda bygget av förbundets nya kursmodell "Tempo 1", en A1-modell, dvs. den kan flygas i lilla segelklassen på tävlingar. Förbundet har satt igång en riksfattande verksamhet för medlemsvärning och fördelarna med ett medlemskap är bl. a. att den enskilde medlemmen erhåller vänner och kontakter med likasinnade, han får informationer från förbundet och erhåller förbundets medlemstidning Modell-flygnytt som bl. a. innehåller ritningar och artiklar om bygg- och flygteknik. Intresserade kan vända sig till SMFF, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, där förbundets sekretariat ligger.

SMFF:s tävlingsprogram för hösten blev förskjutet på grund av de stora flygvapenövningarna vilket gjorde att vi inte fick låna militärflygfälten på sedvanliga tidpunkter. Därför kunde tyvärr inte friflyg-SM avhållas förrän den 13:e oktober och dagen innan hölls som vanligt Riksstämman. Vid denna utförs val till SMFF:s styrelse som för nästa år utgörs av ordf. Sune Persson, vice ordf. och protokollsekr. Carl-Erik Aunér, sekf. Lars Andersson, kassör Karl-Anders Eriksson, grenchefer: friflygning Gunnar Kalén, linstyrning Christer Söderberg, radiokontroll Gunnar Hoffman samt specialuppdrag Lennarth Larsson. Suppleanter är Olle Blomberg och Göran Alseby. På riksstämman behandlades klubbarnas och styrelsens motioner. Sälunda erkändes bl. a. combat-2,5 som SM-klass fr. o. m. 1963, R/C V slopades som SM-klass fr. o. m. 1964 på grund av för få deltagare, motorkontroll tilläts i klass R/C III.

Hobby-utställning i Oxelösund

Oxelösund Modellflygklubb tänker ordna en hobbyutställning i stadens Folkets Hus söndagen den 16 februari 1964. I utställningen kommer alla slag av hobbyverksamhet att representeras, och man har även bjudit in intresserade firmor, föreningar och hobbyklubbar att delta med egna monter.

Oxelösund är en ung och framåtsträvande stad som ännu befinner sig i utveckling, säger modellflygklubbens ordförande Erik Wikberg i sin inbjudan. Befolkningen består till övervägande del av unga, nyinflyttade familjer. Det stora flertalet av dess invånare är mycket hobbyintresserade.

EN NY TÄVLING

vad heter båtarna?

Nu gäller det båtar! Alla finns i trevliga byggsatser, och förstapristagaren får en av båtarna i pris. Uppge båttyp för var och en av de tre båtarna. Sänd lösningen, märkt "Båtar", till Modell-Hobby, Dannemoragatan 20, Stockholm Va, senast den 1 febr. 1964.

Pristagaren i vår förra tävling presenteras i februari-numret.



Kjoltyg framtid för mefan

AV SIGGE ISACSON

Sigges Mefa TV-idol

Såg ni mefa-modellerna i TV? Både Aktuellt och Lilla Journalen visade hur Sigge Isacson körde mefan på utställningen Hobby och Fritid. Det var full rulle över den stora bassängen. Senare ordnade han så att mefan fick visa vad den gick för över både land och vatten på en gång: den rusade över vattnet upp över "kulle" och ner på vattnet utan att blinka! Och utan att bli blöt om fötterna... Sigge berättar här.

Snart kom kjolarna in i bilden även för mefan: i TV:s ungdomsprogram "Krumeluren" såg ni kanske bl. a. hur "El-mefan" med sin lilla svaga elektromotor och kånkande på sina standardbatterier lugnt knalade över en tändsticksask! Vad menas nu med mefans kjolar?

Svävaren går över små hus!

Jo de finns nu även på stora svävarer (men inte ännu på SAAB 401, de kommer!) och är den eleganta lösning som plötsligt gör att de stora svävarna kan knalla över "små hus" utan att ta i, trots att luftkudden under mefan är lägre än en halvmeter. Mefan har helt enkelt höjts upp en meter extra i luften och försetts med djupt nerdragna sidor av böjlig, kraftig gummiav, som håller kvar luftkudden. När mefan går över ett högt hinder viker sig kjolen utan att det känns inne i mefan. Nu tar de nyaste svävarna från England 1,5 meter hög sjö, vilket faktiskt är normal våghöjd vid nära storm i Östersjön: mefan kan alltså nu i princip gå över Östersjön utan svårigheter i rimligt väder. Samtidigt har driftskostnaderna gått ner avsevärt för de nya konstruktionerna. Och de mindre svävarna är nu även "terränggående" och klättrar över vattengravar och kullar som den värsta stridsvagn. Detta visade de engelska mefabrikernas chefskonstruktörer på mefasymposiet nyligen i Stockholm. Mefan har kommit långt, ända till serieproduktion hos Westland.

Lätt få El-mefan sväva över tändsticksaskar

Genom att helt enkelt limma kjolar av 0,05 mm tjock PVC-plast runt El-mefans underkant har vi fått den att ta hinder på över 1 cm (en tunn tändsticksask), medan den tidigare svävade med sin hårda undersida 2-3 mm över golvet i nosen. Och det är drag i Elmefan: den knallar inte över tändsticksasken eller andra hinder som är lösa, utan den sopar iväg dem framför kjolen, om de inte är tunga och ligger stadigt. Kjolen är 12 mm hög.

Om nu kjolen blir ojämn eller blåser ut ojämnt av kuddtrycket, så får man justera det eller också klippa bort 2 mm längst bak i vänster kjolkant nedtill, om mefan svänger åt höger och tvärtom. Det är puls- eller reaeffekten som trycker åt motsatt håll

mot den luftstråle man skapar (genom att göra en öppning åt luften).

I byggsatserna är denna kjol nu intagen. (Låt mig också passa på att tala om för dem som behöver en extra lyftfläkt att de nu finns i handeln och passar båda meforna.)

MEFA-modellerna utvecklas ännu...

Visste ni att det ligger flera år av forskning bakom de två mefa-modellerna? Om de konstruerats på samma sätt som de stora meforna skulle endast mycket få hobbyexperter här i landet ha kunnat bygga dem, så invecklade är luftspalter och tryckkammar att göra. Så gjorde jag de första för 2½ år sedan, men det skulle vara att lura pojarna att sälja en sådan byggsats, som skulle vara lika svår att bygga som alla "nybörjarmodellbåtar" av träflak, som hobbyfirmor ännu säljer. Hundratals protokollförda prov i serier har lett fram till dagens enkla byggsatser med ett enda, öppet, färdigformat skrov i plast, utan både botten och luftspalter. Det gick bra att räkna fram lyftfläkten, men "drivvingen", "styrvingen", och ledskenorna som är nya begrepp för just Elmefan och Motormefan, kostade många och besvärliga prov för att ge maximal dragkraft, fart och stabilitet.

Så ny och helt oprövd på modeller tidigare är mefa-principen, att vi ännu utvecklar modellerna. Elmefan har t. ex. fått större drivöppning i akten, Motormefan är nu slutprovad i tunnare plast med tjockare separat lyftfläkt, och även den går fint med kjol under nosen så att den klarar betydligt högre hinder. Vi har med framgång provkört den flera hundra gånger i rejäla små vågor med god fart och full stabilitet (med vattenrodrer förstås), även om farten går ner åtskilligt om vågorna dunsar i stäven som på en båt! Full och imponerande fart, som ingen modellbåt med liknande motor kan slå, uppnår man på blankt vatten (eller alldeles slät asfalt) och 30 % nitrerat bränsle. Då "släpper" mefan totalt och rusar iväg som en ilsken blågting.

Visste ni att MEFA-modellerna är rea-drivna?

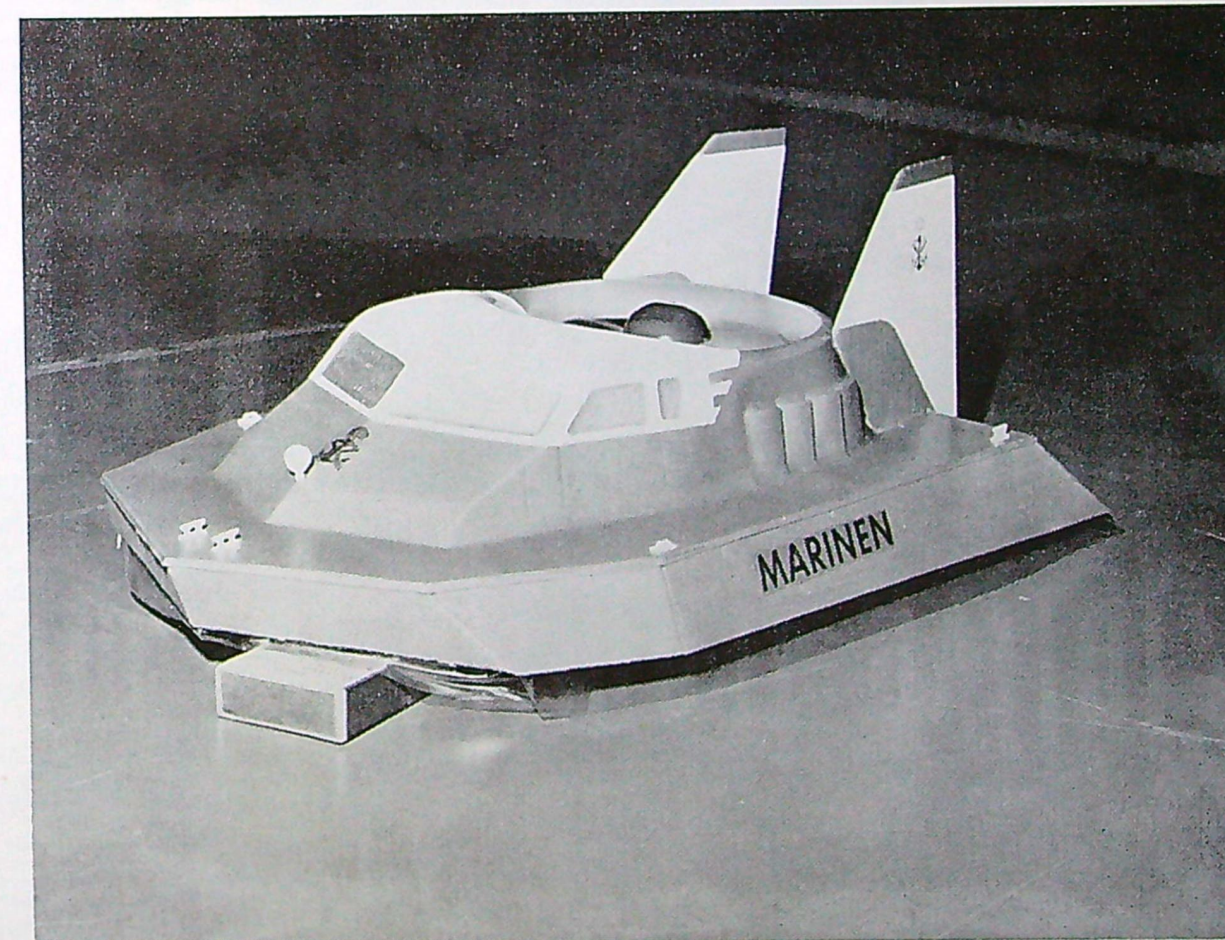
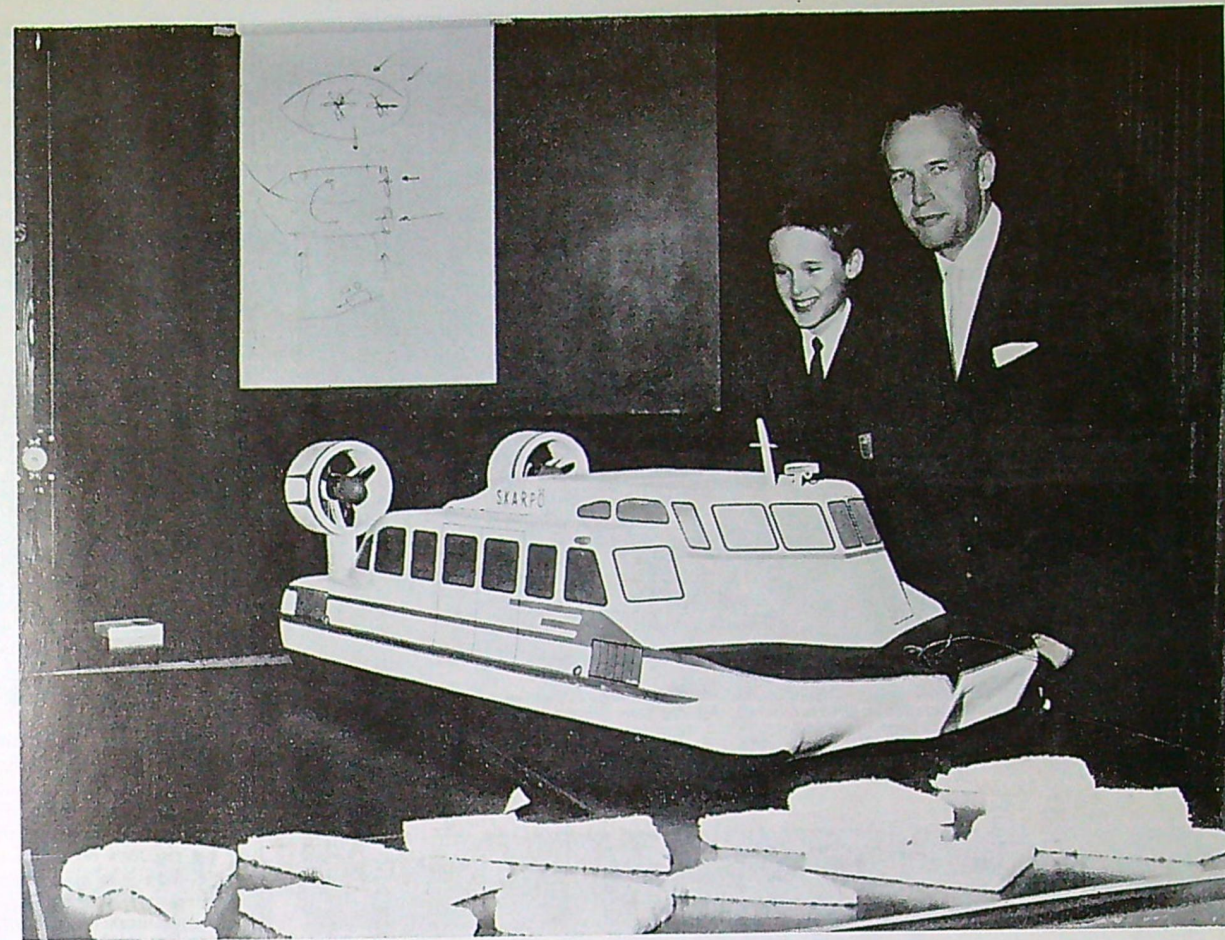
Det är de faktiskt, egentligen pulseffekt-drivna! Men det är ju inte upphettad, expanderad luft som på jetplanen, utan drivkraften är kombinerad med lyftkraften. Lyftfläkten blåser ner luften mot kuddytan. Därvid träffar en del av luftströmmen, ännu under hög hastighet, drivningen med en viss anfallsvinkel, precis som en vanlig ving. Men dess "lyftkraft" blir riktad framåt i st. för uppåt. "Lyftluften" riktas då bakåt och blåser ut genom drivöppningen. Det ger en reakraft riktad framåt, även kallad pulseffekt.

Vi ses på luftkudden!

Lyft på mefans kjol

Det finns bedömare som anser denna modell till "Skarpö", svävaren i Vaxholmsversion, som vårt lands hittills mest lyckade konstruktion bland alla kategorier. Den har gjorts som ett hobbyarbete av Olle Ljungström, chefskonstruktör på SAAB:s svävaravdelning, och hans son Lars. Skarpö har en vikt av 7 kg och lyftfläkten, som är eldriven, har en effekt av 180 W. Skarpö glider lätt över "isflaken" i förgrunden. I full skala ska den gå från Stockholm till Sandhamn på tre kvarts timme.

Sigurd Isacson följde snabbt med utvecklingen och den senaste serien byggsatser innehåller även material till kjolarna som gör elmefan ytterligare ett strå vassare — nu klarar den hinder av en tändsticksasks höjd. Man kan inte märka den minsta lilla uppbrämning av hindret, mefan sveper oberört över det.





Är man flygpojke skall det givetvis flygas, och här är det en grupp som vid ett sommarläger knåpat ihop var sin segelkärva. Några gummi-modeller skymtar också. Att det inte flygs på "riktigt" beror på åldern.

Flygpojkarne är Svenska Flygvapnets ungdomsorganisation för flygintresserade pojkar i åldern 13—19 år. Åren 1947—48 startade Flygpojkarne med avsikt att ge intresserad ungdom kunskap om flyg och Flygvapnet. Givetvis hade man även avsikt att försöka sprida upplysning om de yrken som Flygvapnet kan erbjuda. Organisationen startade i blygsam omfattning men vartefter den blev känd, växte den så det knakade i fogarna. Idag har så gott som alla flygflottiljer kursverksamhet för Flygpojkarne och medlems-talet är uppe i den imponerande siffran 2.000. Det är avgjort ett gott initiativ från vapnet, och med all säkerhet en mycket nyttig sådan, då man ju redan i de tidiga ton-åren grundmurar ett intresse och förtroende för Flygvapnet. Det är många personer som idag är anställda inom Flygvapnet som börjat som Flygpojke.

Verksamheten bedrivs dels vintertid som kvällskurser och dels sommartid som särskilt organiserade kurser och läger vid vissa förband. Det är vinterkurserna som är mest frekventerade, och dessa uppdelas i första hand på två grupper, juniorer (13—14 år) och seniorer (15—19 år), och dessa i sin tur uppdelas i olika utbildningsgrenar, såsom motorlära, linetrainerkurser (flygning i simulator) osv. Till grundregeln hör att alla skall gå igenom den s. k. allmänna kursen, vilken behandlar flyg i allmänhet, och Flygvapnet i synnerhet. Sommarkurserna är de mest populära, då grabbarna till en mycket låg kostnad får komma på flottilj under tre veckor. Tre veckor som för en flygbiten yngling ter sig som en dröm. Han inte bara får se flyg, han får själv medverka i den dagliga rutinen vid ett flygförband, och i allmänhet avslutas kursen med en flygtur, kronan på verket!

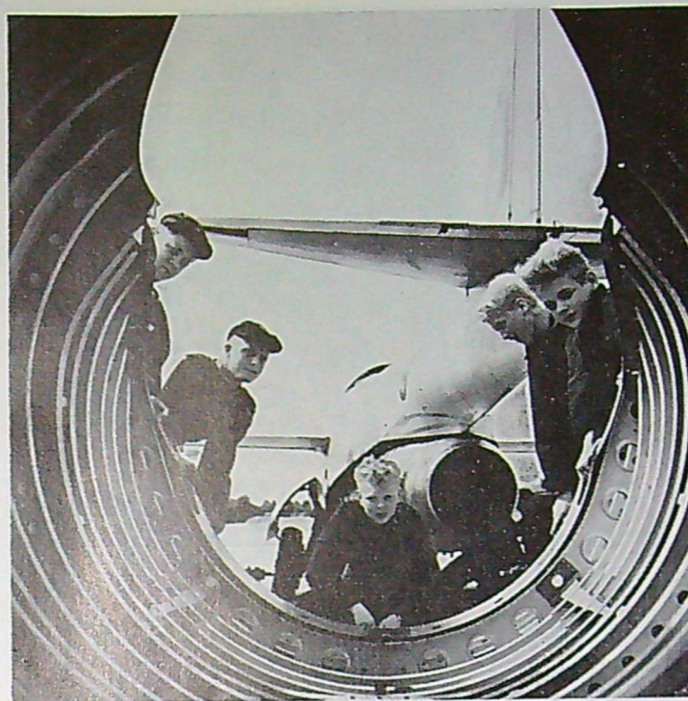
Motsvarande organisationer finns även i flertalet andra europeiska samt nord- och sydamerikanska länder. För en kontakt över gränserna har man årligen ett så kallat internationellt flygpojsutbyte, i vilket även våra flygpojkar deltar. Således får 13 flygpojkar varje år fara utomlands under en 3-veckorsperiod varunder det svenska flygvapnet tar emot lika många utländska gäster. Till dessa resor uttages flygpojkar som genom intresse och flit gjort sig förtjänta därav. Men vägen till utlandsresan är lång, och konkurrensen hård. Den föregås till och med av personlig testning, så undra på att de uttagna pojkarne verkligen sträcker på sig.

Ja, flygpojkarne har låtit tala om sig, vilket föranledde oss att ta kontakt med flygvapnets rekryteringsofficer Björn Holmbäck och vi frågade: Har verkligen flygpojsorganisationen en så stor mission att fylla?

Ja, avgjort. Det är hos de unga grabbarna vi grundmurar ett intresse och en fortlöpande kontakt. Flygvapnet av idag har så många utbildningslinjer där vi behöver god och pålitlig arbetskraft, att vi måste göra klart för den uppväxande generationen redan i unga år vilka möjligheter Flygvapnet kan erbjuda.

För dem av tidningens läsare som kan vara intresserade av flygpojkarne kan vi omtala att ansökan om deltagande till vinterkurserna göres till respektive flottiljchef. I vissa fall utlyses kursernas början genom annonsering i lokalpressen. Ansökan till deltagande vid sommarkurser och läger ställes dock till Chefen för Flygvapnet, Stockholm 80.

Från Flygvapnets internationella flygpojsutbyte 1963 hör den här bilden. Det är Svante Liedberg och Lars Thelander som gästade Holland, och här bekantar sig med segelflygplanet Sagitta hos Kungl. Hålländska Aeroklubben.



På Flygvapnets sommarkurser och läger får deltagarna följa den dagliga rutinen på flottiljen, och här är det ett gäng flygpojkar från F 7, som inspekterar utblåsningsskalet till en J 29 "Flygande tunnan".



Till höjdpunkterna vid Flygvapnets sommarkurser och läger hör en flygtur som i allmänhet sker med skolflygplanet SK 16. Titta på bilden, lyckligare grabb får man leta efter.

FLYGPOJKARNA - En ung organisation under stark expansion

AV MAGNUS LÖFSTRÖM





Delade meningar om Sveriges flygmuseum

Frågan om ett stort centralt flygmuseum har blötts och stötts i ca tio (om inte mer) år av Luftfartsstyrelsen och senast var frågan uppe till behandling förra månaden vid en estraddebatt med representanter från bl. a. Linköpings Flygmuseikommitté, Luftfartsstyrelsen, Flygvapnet, SAAB med flera. Meningarna är delade om var man skall försöka samla alla de gamla relikerna från en svunnen flyg-epok. I dagens läge verkar det som om man inte vare sig besluts- mässigt eller ekonomiskt kan bestämma sig var ett eventuellt stor- flygmuseum skulle placeras. Ganska allmänt har man väl accepterat tanken på ett flygmuseum i Linköping. Det finns flera skäl till detta, bl. a. har ju flygvapnets vagna stått i Linköping genom Malmslätt, och vidare har ju SAAB sina flygplanfabriker där. Man har i Stads- fullmäktige i Linköping redan godkänt ett bygge på två miljoner kronor. I själva verket finns redan ett flygmuseum på Malmslätt. Detta får man dock mer eller mindre betrakta som ett provisorium. Flygplanssamlingen har växt och museet är för länge sedan trång- bott. Den gamla lägerhyddan ligger vidare inom militärt område, som gjort att det alltid måste bli en del problem för utomstående besökare. Nu kanske någon läsare frågar sig varför inte Flygvapnet självt svarar för en så pass viktig fråga som detta med ett flyg- museum är. Men tyvärr, att bygga en speciell lokal och att hålla folk kostar pengar, och detta tillåter inte Flygvapnets budget. Flygvapenchefen har i stället givit ett halvt löfte till den organisa- tion eller privatperson som ordnar ett tillfredsställande museum att få överta vapnets unika samling.

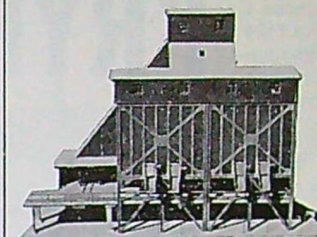
Ytterligare Flygmuseumprojekt finns på Arlanda, där man har planer på att visa utvecklingen inom civilflyget. På Arlanda finns en barack om 540 kvm i vilken man tänkt inrymma museet. Rit- ningar är klara, men det är även här den ekonomiska sidan som är svår- lösbar. Man har även i den kgl. Hufvudstaden tillsatt en kom- mitté för att söka bevara Tekniska Museets samlingar. Kommittén har här för avsikt att låta museet inte bara inrymma flygplan, utan även andra kommunikationsmedel. Man skulle med andra ord försöka skapa ett kommunikationsmuseum, och där som sagt försöka in- rymma en del av Tekniska Museets samlingar, bl. a. två flygplan som nu på grund av utrymmebrist är hänvisade att stå i det fria. Det är en gammal Junkermaskin och ett exemplar av SAAB:s myc- ket berömda och omdiskuterade J21:a. Att vådrets makter inte är nyttiga för dessa båda plan är uppenbart. För övrigt har museet ett tiotal plan magasinerade och som bara väntar på uppställningsplats. I landet för övrigt finns en del material på olika platser, och det är synd att man inte kan ordna ett centralt storflygmuseum någonstans i Sverige, där allt samlades under ett tak, och där nu gamla och kommande epoker inom svensk flyghistoria kan bevaras genom följande uppställning: Allt material från flygmuseet i Linköping som omfattar 20 flygplan samt mängder med flygmaterial och motorer. Allt material från Tekniska Flygmuseet i Stockholm, allt material från flygavdelningarna vid Malmö museum, Industrihistoriska i Göteborg, Enoch Thulin-museet i Landskrona. Allt material som på privat initiativ insamlats av Ing. Enger, Stockholm, bl. a. förarkabi- nen till den välkända "Södermanland", det svensk-tyska hemslojdade flygplanet från 20-talet, den första auto-giron samt mängder med intressant material från postflygets barndom. Av segelflygplan finns även en tämligen rik kollektion, bl. a. den enda svenska serietill- verkade kärran Fi-L, som byggdes 1944. Ja, material saknas det inte, men väl lokal.

Var ska alla våra gamla fina flygplan få sitt vilorum, blir det Linköping, Stockholm, Arlanda eller... Här ser vi den gamla troljnarinnan Tummelisa, som i väntan på riktig lokal slumrar i någon flyghangar i Sverige.

Vi bygger med...

WIAD

modellhus skala HO
Högklassiga model-
ler och byggsatser



SORTERINGSVERK

Placeras lämpligen vid ett stenbrott. 4 urlastningsluckor kan öppnas o. stängas med elektromagnet. En tek- niskt mycket intressant byggnad. Storlek 200x100x205 mm. Nr 302 B byggsats Kr 24: 75 Nr 302 OB d:o utan reläer Kr 16: 50



RÖRLIG PORTALKRAN,

levereras med 4 elmotorer och ställ- pult, 4 olika funktioner kan åstad- kommas. En skalamodell, som pry- der varje modelltågsanläggning. Nr 307 EB, byggsats Kr 72: 50 För handmanövr. utan elmotorer. Nr 307 B, byggsats Kr 19: 75

Liliput

skala HO modelljärnväg
med kvalitet!

Vagnarna kan köras på alla rälsystem, och finns med koppling passande marknadens mest sålda tågfabrikat.



RESTAURANT- OCH SOVVAGN,

i 3 olika utföranden, Wagon-Lits eller Mitropa i blått, brunt eller rödbrunt. Längd 235 mm. Nr 260-67 Kr 14: 50

Graupner

— NYHETER

CONSUL

Graupners nya 2-4-kanals radiomodell för 0,8-1 cc motorer. Helt i CELLPLAST. Lättbyggd. Spännvidd 1030 mm. Nr 4619 byggsats kr 56: —



THEODOR HEUSS

Räddningskryssare för 1-3 elmotorer samt 2 -10 kanalers radio- styrning. 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

MINIRACINGSKALORNA

KRYPER NEDÅT!

Om man studerar alla nyheter ifråga om miniracing finner man de flesta nyheterna i skalor som ligger under de ursprungliga 1:24 och 1:32. Ser vi på svenska marknaden finns det nyheter i såväl 1:24 som skalorna omkring 1:32 — jag tänker då närmast på Strombecker och Stabos Carrera — men internationellt sett överväger de "små" nyheterna.

Faller är det stora europeiska märket i HO. Den som jämför banans utformning med de fem amerikanska HO-märkena Marx, Atlas, Penn Line, Aurora och Tyco finner att man här av någon outgrundlig orsak enats om samma standard — ett smalt mittspår och strömtillförande smala skenor på vars inre sida om mittspåret och på ett avstånd från varandra av ganska exakt 16,5 mm — som är spårvidden för tåg och spårvagnar i HO! Atlas har t. o. m. framställt "övergångsskenor" så att man kan blanda spår från olika märken! Är det någon som känner igen sig från modelljärnvägarnas värld???

Ser man på "skalshastigheten" visar det sig att många HO-bilar går snabbare än sina kolleger. Framdrivningen sker både med summer motor (samma som Wrenn har) och med vanlig likströmsmotor. Aurora har haft lyckade konstruktioner med summermotor. Deras nya likströmsmotor, som har gjort dem till det snabbaste HO-märket i USA, är en platt motor med vertikal utgående axel som med tre kugghjul överför sin stora kraft och sitt snabba varvtal till en vinkelväxel.

Antalet olika miniracing märken i den svenska marknaden är mer än tillräckligt stort just nu, och vad vi helst vill är nog att det snarast kommer någon form av utgallring till stånd. Men hur ska det ske? De nya märken som introducerats, inte minst de "små", har många trevliga egenskaper. Låt oss se på ett av de mera moderata ny-tillskotten: SRM, skala 1:40.

SRM-banan

påminner ganska mycket om Airfix. Strömskenorna av T-profil är nedgjutna i plasten 3 mm från spåret (som också är 3 mm) och är ca 3 mm breda. Bansektionerna är hyggligt tilltagna, rakorna är 25 cm långa och kostar lösa ca 4: — kronor per styck. Grund-satsen som bildar en åtta har en viadukt med stöd för backarna av kartong, originellt ska man säga i plastens tidevarv. Skyddsstaketen är av mjuk, böjlig plast men förefaller ha litet väl lätt att lossa.

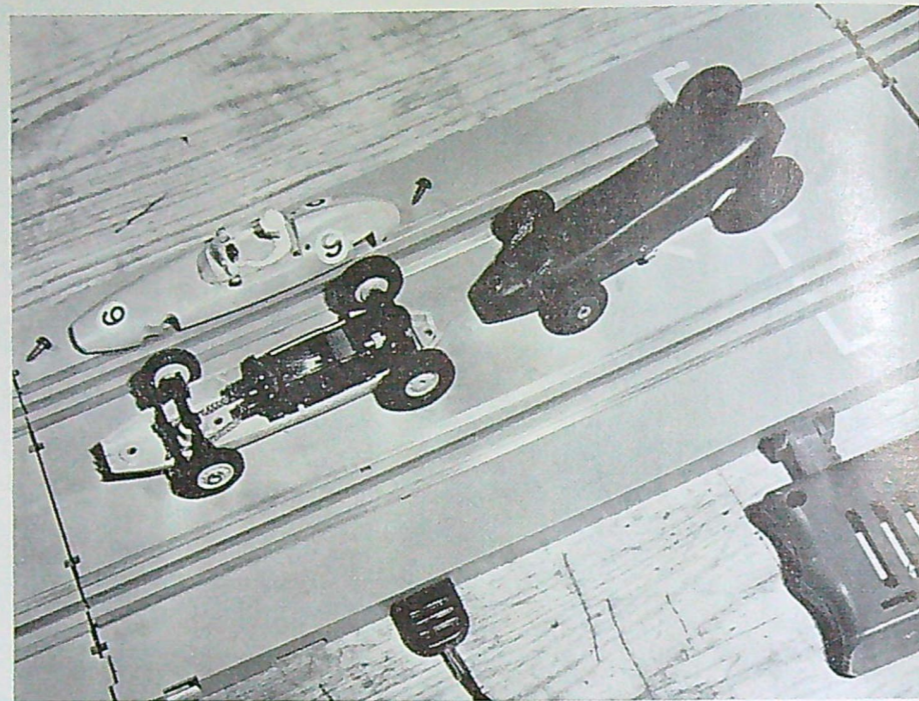
Reglagen

hör till de minsta som någonsin gjorts. De är ungefär tändsticksstora, har kontinuerligt pådrag med fyra fasta lägen i vilka de kan låsas så att man kan spela "Grand Prix-Patience" med sig själv.

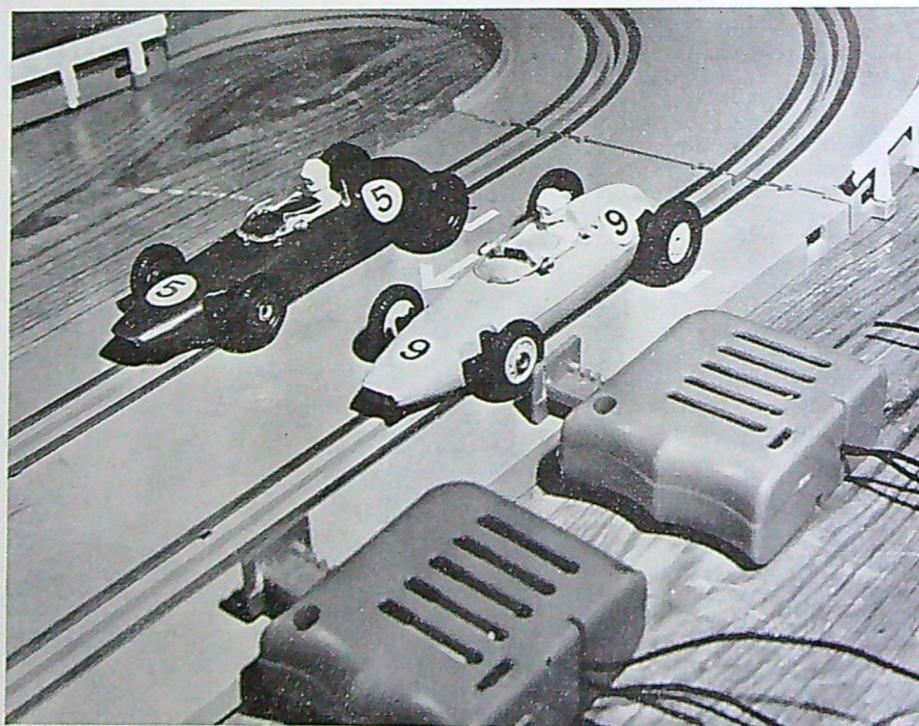
Bilarna är

emellertid det verkligt intressanta hos SRM. Man har börjat med modeller av BRM, men Cooper, Lotus och Ferrari ska följa snabbt efter. Chassiet är mycket märkligt. Trots skalan 1:40 har man fjädring på alla fyra hjulen och ackermannstyrning på framhjulen! Alla stag och axlar är i nylon.

Motorn är avlång, med plan kollektor på framsidan med spiralfjädrar för motorkolen. På den utgående motoraxeln sitter ett litet mässingsdrev, som driver ett tandhjul av



Insida och undersida på SRM-bilarna ses ovan, liksom den lilla trepoliga stickkontakten. Nedan två BRM-bilar uppställda för start. Oliktfärgade köraggregat är en trevlig finess. Banan liknar mycket Airfix-banan. Reservdelssystemet är välorganiserat.

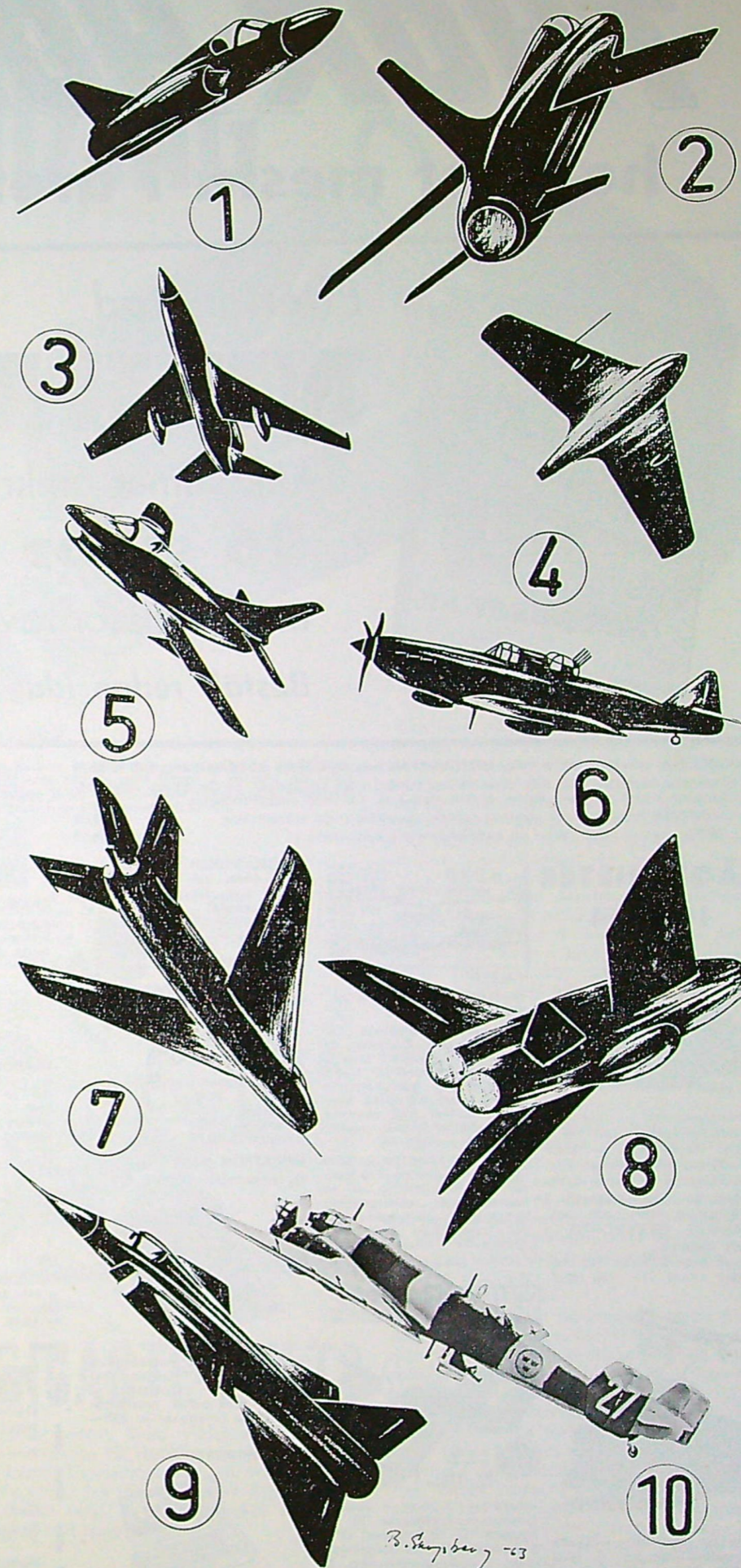


nylon på bakhjulsaxeln. Den senares lager är sammanbyggt med motorn.

Ackermannstyrningens främre stag har en nabb som går i styrspåret. En andra nabb sitter i karossens underdel. De båda kaross-

halvorna hålls ihop av vanliga träskruvar. Dessa skruvas i underifrån. I överhalvan är gummibussningar infällda, i vilka skruven tar gäng. Ingen risk för förlitning som så lätt sker när man skruvar direkt i plasten!

Vilka är flygplanen



I samband med att vi kungör resultatet av Flygvapnets tävling "10 Flygplan" på Hobby o Fritid får du nu tillfälle att testa ditt kunnande på olika flygplanstyper.

Vad föreställer bilderna här bredvid? Grubbla en stund — när lösningen är klar kan du kolla med svaret längst ner på sidan.

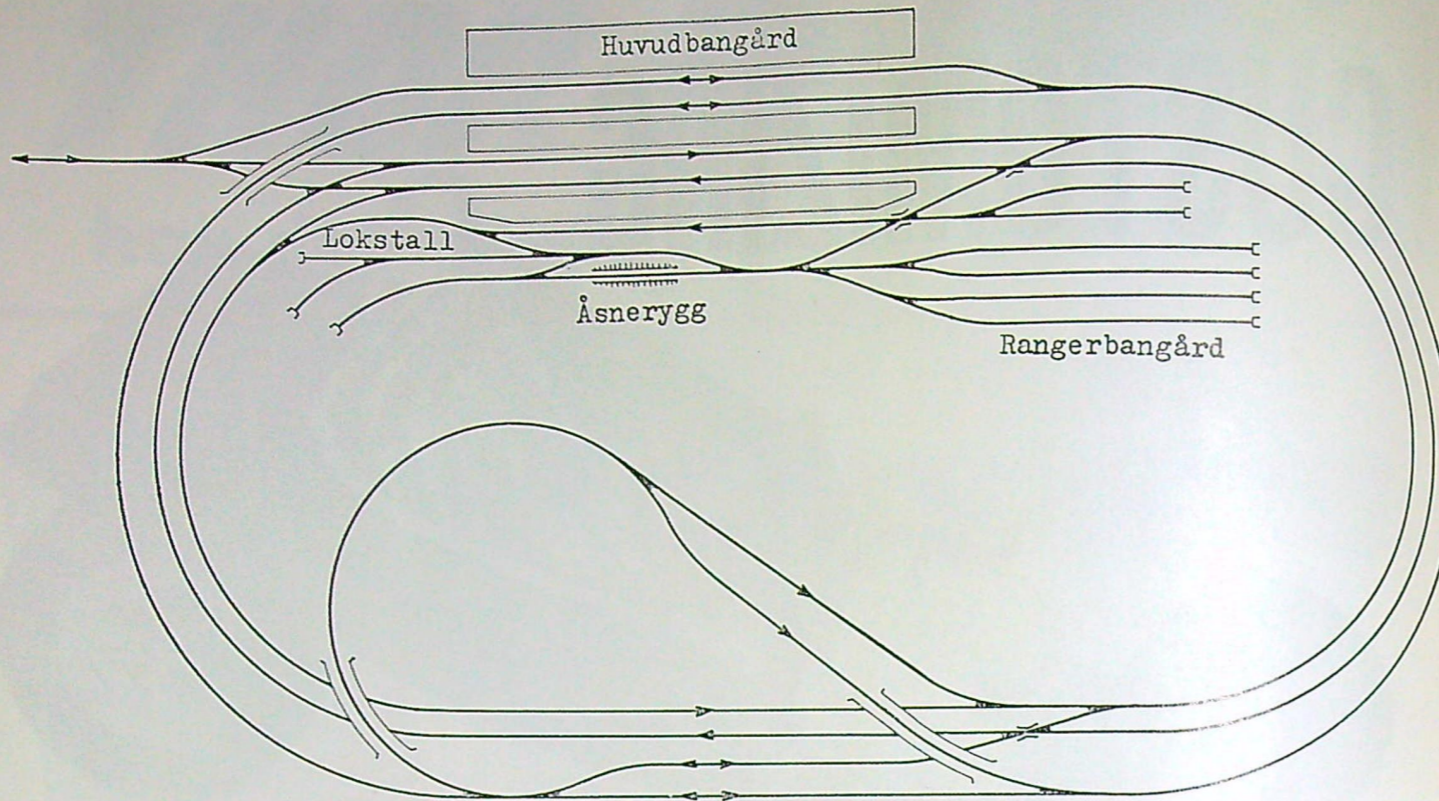
Gratis flygtur för lyckliga vinnare!

1:sta priset i tävlingen ovan var en flygtur i Sk 16 — som vanns av Magnus Tollin. Hans Lindegren heter 2:dra pristagaren som vann boken "Ett år i luften 63/64". 3:de — 5:te pris, boken "Svenskt Militärflyg 50 år" vanns av Mikael Granqvist, Fredrik Olin och Kristoffer Lindh.

TESTA DIG SJÄLV!

Vänd sedan på tidningen och läs svaret.

- Rätt svar på tävlingen "10 Flygplan":
- 1 — Mirage III
 - 2 — F 105 Thunderchief
 - 3 — Blinder (Tupolev)
 - 4 — Me 169
 - 5 — Fiat G 91
 - 6 — B. P. Defiant
 - 7 — Mig 19
 - 8 — Lightning (English Electric)
 - 9 — SAB 37 — Viggen
 - 10 — B 3 (Ju 86)



Det var i en fransk modelljärnvägstidning vi hittade spårplanen ovan. Den är tänkt för spårvidd 0, men blir mins: lika trevlig i H0. Upp till till vänster gör ett spår ut från planen — det går genom en vägg och ut i ägarens trädgård! Och följaktligen är hobbyn för honom en hobby som kan utövas året om på behagligaste sätt...

Tänk i förväg

Vilken spårplan man än väljer, den må vara stor eller liten, så ska man redan när man gör i ordning tågbordet planera för banans elektriska utrustning. Den elektriska installationen kan vi dela in i tre olika avdelningar, nämligen

transformatorerna, ställpultar och kopplingsplintar, kopplingsstråden på banans undersida.

Om transformatorerna (det är väl bäst att från början räkna med att det ska kunna köras två tåg samtidigt oberoende av varandra) placeras direkt på tågbordet bereder detta

plintarna på bordets undersida.

Kopplingsstråden är ett kapitel för sig. När ledningarna till växlar, strömsektioner, elektrisk utrustning osv. har inkopplats ser undersidan av banan allt annat än vacker ut och felsökningen blir verkligen komplicerad om man inte använder sig av några enkla knep från början. Redan när bordet görs i ordning gör man på lämpliga ställen uttag i alla uppstängande slår på dess övre sida. Såga på 2 cm avstånd från varandra två centimeterdjupa spår och stäm bort biten mellan dem med mejsel eller stämjärn. Fördelen är enorm: Trådarna hålls av tvärsåarna tätt under skivan

tåg som ska köras. Fabrikerna rekommenderar en relativt tunn kopplingsråd, en plastisolerad ledning med flertrådig ledare. Den räcker gott, förutsatt att den inte utsätts för omild behandling. Att endast använda denna isolerade ledning är emellertid inte att rekommendera.

Den bästa metoden vid ledningskoppling av modelljärnvägar är att göra som bilelektrikerna: Använda en gemensam "nolla" i största möjliga utsträckning. Bilelektrikern använder bilens chassi och kaross. På vår modelljärnväg ska vi i stället använda en 0,5—1 mm blank (oisolerad) koppartråd. Spänn den-



Knivigt i början! Det är inte alltid man har exakt det material som spårplanen fordrar.

DEL II - SPÅRPLANERING, KÖRNING MED FLERA TÅG, VAGNAR, LOKOMRÖSTNING

VI BYGGER EN MODELLJÄRNVÄG

inga andra bekymmer än att de tar mycket stor plats och att de kanske för en del personer är irriterande inslag i landskapet. De bör i stället helst placeras nedsänkta på en stadig hylla intill bordet eller, om utrymmen eller ledningsdragnings tillåter, på ett särskilt "elektriskt" bord.

Ställpultarna tar mindre plats, men bör även de finnas på samma ställe som transformatorerna. Kopplingsplintarna, i den mån de alls behövs, är avsedda att ge ökad klarhet och säkerhet åt installationen och ska placeras så att de ger minsta möjliga besvär vid ledningsdragningen. Den som har besvärligt med utrymmen kan mycket väl montera ställpultarna utmed banans kant och kopplings- och syns inte alls, och de ligger väl skyddade

när byggaren då och då blir tvungen att krypa under bordet för att koppla om någonting.

Det är mycket ont om litteratur som ger anvisningar på hur tåg bord lämpligen ska byggas. Några tips lämnas i illustrationsmaterial till denna artikelserie, och det blir säkert anledning att flerfaldiga gånger komma igen till detta i grund och botten mycket svåra problem — i synnerhet när det gäller små hemmaanläggningar — här i Modell-Hobby.

Elinstallation

Det går åt en hel del ledningstråd för att förse en anläggning med ström så snart där finns mer än en växel och det är fler än ett na tråd på tåg bordets undersida genom att lägga den genom urtagen i ribborna som vi

talade om i inledningen till det här avsnittet — eller, om inga urtag finns, skruva i skruvögglor på lämpliga ställen och låt tråden hänga i dessa. Koppartråden ska givetvis gå fram i närheten av spåren där anslutning av nollledningen kommer att behövas.

Vid tväralsdrift ska man så tidigt som möjligt bestämma vilken av de båda rälererna (yttre rälerna eller innerrälerna i rälslingen) som ska "jordas" till den blanka koppartråden. (Ofta är det mest praktiskt att koppla rälsnollan direkt till transformatorn.) Beträffande växlar och signaler har varje märke sin speciella märkning för jordning (svart för Fleischmann, brunviolett för Märklin). Eftersom Märklin har växelström måste man vid drift med två transformatorer "fasa" in båda på

samma fas genom att kontrollera att det inte är spänningsskillnad på arbetsstället när båda transformatorerna har spänning pådragen. Kontrollera detta med en 16 volts lampa, vars ledningar kopplas till vardera sidan om avbrottsstället. Om lampan lyser, ska kontakten i väggen vändas för den ena transformatorn!

Om Ni följer en spårplan ur någon spårplansbok, kopplar Ni alltså ihop alla nollledningar genom att ansluta dem till den blanka koppartråden som löper runt bordets undersida. Anslutningen till nollan kan mycket väl göras med blank koppartråd, och då vet Ni ju också alldeles automatiskt att det är en

nollledning. Nollan ansluts sedan till transformatorn (se spårplansskisser).

Flertågskörning

Att köra med flera tåg samtidigt fordrar en del särskilda arrangemang i de flesta fall. Det enda tågssystem som utan vidare tillåter drift med två tåg samtidigt är Trix. Där finns ju tre från varandra helt isolerade räler. En ansluts till nollan, de två övriga till respektive transformator. Transformatorernas nolluttag sammankopplas, och sedan är det klart för tvåtågskörning — förutsatt att loken placeras så på rälsen att de använder varsin av de strömtillförande rälererna.

En tredje strömtillförande ledning kan man

få om man i stället för mittskena har luftledning. Med hjälp av luftledning kan alla system köras med tvåtågsdrift — enda förutsättningen är att man verkligen har ett ellok. Trix får med luftledning ett trettågsystem.

Sektionsindelning det enda rätta

Den något avancerade modelljärnvägsbyggaren önskar varken ha ett tvåtågssystem eller ett trettågsystem. Vi behöver bara göra det enkla tankeexperimentet att han vill köra med ett enda tåg till på ett tvåtågssystem eller ett fjärde tåg i ett trettågsystem. Den enda möjligheten att göra detta är att dela in banan i sektioner. Sektionerna ansluts till strömställ-

(Forts., vänd!)

lare, med vars hjälp önskat antal transformatorer kopplas in.

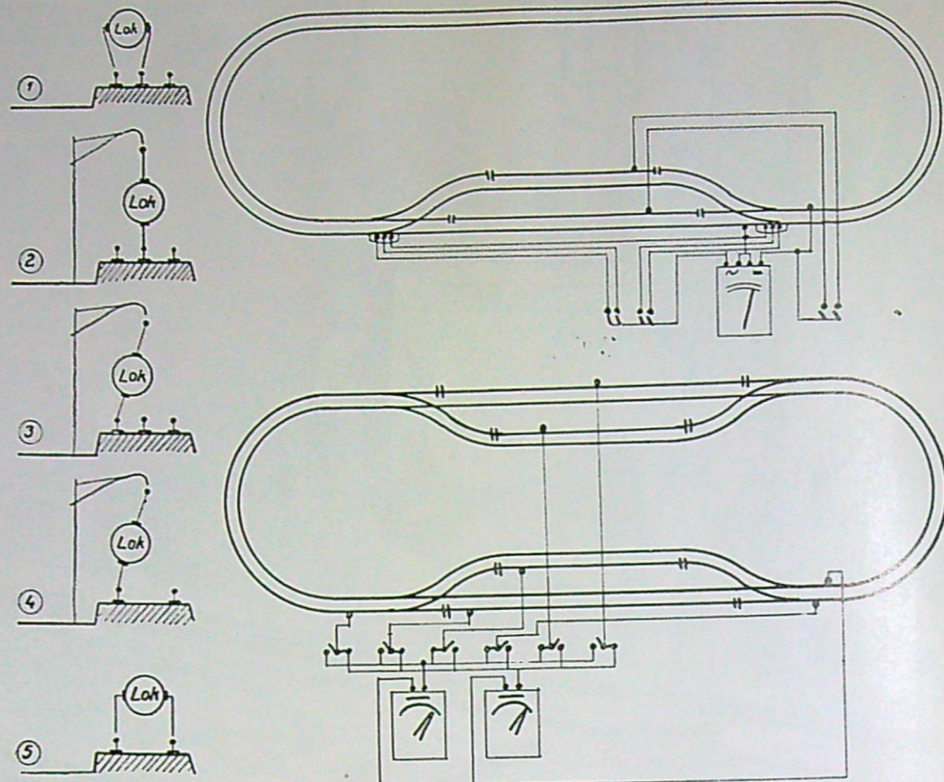
När vi gör en sektionsindelning av banan är det mycket viktigt att vi kan hålla ordning och reda på kopplingarna och i största möjliga utsträckning förenkla det elektriska systemet. Vid flertågskörning är det viktigaste inte att alla tåg går samtidigt, utan att ett tåg kan ställas stilla på ett spår med frånkopplad ström. Oerhört praktiskt och bekvämt är att använda *strömställande växlar*. De är så konstruerade att de slår till strömen till den spårgren som de är inställda mot. Sådana växlar har bl. a. Fleischmann, Piko och Rokal. Märklinväxlarna är inte strömställande, men däremot finns strömställande signaler.

Ytterligare förenkling, i varje fall för körningen, innebär det om man installerar reläer i anläggningen som följer med tåget och undan för undan kopplar in framförliggande strömsektioner resp. kopplar ifrån bakomliggande och även kan kontrolleras så att två tåg aldrig kommer in på samma sektion.

Alla märken har sina speciella ställpultar för kontinuerlig ströminkoppling och för korta strömpulser — de förra för strömtillförseln till de olika sektionerna, de senare för omställning av växlar. Om dessa kan i korthet följande tips lämnas:

Märklins ställpultar tar ringa plats och man kan på knapparna se deras inställning. Trix är de dyraste och snyggaste. Zeuke har ett enhetssystem: Om knappen fälls uppåt, ger den kontinuerlig ström, om den trycks nedåt varar strömpulsen endast så länge knappen hålls nere.

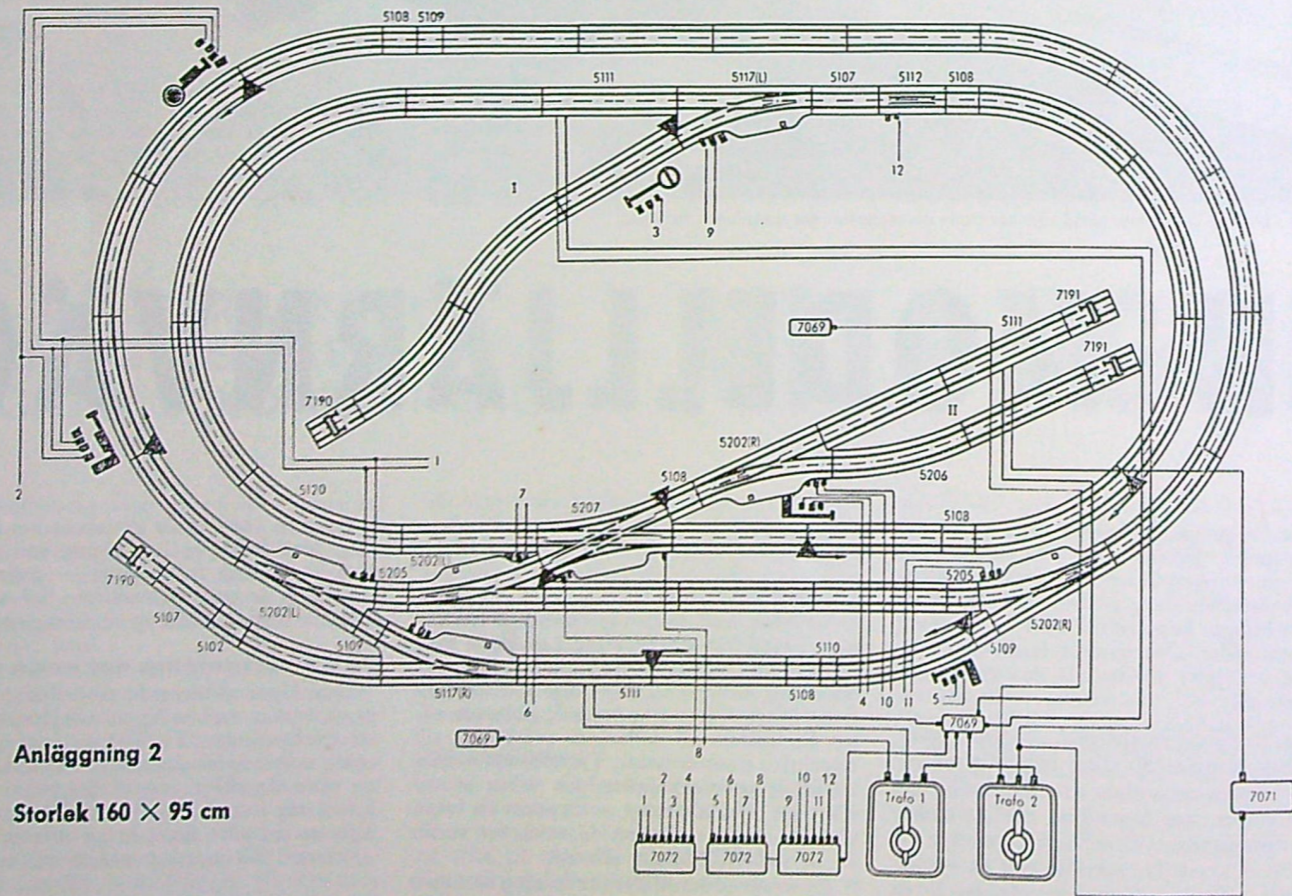
I övrigt hänvisas till bilderna.



Fem olika system vid likströmsdrift: 1) Trix tvätågs-system. 2) Trix tretågs-system. 3) Man behöver inte nödvändigtvis ha mittledaren som nolledning. 4) Tvätågsdrift med luftledning. 5) Vanlig tvärsdrift. Det senare är vanligast och fordrar sektionindelning av banan.

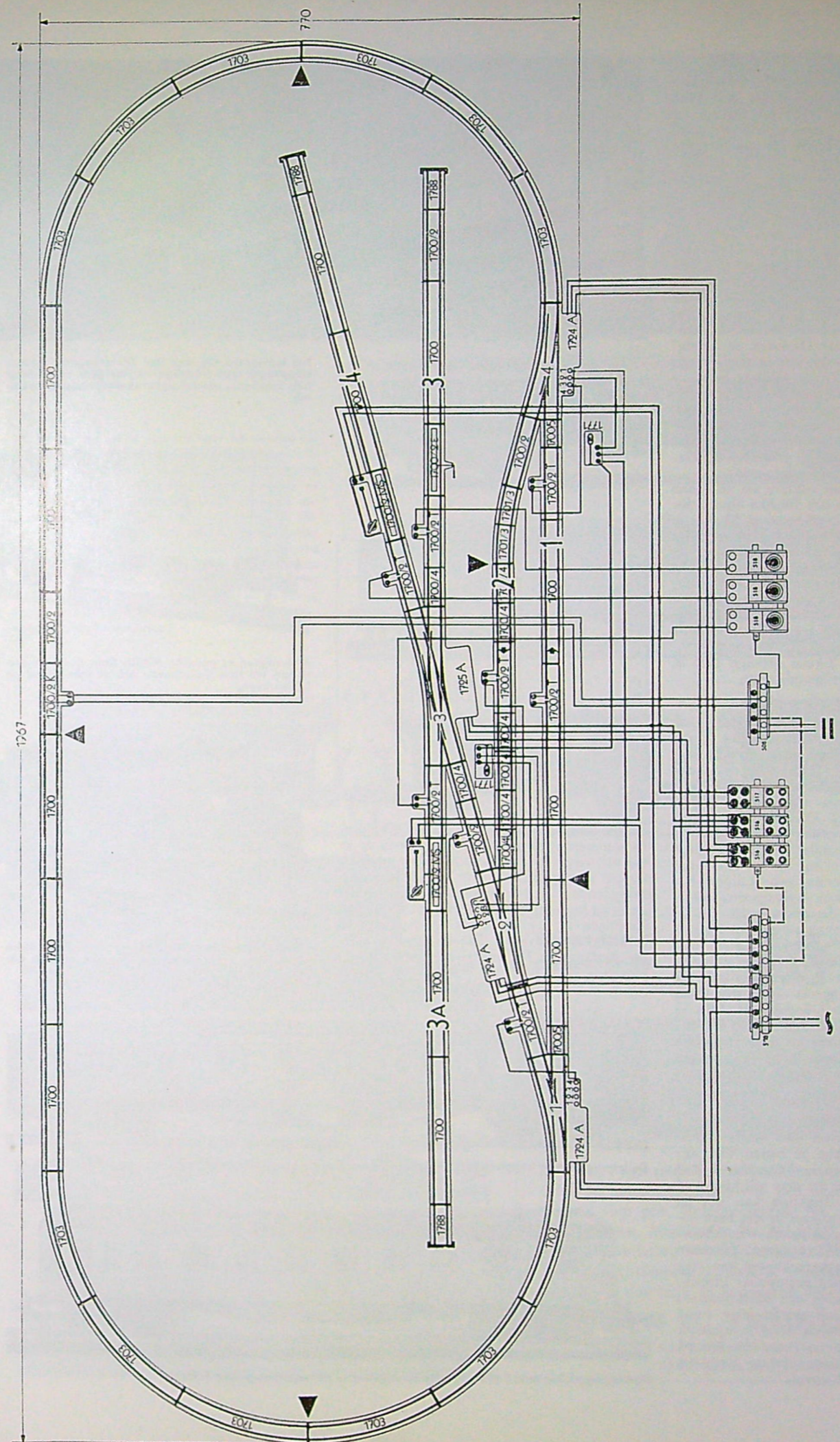
Enkla exempel på sektionsindelning vid drift med en (överst) och två transformatorer. Vid tvätågsdrift (nedre teckningen) kan man ha trepoliga strömställare med vilka strömvägarna kan läggas upp för den ena eller den andra transformatorn.

Nedan: Förslag till Märklinbana för tvätågsdrift. (Ur Märklins spårplansbok, plan 2.) På ett så pass litet utrymme som 160x95 cm har man fått denna rikhaltiga bana genom att använda "industrispår" med liten kurvradie i innercirkeln. Banan kan givetvis anpassas för större kurvradier. Lämpliga ställen där rälsen kan utökas är markerade med en triangel. Med luftledning kan man köra tre tåg samtidigt på denna spårplan.



Anläggning 2

Storlek 160 x 95 cm



TVÄRSBANA. Ur Fleischmanns spårplansbok "M3" avsedd för modellspår ur 1700-serien, har vi hämtat denna anläggning (M 109). Anläggningen kan trafikeras av tre tåg, men man kör med en transformator och alltså endast ett i taget — det är ju fråga om en enkelspårsbana ut på linjen i Spår 4 går till godsmagasinet, spår 3 är uppställningsspår för vagnar. 3 A är ett växlingspår som bör hållas fritt och vara växlingslokets tillhåll. På spår 1 och 2 möts de båda tågen i trafik. Det ena står stilla medan det andra går runt.

Vagnar

Den som ägnar sig åt modelljärnvägshobby följer väl i allmänhet en bestämd linje. Han kan gå in för att banan ska se så svenskt ut som möjligt, och han kan hålla en mera europeisk kontinental linje. Intresset för amerikanska tåg är också stort. Det lockande är de färggranna loken och vagnarna och den romantik som på film och i böcker har förlänats det amerikanska järnvägsnätet.

Personvagnar

Om man nu beslutar sig för att följa den där "linjen" vid anskaffandet av rullande material till banan och börjar bläddra i katalogerna märker man att det i grund och botten är ett litet sortiment som bjuds. Exempel: Ett svenskt snälltåg önskas på banan. Fleischmann och Märklin har Da-loket, en kombinerad 1- och 2-klassvagn och en resgodsvagn att bjuda på. Inte kan ett snälltåg bestå av idel resgodsvagnar och kombinerade vagnar! Lyckligtvis är det internationella inslaget hyggligt i en del svenska tåg, och man kan fylla ut det med internationella blå sovvagnar och en restaurangvagn. Till saken hör att Da-loket minst av allt är ett nybörjarlok.

Då är det väsentligt enklare att ge banan karaktären av bibana och försöka blunda för att den blir en smula tyskbetonad. Så sker ju också i de flesta fall. Loket blir ett treaxligt ånglok utan tender, alltså "tanklok" som det heter på svenska ("Tenderlok" på tyska blir ofta felöversatt). Personvagnarna kan givetvis bli de svenska snälltågsvagnarna, men man har här en del andra svenskbetonade vagnar att välja på. Först och främst Pochers båda tvåaxliga vagnar modell A, vidare Fleischmanns järnvägsröda 2-klass sittvagn 1417 R och Liliputs nya järnvägsröda vagn.

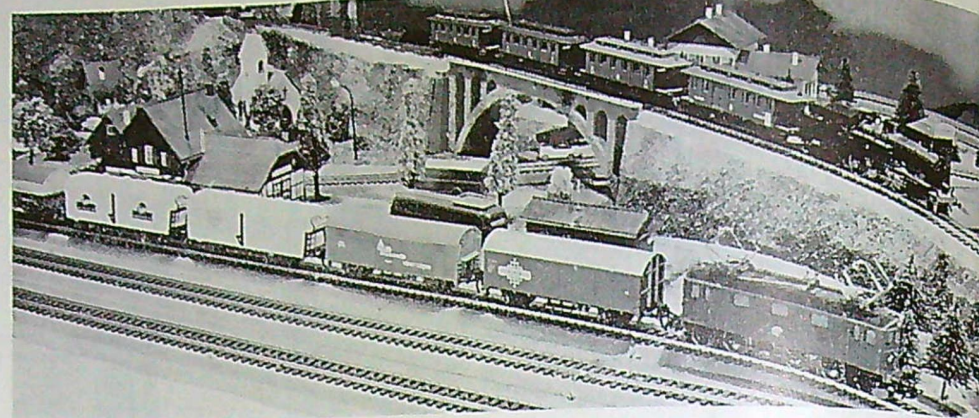
Godsvagnar

Godståg är det väsentligt lättare att göra "svenska". De flesta ång- och diesellok (tyska V 200 och amerikanska expressloken undantagna) kan användas att dra alla de många järnvägsröda godsvagnarna i Märklin och Fleischmannkatalogerna. Det slumpar sig ju så lyckligt att SJ och DB använder samma färg på godsvagnarna, och dessutom har SJ på sistone inköpt exemplar av de nya tyska stålvagnarna. Märklin har en serie svenska tankvagnar, Fleischmann och Liliput har ASG:s gula specialvagn, kylvagnarna målar man helt enkelt bort det tyska ordet "Kühlwagen" ifrån så har man en ganska hygglig uppsättning "svenska" godsvagnar.

Men det finns också helt svenska vagnar i en trevlig serie från Pocher, nämligen ett drygt tiotal svenska specialvagnar för stora svenska företag — se f. ö. bilderna. Och vi vet att fabrikanter som Liliput och en del östtyska tillverkare kommer att göra frenetiska ansträngningar att tränga in på den svenska marknaden genom att förse oss med svenskt materiel.

Att blanda märken

Det här betyder ju att man måste blanda en hel del olika märken på banan. Hur ska man klara det med kopplarna? Om man har så pass stränga fordringar att man vill köra med alla automatkoppel i funktion kan det ha sina svårigheter, men annars är det bara roligt att blanda märken på banan — nota bene om man håller sig till vagnarna. Eftersom flera märken har utbytbara koppel kan man utrusta någon vagn med exempelvis Fleischmannkoppel i ena änden och Märklinlänk i den andra. Ståltråd och sytråd löser också många problem i den vägen. Märklinvagnarna måste få sina hjul utbytta innan de sätts på tvåårsbanan, men sådana hjulpar finns att köpa hos exempelvis Wentzels.

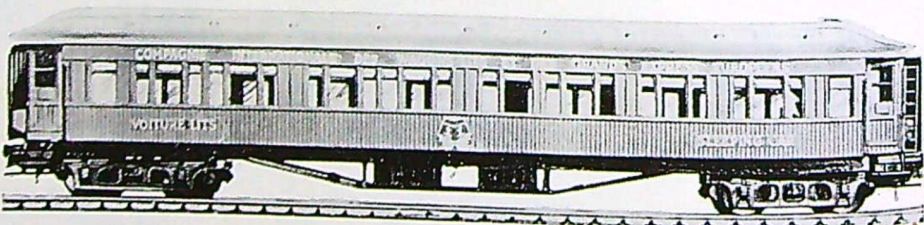


Att de olika märkenas spårvidder skiftar med några tiondels mm spelar ingen större roll för märkesblandningen. Besvärligare kan det vara i korsningar och växlar, eftersom flänsar och löpbanor på hjulen varierar avsevärt.

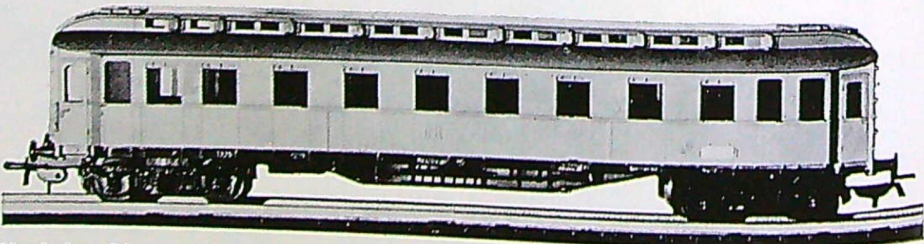
I tabellform ser sambandet ut så här:

HO-vagnar från	går på räls typ	Koppel-typ
Fleischmann (F)	alla märken	F
Güztold	alla märken	M
Jouef	alla märken	—
Liliput	alla märken	M, F
Märklin (M)	M, Jotoflex, Peco	M
Piko	alla märken	M
Pocher	alla märken	M, F, T, R
Rivarossi (R)	alla märken	R
Schicht	alla märken	M
Trix (T)	ej modellräls	T
Zeuke	TT-räls	—

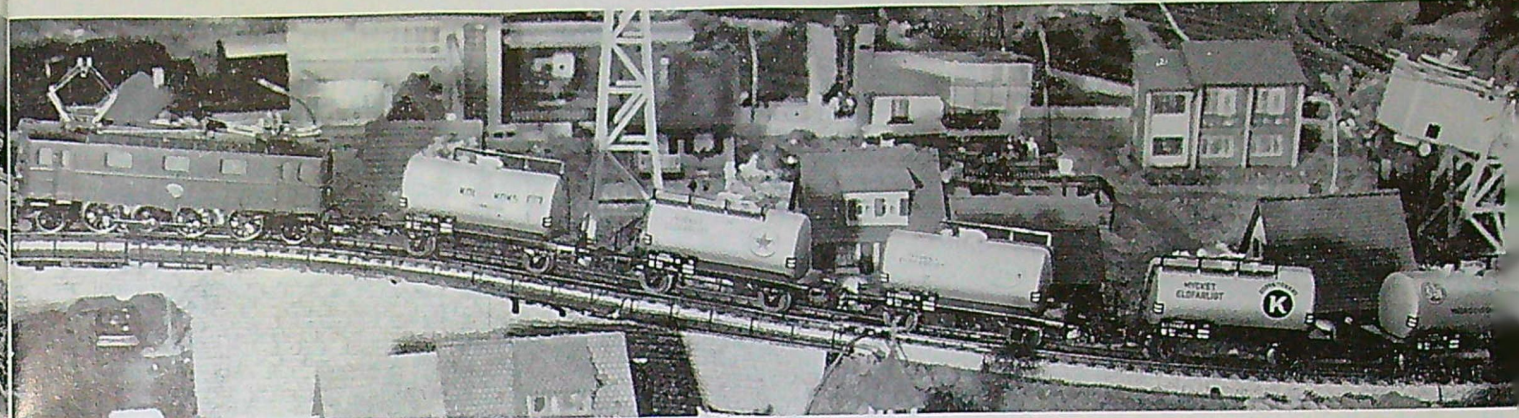
Med ledning av tabellen kan man göra denna sammanfattning beträffande blandning av tåg och vagnar: Man bör om möjligt använda koppel av typ Fleischmann eller Märklin genomgående och överhuvudtaget använda ett av dessa huvudsystem. Rivarossi och Trix kan lämpligen ingå i en större anläggning med hela tåg, ej lösa delar. Tabellens övriga märken är lämpliga för komplettering av utrustningen.



De internationella boggivagnarna är ett elegant inslag på banan — här en restaurangvagn från Liliput.

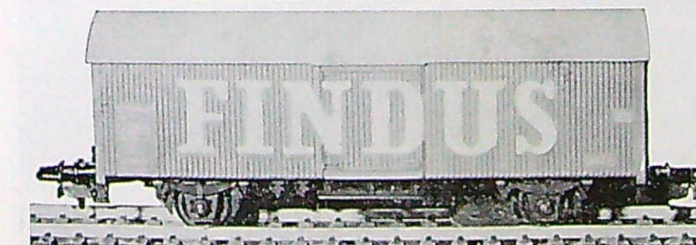
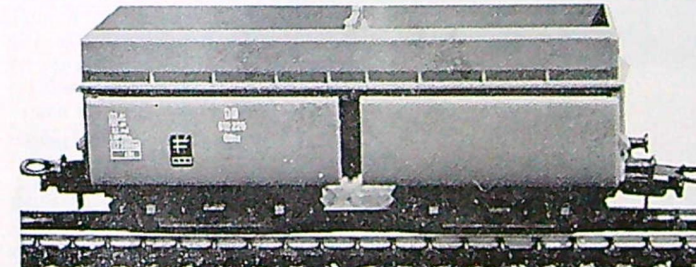
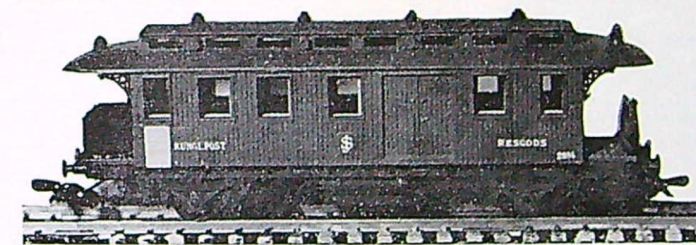
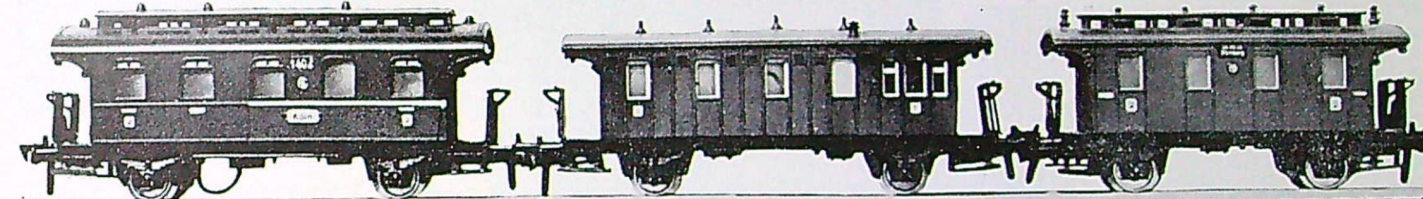
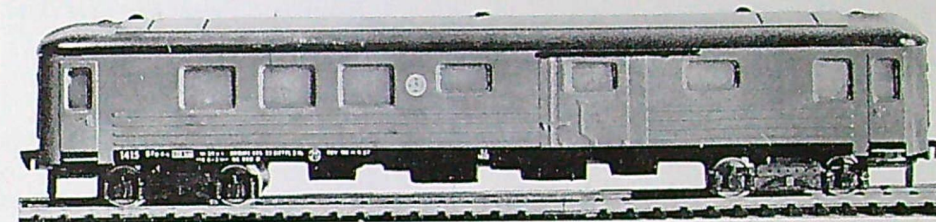
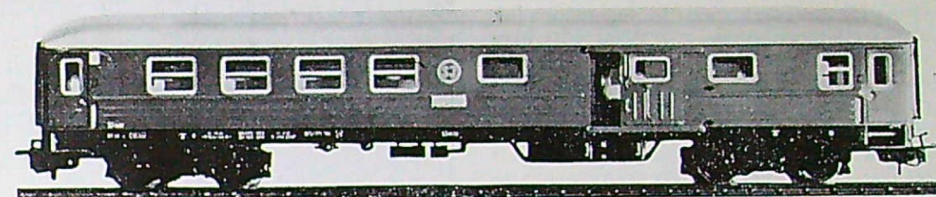


Nya inslag på banorna i år är de östtyska vagnarna — här en DR-vagn från Schicht.

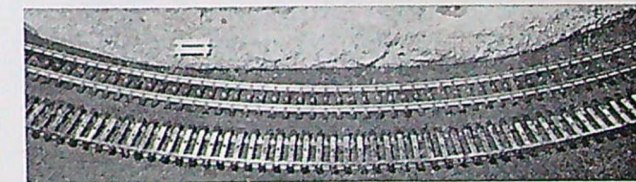


Helsvenskt från Märklin: Da-loket dragande fem olika svenska tankvagnar.

Till väntar två olika uppfattningar om samma SJ-vagn, Sverat Märklins, därunder Fleischmanns. De tre gamla personvagnarna ur Fleischmanns katalog är utomordentligt prydliga på bibanan dragna av exempelvis JO-loket. Pochers svenska post- och resgodsvagn följer därefter. Malmvagnarna är väl gjorda i alla fabriker, här Liliputs insats. Findusvagnarna är ytterligare ett exempel ur Pochers svenska vagnserie. Något som däremot efterlyses bland alla tågfabrikanter är en vanlig hederlig godsinka av SJ:s modell med svenska beteckningar — en vanlig SJ-röd sak! Den som är skicklig att måla kanske kan måla över en Pochersvagn?



Rälsen som passar för de flesta MJ-märken



Bilden visar Märklinversionen rättvänd och uppochnervänd.

Joto Flex i nytt realistiskt utförande med platslyllar. Joto-Flex passar för både två- och treårsdrift. En böjbar räls till lågt pris. Fleischmannräls Nr. Mj-615/1 kr. 4: 85 per 1000 mm. Märklinräls Nr. MJ 615/2 kr 6: 40 per 1000 mm. Korkunderlag Nr. MJ-616 kr 1: 75 per 1000 mm. Läs om alla MJ-tillbehör i Sven E. Truedssons nya katalog. Sänd efter den idag, se kupong på sid. 42

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDBUSINDUSTRI • MALMÖ
Östergatan 20 - Tel. 365 01

MODELL-HOBBY FRÅGAR ER OM MODELLJÄRNVÄGAR

En fråga som många gånger dyker upp vid diskussion om modelljärnvägar är: Varför finns det inte fler svenska loktyper i marknaden? Innan Da-loket kom ut hos Märklin och Fleischmann var önskemålen många och splittrade, och att tillmötesgå bara en bråkdel av önskemålen var helt ogörligt. Det är många faktorer som spelar in, hur många lok av den eller den typen kan säljas, inte bara i det land där det hör hemma, utan även på de andra marknader som resp. fabrikat bearbetar. Man tog alltså chansen med ett svenskt lok och valde litt Da. Många tipade på att det skulle bli det s. k. rapidloket (litt Ra), när de första ryktena om ett svenskt lok kom ut och kanske blev en del lite besvikna när det "bara" blev Da-maskinen. För att i viss mån hjälpa upp bristen på svenska modeller lackerade man vissa rätt snarlika typer i svenska färger, men detta gillas nu inte riktigt, då olikheterna mellan de utländska och svenska modellerna är för stora och många.

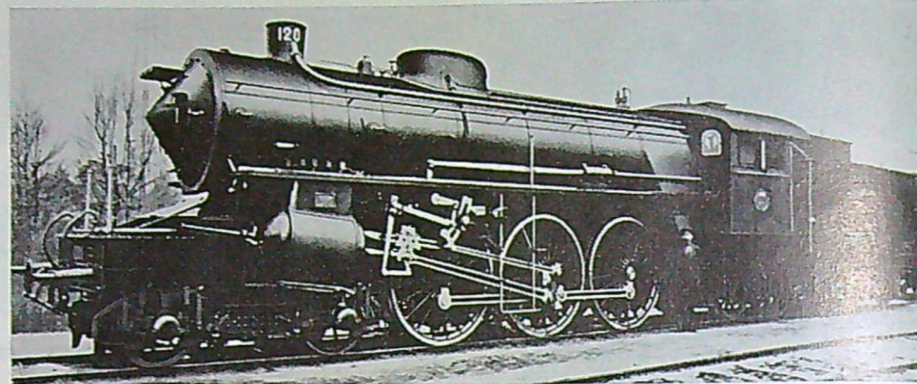
Vi hade tänkt oss en slags marknadsundersökning om svenska folkets modelltågsönskemål. Får vi använda uttrycket "modelltågsvanor"? Vi vill gärna veta lite om vilket fabrikat Ni kör med, om Ni bygger på egen hand eller bygger om förekommande industrimaterial efter egen önskan, om Ni kör "blandat", dvs. kombinerar olika fabrikat, om Ni föredrar två-räls framför tre-räls och sist men inte minst viktigast: **VILKET SVENSKT LOK SKULLE NI HELST SE I MODELL I HO-SKALA?**

Vad vi inledningsvis nämnde om svenska loktyper i HO-skala är inte fullständigt, det vore på tok fel att inte nämna Tenshodos förnämliga modell av SJ's litt Sb, byggt för den kräsne modellrallaren i högsta internationella klass och faktiskt värt sitt pris, även om detta ligger utom räckhåll för en del modellrallare. Loket är byggt för två-räls, enligt det internationella vedertagna systemet NMRA.

Även från svenskt håll har det givits ut byggsatser av svenska lok och vagnar, vi tänker då på elloket litt F, som en tid fanns att få, även om man i dag inte reservationslöst skulle acceptera modellenligheten, i alla fall ett mycket gott försök att få ett svenskt lok med i spelet. För något år sedan syntes i Pocherkatalogen en bild av det svenska litt Hg, men därav blev dessvärre intet. Varför? Frågan ställs till B.-A. Ranert hos R & R Hobby i Malmö...

Men varför bara tala om svenska lok, det behövs ju också vagnar av svensk typ för att kunna köra helsvenskt. Visst gör det så, men där är vi betydligt bättre tillgodosedda. Alltså, värderade läsare, låt oss få känna Er på pulsen ett tag, och svara på heder och samvete... Vi ber Er kryssa för de i Ert fall aktuella rutorna på vår frågeruta, klippa ur den och sända den till oss under adress: Modell-Hobby, Dannemoragatan 20, Stockholm Va, senast den 1 febr. 1964.

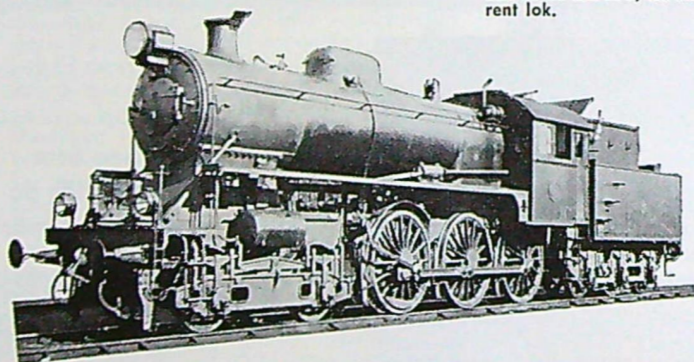
Vill Ni inte klippa sönder tidningen, skriv av kupongen — eller köp ett ex till av Modell-Hobby!



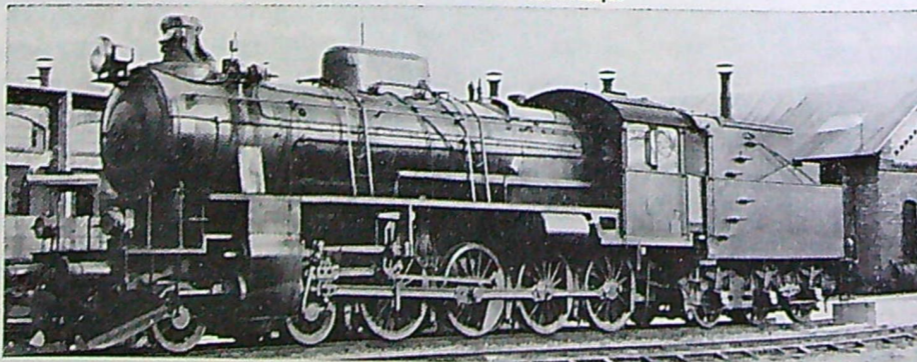
Lok nr 1: Anglok litt F. Nyligen återbördad till SJ från Danmark.



Lok nr 2: SJ:s litt B står fortfarande berett att köra snälltåg, om det skulle behövas.



Lok nr 3: Litt A 5, ett imponerande och mycket stilrent lok.



Lok nr 4, nedan: E 9, ståljeté som gått mellan Halmstad och Nässjö.

De 12 "önskeloken"

När vi plockat ut våra "önskelok" har vi gått fram efter ett par olika principer, vi medger gärna, att det blivit svårt att begränsa antalet till 12, det finns så många loktyper att välja bland, men någonstans måste ju en gräns dragas. Att nu ångloken kommit att bli majoritet, beror på två saker, dels är de populärare än elloken och dels så finns ju redan ett svenskt ellok i modell (vi ser här bort från Tenshodos Sb-lok) och möjligheten att få ytterligare ett svenskt ellok är nog mindre än chansen till ett ånglok.

Valet bland ångloken kommer kanske att mötas av kritik på sina håll, vi är i så fall bara tacksamma att få höra av Er med motivering varför Ni tycker annorlunda och av vilka skäl Ni önskar en annan typ.

Vi har valt bland ca 600 olika foton av närmare nog lika många loktyper och inte bara gått efter principen att detta lok är bland de vanligaste förekommande, utan även haft vissa estetiska synpunkter och tänkt på vad en utländsk marknad kan tycka, vilket vid tillverkningen utomlands är av största betydelse. (Ett specialgjort lok för bara svenska marknaden skulle i prishänseende ligga utom räckhåll för de allra flesta modellrallare.)

De flesta loken tillhör SJ:s ordinarie lokpark, ett par är från f. d. EJ (enskilda järnvägar), numera övertagna av SJ. De flesta av ångloken är numera tagna ur trafik eller tjänstgör som reservlok i växlingstjänst eller står avställda för beredskapsbruk. De allra flesta äldre modellrallare känner säkert väl till dem, de har trafikerat nära nog alla rikets linjer.

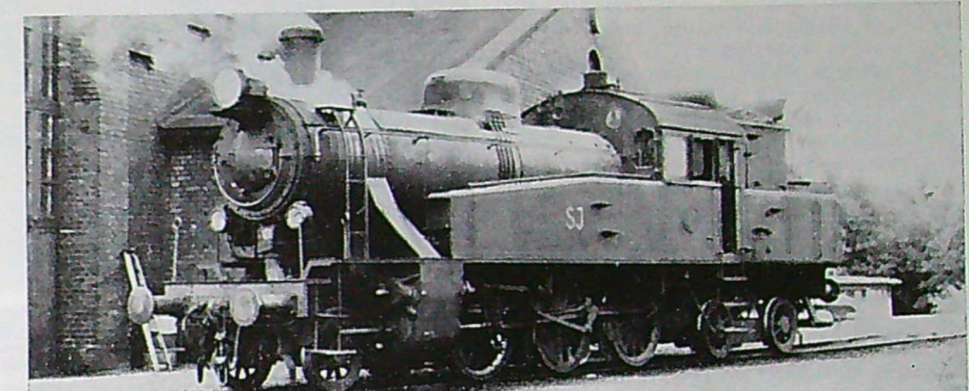
Elloken, begränsade till "hela" 4 stycken, bör samtliga ha ett givet internationellt intresse. (Försäljningsmässigt dominerar ångloken ännu stort...) Att SJ:s litt F (ånglok) har kommit med är ganska självklart, det är onekligen ett av de vackraste Pacificloken som finns och skulle säkert göra sig mycket bra som modell, även om dess användningsområde skulle vara rätt så begränsat om man lägger an på tidstrogen körning. Då är B-loket mer anpassningsbart, detta välkända lok går ju fortfarande sporadiskt i trafik och har använts till praktiskt taget all tågtjänst. Samma förhållande gäller till viss del litt A 3 eller A 5 (skillnaden mellan lokens utseende är ganska obetydlig), ett imponerande och mycket stilrent lok. A 3 tillhörde ursprunglingen OKB (Ostkustbanan) och A 5 KJ och SÄNJ (Kalmar Järnväg resp. Sävsjöström—Nässjö Järnväg).

Sist i raden av de större loken kommer litt E9, f. d. HNJ (Halmstad—Nässjö Jvg), ett verkligt imponerande lok. Vi valde länge mellan detta och SJ:s litt E10, men lät så småningom E9 få komma med istället.

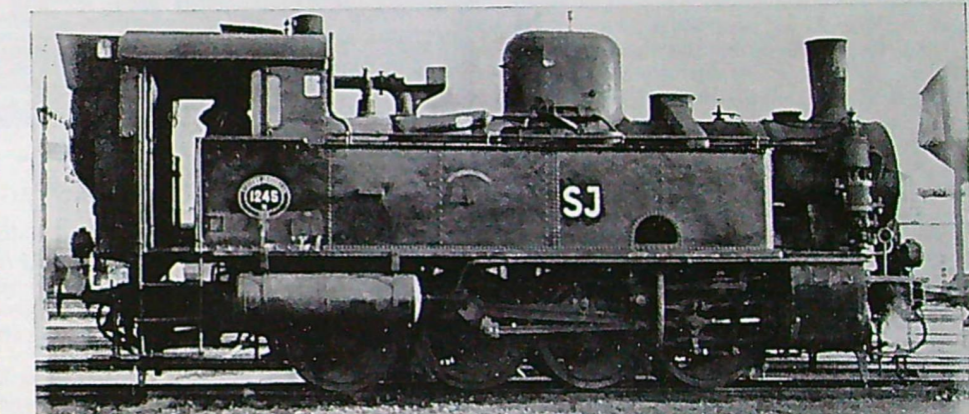
Bland tankloken har det varit något lättare att välja, visst finns det några fina typer där också, t. ex. N2 och N5, men vi fastnade sedan för några av de mindre typerna. Gamla hederliga K4 har utfört många timmars växlingstjänst runt om på de flesta svenska bangårdar och har fortfarande tillräckligt många drag av old-timer för att mer än väl kunna slå an på en internationell publik. En



Lok nr 5: Treaxlig K 4, behändigt i växlingstjänst.



Lok nr 6: S 1, ett av de större tankloken.



Lok nr 7: Litt N, gemenligen kallad Niklas, vårt kanske mest kända ånglok.

Lok nr 8: SWB:s litt Y, numera S 10.



del av K4-orna gör fortfarande sin tjänst här och var i landet och växlingslok kan man alltid använda sig av på modellanläggningen. S-loket är också en lyckad typ, användbar till mycket och en av de vanligare SJ-typerna. S2 låg också bra till, men då loket redan finns i modell, är chansen liten att någon europeisk firma ska ta upp den i sitt sortiment. Litt N är också välkänt landet över och tillhör de mera användbara typerna. Det torde vara bekant för de flesta tågintresserade i Sverige. Ett annat mycket trevligt tanklok är fd SWB:s (Stockholm-Västerås-Bergslagens Jvg) litt Y, numera litt S10, vars användningsområde i stort är samma som S-lokets. SJ:s litt J var också länge aktuellt, men med tanke på vissa konstruktionsdetaljer på ett modelllok, vi tänker då på bakre löpboggin, som kräver en del för att bli naturtroget utförd, avstod vi från detta i övrigt så trevliga lok.

Att välja bland elloken var betydligt lättare: att såväl Ra som Rb ska med, är ganska givet och båda loken har väckt stor uppmärksamhet utomlands, varför det internationella intresset torde vara givet. Även färgsättningen bidrar till att göra loken till ett lockande objekt. Hg-loket är ju det verkliga allroundloket, det skulle vara en given förstärkning på varje modellanläggning och försvarar väl sin plats. Ett tungt ellok bör komma med och vi valde mellan TGOJ's litt Ma och SJ:s litt Mb. För TGOJ-loket talar den vackra färgsättning och det amerikainfluenserade sättet att placera bolagets initialer på lokets sida; nackdelen är, att loktypen inte trafikerar annat än TGOJ's linjer och därför är okänt i större delen av landet. När man jämfört de båda loken skulle man helst vilja ta med bägge och till slut är man mest benägen att låta slantsinglingen avgöra, då båda är för snarlika att tas med. Resultatet blev nu till slut, att TGOJ:s lok blev valt.

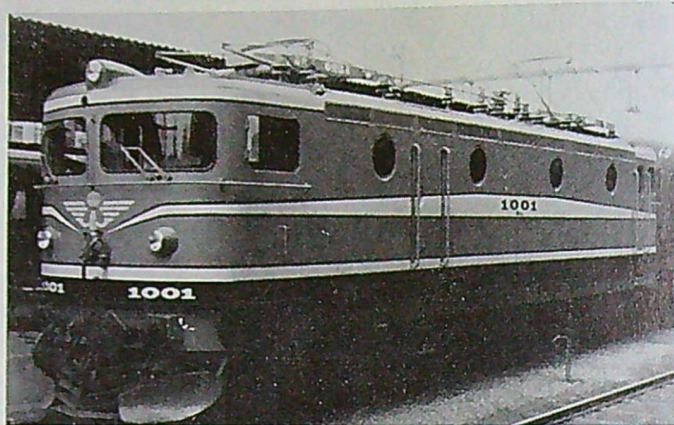
Det skall bli mycket intressant att se vad Ni, kära läsare anser och vi på red. hoppas mycket på denna första svenska lok-marknadsundersökning. Och har Ni andra åsikter än oss, så hör gärna av Er, Ni är välkomna, även med den bittraste kritik... Resultatet av omröstningen kommer vi att publicera så snart vi kan och vi ska då återkomma med en del ytterligare kommentarer av olika slag — och kanske rent av med något nytt lokförslag, om opinionen så kräver.

R. Kutschbach

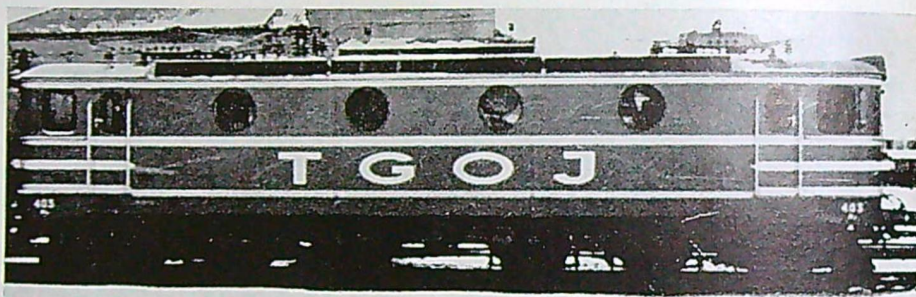
Lok nr 12: Litt Hg, här med TGOJ:s dekor, är inte gjort i modell men många modelljärnvägare låtsas att många liknande modelllok föreställer just detta populära lok.



Lok nr 9: Rapidloket i första versionen, litt Ra, med bulldogsnos. Läckert orangefärgat.



Lok nr 10: Senaste snälltågsloket för SJ: Litt Rb, ser musligt och starkt ut.



Lok nr 11: Litt Ma, ett amerikanskt och så stora bokstäverna på sidan. (Nedan.)

SVENSKA DIESELLOK PÅ UTLÄNDSKA BANOR

av R. KUTSCHBACH

Tempo som ångloken försvunnit från olika linjer på såväl bred- som smalspåret har dieselloken gjort sin debut. Det har det funnits en rad diesellok och lokomotorer inom växlingstjänsten och de största bangårdar runt om i landet men för linjetjänsten har de större enheterna kommit fram under de senaste åren.

På en hel rad olika linjer, där bara för några år sedan ångloken fortfarande dominerade är i dag all trafik med loktåg diesel driven. Dieseldrivna rälsbussar har ju i många år varit i trafik men räknas liksom inte... de är ju inga lok. En del bandelar har SJ beslutat att icke elektrifiera — kostnaderna för ledningsstolpar och luftledning är mycket stora — och där har dieselloken gjort sin debut utan större ceremonier. SJ:s litt T43 är redan en välkänd bild på många linjer och den djärva färgsättningen väcker berättigad uppmärksamhet.

I USA har dieseldriften dominerat stort sedan många år och antalet loktyper är enormt stort. Vi har väl alla säkert sett amerikanska diesellok mutipelkopplas i upp till 8 enheter, vilket torde vara rekord. I USA finns en del dieseltypen utförda i s. k. A- och B-enheter, där B-enheten saknar förarplats. Även färgsättningen är mångskiftande och järnvägsbolagens initialer är målade i stort på loksidorna. I Europa, främst i Västtyskland, England, Danmark och Belgien samt i en del öststater såsom Rumänien, Ungern och Jugoslavien är dieseldriften redan rätt utbredd. Trots en enormt utbyggd elektrifiering i Västtyskland ökar antalet diesellok ständigt och litt V 200 från DB är ju välkänt för alla tågänner.

I Sverige förekommer egendomligt nog mycket få linjelo av dieseltyp — egendomligt ur den synpunkten att vi har en av de förmåsta tillverkarna av diesellok överhuvudtaget inom våra gränser: Nydqvist & Holm AB i Trollhättan, kanske ännu mer kända under beteckningen NOHAB.

Frånsett SJ litt V3 är väl litt T4 och T43 de enda verkliga linjeloken vi har i trafik f. n. V3 är av tysk tillverkning (Esslinger/Deutz) medan T4 och T43 kommer från NOHAB. Till det yttre har loken en del gemensamt och att förebilden hör hemma i USA är ställt utom varje tveivel — såväl linjelok som s. k. road-switchers har många likheter i utseendet. Men så heter loktypen också NOHAB-GM 1425 hkr diesel-elektriskt lok för Statens Järnvägar — och GM

står för General Motors, loken byggs på licens av NOHAB efter en överenskommelse från 1950 mellan NOHAB och Electro-Motive Division (EMD), General Motors Corp. (GM), USA. Tack vare denna överenskommelse kunde NOHAB introducera diesel-elektriska lok i Europa utrustade med de över hela världen välkända EMD's dieselmotorer och elektriska utrustning i form av en leverans till DSB (Danske Statsbaner) i febr. 1954 av deras sedan så välkända litt My. Att konstruktionen blivit en fullträff visar inte minst det faktum, att DSB placerat ytterligare beställningar hos NOHAB på tillsammans 85 diesellok och NSB (Norske Statsbaner) beställt 22 stora linjelok av liknande typ. Med tanke på den mycket hårda utländska konkurrensen är detta oenkligen en triumf för NOHAB — som alltså på diesellokens område för vidare företagens stolta traditioner som byggare av lok sedan 1865, då det första ångloket lämnade verkstaden i Trollhättan.

Ånglokstillverkningen är ett avslutat kapitel — tyvärr, tyvärr. Våra grannar Norge och Danmark har en rad stora moderna diesellok i linjetjänst av en typ, som sign. endast en enda ynka gång sett i trafik på en svensk linje. (Detta har av många kännare inom "tågbranschen" sagts inte stämma, men det stämmer, tv sign. har förevigat ett av NOHAB's diesellok av samma typ som danska My i Sundsvall en regnig eftermiddag den 18/8 1960 — bilden finns på redaktionen.) Men det är inte endast till våra nordiska grannar som NOHAB levererat det berömda NOHAB-GM-loket utan även till Ungerska Statsbanorna (MAV) och en ytterst snarlikt typ byggs även på licens i Belgien för SNCB av Anglo-Franco-Belge, vilket är en i lокkretsar använd förkortning för Société Anglo-Franco-Belge des Ateliers de La Croyère, Seneffe & Godarville SA — nu förstår Ni kanske varför en liten förkortning kan vara av nöden påkallad! Den belgiska litrabeteckningen är 204, och loket kallas för skalbagen i sitt hemland på grund av den gröna färgen med de gula längsgående ränderna och det svarta taket, likheten är faktiskt rätt slående med en skalbagen...

Av de olika diesellok NOHAB levererat till våra nordiska grannar är de danska loken de mest kända, de har också varit längst i trafik. En lustig faktor är att NOHAB's diesellok kom att bli ersättare för en av NOHAB's tidigare lокskapelser, nämligen det berömda SJ:s litt F (ånglok) — det enda

snälltågslok av pacifictyp (2C1 axelföljd) som funnits i Sverige och sålts till Danmark, där det fick litt E.

De första dieselloken levererades till DSB 1954, det rörde sig då om 4 st, nr 1101—1104 och 1956 följde nr 1105—1124. Ytterligare en leverans följde 1957—58 och dessa lok fick nr 1201—1220. Den danska litrabeteckningen är My. Det lyckade driftresultatet av My-loken hade till följd att DSB beställde en ny serie av GM-diesellok hos NOHAB i ett något lättare utförande med litrabeteckningen Mx och med löpnummer 1001—1045. Samtliga lok togs i trafik under 1962 och de först levererade 20 st sattes i trafik på Själland och Falster, medan de återstående 25 Mx-loken tilldelades banförvaltningen på Jylland och Fyn. De till NSB levererade loken har litrabeteckningen Di3 och har numren 3601—3622. De till Ungern levererade loken är av samma typ som det norska Di3 och danska My och har litrabeteckningen M61. Även om loken till det yttre är i det närmaste helt lika, skiljer de tekniska datauppgifterna sig en del från varandra, vilket torde framgå av uppställningen på nästa sida.

För modelljärnvägsvännerna torde det vara väl bekant, att det danska Mv och det belgiska 204-loket finns i modell tillverkat av Fleischmann. Däremot torde det vara mindre känt, att även östtyska Piko har gjort vackra modeller av NOHAB-loken av litt My, Di3 (lev. inom kort) och M61 samt 204. Samtliga modeller är avpassade för det internationella 2-rälsystemet, vilket betyder att alla Märklin-vänner tills vidare får stå utan internationell NOHAB lokpark. Modellenligheten hos såväl Fleischmann som Piko är förstklassig och att placera det ena fabrikkatet framför det andra är nära nog ogörligt — båda är av högsta internationella klass. Piko-loken är utrustade med två motorer och i bägge boggierna är det främre och bakre hjulparet andrived. För att nämna några av detaljerna, står det DSK SKF på axelboxarna och boggiernas ramverk är försedd med små skyltar med inskriften NOHAB och FRICHS (från Århus), dvs. tillverkarna av loken till DSB. Fleischmann-loken har även klarsiktskivan med på förarhyttens vidruta, så nog är loken detaljrikt gjorda alltid.

Vi hoppas att det inte ska dröja alltför länge innan vi får se ett NOHAB diesellok i svensk version — såväl i modell som verklighet. Det är granna lok — färgbilderna på mittuppslaget är bevis nog!

VI FRÅGAR ER OM MODELLJÄRNVÄGAR

Insändes senast den 1 feb. 1964. Skriv tydligt, tack. Innan Ni svarar, läs här nedan!

Här lite vägledning vid ifyllandet av vår frågekupong: Vi vet att det förekommer många fler märken i marknaden än de av oss nämnda, därför har vi gett ägarna till dessa möjligheten att svara direkt, då de är i ganska stor minoritet. Vi vet också, att såväl Rokal som Zeuke inte har spårHO utan TT, men tar med dem för jämförelsens skull.

Rubriken "Kör med fler fabrikat" kan kanske behöva ett litet förtydligande: det finns många modellrallare, som kör "blandat", dvs. har t.ex. Märklin och kör med Pocher-vagnar, ombyggda Trix-vagnar osv. eller en Fleischmann-ägare, som bygger om Trix och Märklin-lok till tvåräls; det finns ett otal variationer. Vi ber Er som tillhör denna grupp att kryssa för de fabrikat Ni har och sätta en 1:a framför själva grundfabrikatet, dvs. det dominerande.

Luftledning förekommer inte i alltför stor utsträckning och det skulle vara roligt att få veta hur många som har försett sina anläggningar med sådan.

Slutligen vad beträffar stationär anläggning, avser vi här sådan, där rälsen är fast monterad på en platta, många bygger ju upp anläggningen varje gång den ska tas i bruk och lägger upp en ny spårplan varje gång.

Skulle Ni inte vilja klippa sönder Ert nummer av Modell-Hobby, så skriv Era svar på ett papper — eller köp ett nummer till av vår tidskrift!

Jag kör med

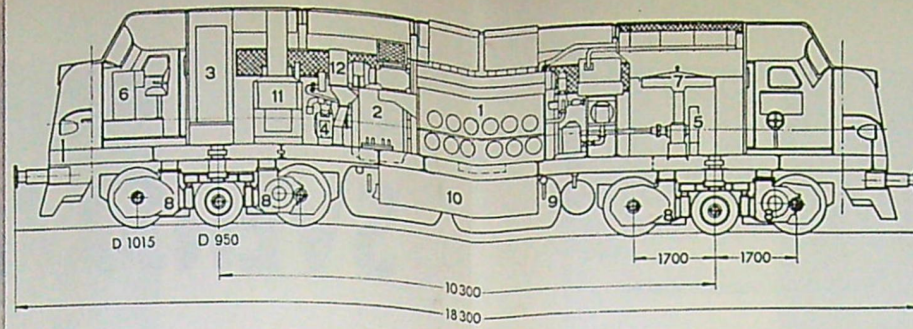
- Fleischmann
- Märklin
- Rivarossi
- Rokal
- Trix
- Zeuke

- Bygger själv
- Kör med flera fabrikat
- Kör med luftledning
- Använder två-räls
- Använder tre-räls
- Har stationär anläggning

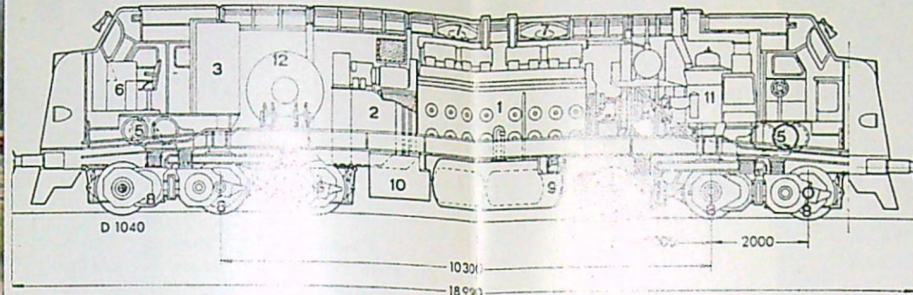
Övriga fabrikat Jag röstar på lok nr

Insänt av Ålder

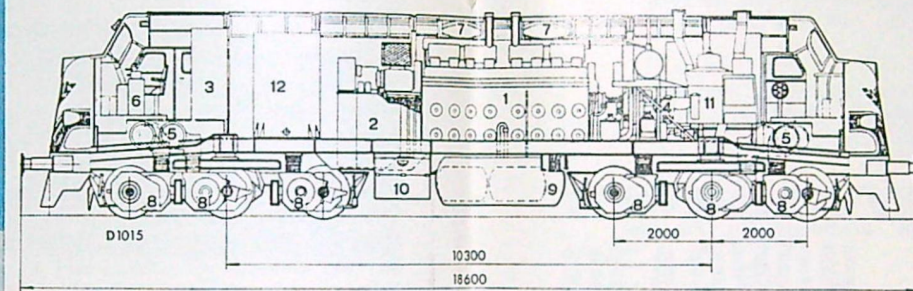
Adress Tel.



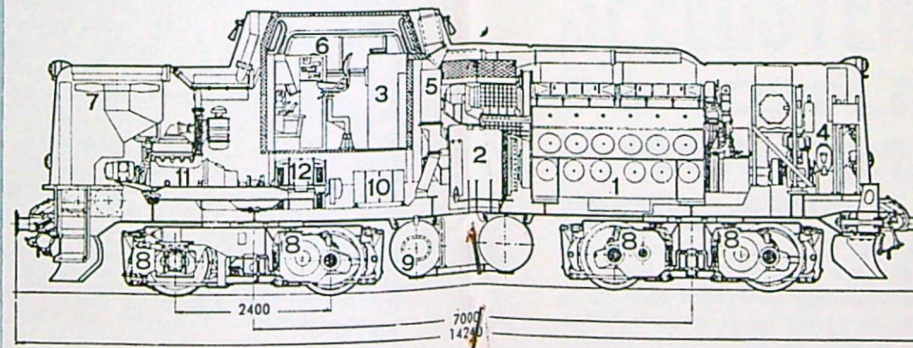
◀ **DANSKA Mx**



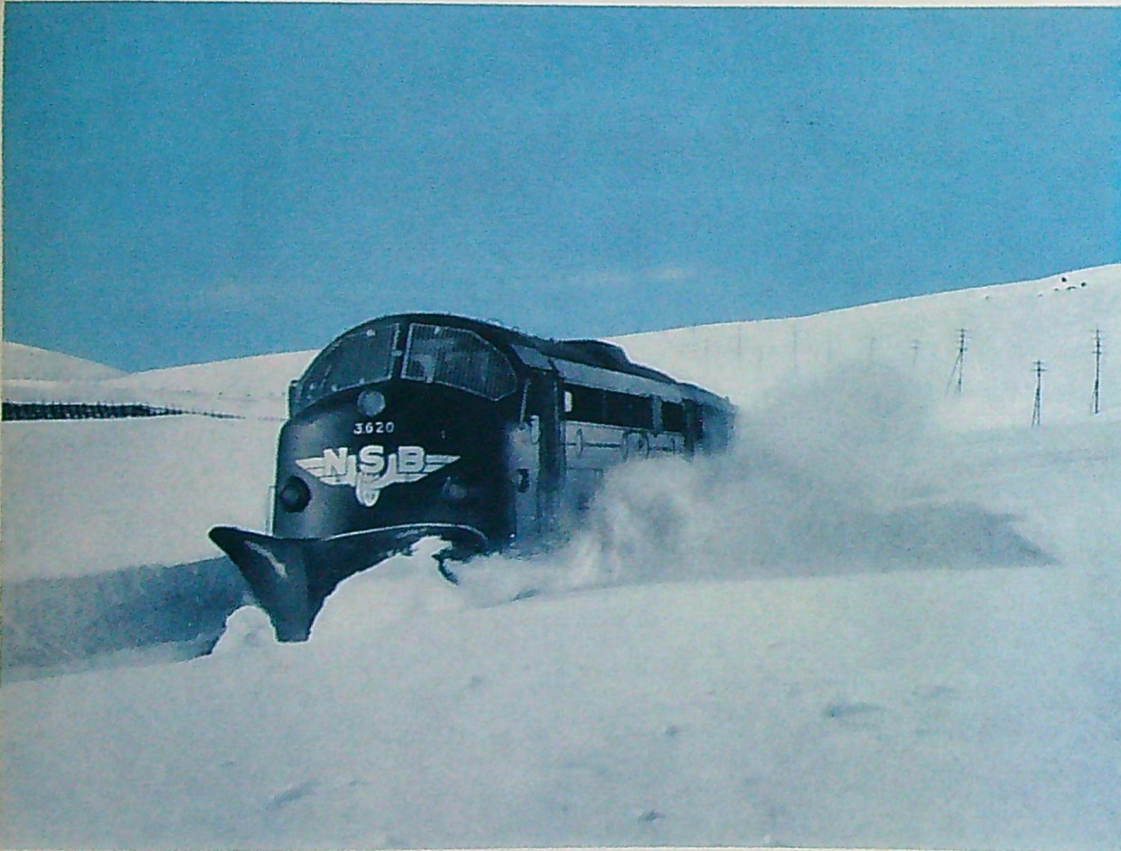
UNGERSKA M61 ▶



◀ **NORSKA Di3**



SVENSKA T43 ▶



SIFFRORNA BETYDER:

NORSKA

1. Dieselmotor. 2. Huvudgenerator och omkopplare. 3. Kontrollrum. 4. Kompressor. 5. Drivmotorernas fläktar. 6. Förarplatsens kontrollbord. 7. Kylfläktar. 8. Drivmotorer D 19. 9. Bränsletank. 10. Batterier. 11. Ånggenerator för tåguppvärmning. 12. Vattentank.

DANSKA

1. Dieselmotor. 2. Huvudgenerator. 3. Kontrollrum. 4. Kompressor. 5. Drivmotorernas fläktar. 6. Förarplatsens kontrollbord. 7. Kylfläkt. 9. Drivmotorer D 47. 9. Bränsletank. 10. Batteri. 11. Ånggenerator för tåguppvärmning. 12. Fläkt för drivmotorer och huvudgenerator.

UNGERSKA

1. Dieselmotor. 2. Huvudgenerator. 3. Kontrollrum. 4. Kompressor. 5. Drivmotorernas fläktar. 6. Förarplatsens kontrollbord. 7. Kylfläktar. 8. Drivmotorer D 47. 9. Bränsletank. 10. Batteri. 11. Ånggenerator för tåguppvärmning. 12. Vattentank.

SVENSKA

1. Dieselmotor. 2. Huvudgenerator. 3. Kontrollrum. 4. Kompressor. 5. Drivmotorernas fläktar. 6. Förarplatsens kontrollbord. 7. Kylfläkt. 8. Drivmotor. 9. Bränsletank. 10. Batteri. 11. Dieselmotor för tågets uppvärmning. 12. El-generator

TABELL ÖVER LOKENS PRESTANDA:

	My	Mx	Di3	M61	T43
Axelföljd	(AIA) (AIA)	(AIA) (AIA)	Co'Co'	Co'Co'	Bo'Bo'
Max.hast.	133 km/h	133 km/h	105 km/h	105 km/h	105 km/h
Dragkraft	16100 kg	13000 kg	17500 kg	26130 kg	13000 kg
Tjänstevikt	103 t	89 t	98 t	108,6 t	72 t
Axeltryck	18 t	16 t	16,4 t	18,1 t	18 t
Bränsleförråd	3400 l	2800 l	1100 l	3000 l	2800 l
Motortyp	EMD 16-567C	EMD 12-567D	EMD 16-567C	EMD 16-567D1	EMD 12-567D1
Motorstyrka	1950 hkr	1425 hkr	1950 hkr	1950 hkr	1425 hkr

Håll i gång

arbetsglädjen med hobby- sysselsättnings- och undervisningsmaterial från världsfabrikerna:

ALFA HOBBY

Modellbyggnader, fabriker, hus, kiosker, vaktstugor, färdiga och i byggsats. Senaste svenska villatyper. Fickpengspriser.

ARCO

Bambu-bast och rottingmaterial med mönster för små och stora hemslöjdare.

BECO

El-installationsmaterial, armaturer, ledningar, lampor, småmotorer, etc. för dockskåp, dockteatrar, modellanläggningar. El-byggsatser och experimentbyggglådor.

BILLER

Modell-gruvbanor.

BOHEMIA

Schackspel och schackbräden i oöverträffat urval i alla prislägen. Senaste försäljningsschlagern: CAMPINGSCHACK.

BOMBO

Magnet-byggsatserna för små- och storbyggen. Stil- och tidsenliga arkitekturer växer fram liksom på lek ur modellbyggarnas händer.

FLEISCHMANN

Det rätta spåret.

Det största mj-programmet.

Det världsomfattande systemet.

3 S-märkta transformatorer passande till de flesta moderna modelljärnvägar, miniracingbanor, spårvagnar och tåg av olika skala. Ångmaskiner. Stora nyheter 1964.

FRIES

Barnbijouterier, amuletter, mascots, nyckelringar, smycken för skolteater. "Gör det själv"-byggsatser med mönster och material. "Den lille guldsmeden." Önskesaker för alla tillfällen och åldrar.

GÉ-GÉ

Dockorna på modet i hela världen med skönhetspris på varje utställning. "Bon gout Francais"-Guldpokal, Barnserviserna i moderna uppläggningar och dekorer. Toppmärket med bottenpriser.

GEOBRA

Modellflyg, morseapparater.

GETA

Batteri-telefoner för 1000 mtr samtal.

STABO-byggplastlådor med mönster till moderna stabila konstruktioner. STABO-el-tekniska byggglådor för konstruktion av rörliga modeller av senaste uppfinningar. STABO-radarstyrningsaggregat för båtar och flygplan. STABO-miniracingbanor i standard skala.

GREIFLINGE

Testleksaker i trä, som utvecklar alla sinnen, särskilt känseln. Leksaker som bildar epok. Sensationer på väg.

HABA

Tråleksaker med mottot: Leksak är lärsak.

Barnkammar- och lekskoleartiklar. Varje sak en förebild.

HERPA

Ett landskap är inte ett landskap utan buskar, gräsmattor, murar, staket och träd, en modelljärnväg inte en modelljärnväg utan HERPA-tillbehör.

JORGES

Hobby-verktyg för små och stora. Specialitet modellrallare-verktyg och lövsågningsgarnityr.

KIBRI

Sommarleksaker, utespel. Dockteatrar. Barn-bodar, diskbänkar. Lektugemöbler. Modellbane-tillbehör av högsta klass. Stationer, övergångar, brobyggnader, signaler. Enastående modellenlighet i funktion och utseende.

KLAUS'

Pussel med ständigt aktuella motiv i alla svårighetsgrader för rekreation, undervisning och lek.

KNORR, FRIEDRICH

K.F.L. Bast-, korg- och pärlarbeten. Mobilier. Byggglådor för prydnadsföremål till hyllor och väggar. Spel. "200 hobbies för flickor".

KÄFER

Lyckomärket med guldhönan. Den lilla husmoderns köksredskap: "Baka med mej". Köksredskap för små mästerkockar.

MOSSMER

Skumplastunderlägg för modellspår, växlar och korsningar av alla märken. Ger glidsäker, mjuk och tyst gång.

PLASTICANT

Varje dag en ny leksak. Plastkonstruktionerna med motor. Stabil sammansättning med oändliga konstruktionsmöjligheter. "Övning gör mästaren."

SANDER

Underlag och material till landskap för modellanläggningar på begränsat utrymme. Attraktiv skyltningshjälp. Fascinerande perspektiv.

STEHA

Gummileksaker för barnträdgård, lekskola och park. "Livslevande" modeller som tål utplacering. Stall STEHA: Drag- och ridhästar, husdjur. Villebråd i naturlig storlek. Trädgårdsfigurer.

VOLLMER

Luftledningsstolpar för FLEISCHMANN.

WALTER

Det lilla träleksaksprogrammet med de stora slagnumren. Leksakerna som leva, lysa och tala. 75 år 1964.

WAMMETSBERGER

Skaparen av FIX-konstruktionerna i trä. Färgning, polering, hållbarhet, lek- och lärvärde ouppnått! BAUFIX ger dugligare händer och praktisk kunskap i arkitektur och teknik.

SJ-STOLPAR

Till svenska mj-banor hör svenska luftledning. Vår egen fabrik med flera nyheter 1964.

Under 1934 följer nyhet på nyhet från alla fabriker.

Glädjande överraskningar vänta.

Kataloger, prospekt, ansvarsfull service, utförligt lager av reservdelar, bygghjälp och reparationer överallt i fackhandeln.

Om något mankerar, vänd Er gärna direkt till huvudagenturen:

BRÖDERNA JONSSONS INDUSTRI AB

Karlvägen 24, Stockholm Ö (permanent utställning). Tel 10 58 00, 20 58 44

De stora sjöflygplanen med radiostyrning hör till det grannaste man kan se i aktion — och möjligheterna att utöva den hobbyn är stora i Sverige. Sätt i gång och bygg tills isarna går upp i vår!



RADIOSTYRD REARWIN SPEEDSTER PÅ TOFFLOR - HAR GÅTT SEX ÅR!

En lugn och solig septembersöndag vid sjön Glan, som ligger väster om Norrköping hittade vi K. G. Österström med sin verkligt tjuguså radiostyrda modell.

Modell ja, när man får se sådana här dimensioner undrar man var gränsen går till "stora flygplan". Spännvidd 230 cm! Vikt 4 kg. Motor OS 35 RC, som emellertid ska bytas ut mot en 49 RC, eftersom det visar sig vid starterna på sjön att det går åt hästkrafter. Radioutrustningen är Grundigs stora, av vilken sex kanaler används i Österströms Rearwin: Motorkontroll, sidoroder och höjdroder. Rodermekanismerna har han gjort själv, och det bör inte ha berett honom några större bekymmer eftersom han till professionen är yrkeslärare i radio och TV.

Modellen går på sitt sjätte år, upplyste Österström, och den har fungerat som ett fly-



K. G. Österström har väl nästan ett unikt rekord. Hans flygande laboratorium har klarat sig i hela sex år och ser fortfarande alldeles ny ut. Vem slår det rekordet?

gande RC-laboratorium. Men hur kan man bevara en modell så väl att den fortfarande ser så ny och fräsch ut?

Det var verkligt tjuguså att se den vackra röd vita modellen rusa fram på vattnet med skummande flottörer. Flygande modeller med utrustning för landning och start på

vatten är något av det grannaste man kan se i modellernas värld. Det tycks också finnas en hel del utövare av radiokontrollerad radioflygning, och det finns anledning att återkomma till dem i framtiden här i tidningen.

Termik-Johan



Fig. 1. Zolotoverch med segermodellen.

EFTERSKÖRD FRÅN LIN-EM

Tekniskt nytt inom team-racing

AV KJELL ROSENLUND

Meningen är att här tala om de tekniska nyheter som förekom inom team-racing-klassen vid 1963 års EM. Från början måste då framhållas att detta var ett typiskt mellanår, många tävlande använde gamla beprövade grejor, och de nyheter som förekom verkade ofta vara under utprovning. I andra fall kunde man spåra idéer som tidigare förekommit mera sporadiskt men som nu anammats av flera deltagare och som därför kan vara av intresse. Såväl resultaten som det allmänna intrycket pekar på att standarden i år var något sämre än vid VM föregående år. Det är emellertid troligt att en kraftig förbättring kommer att inträffa till 1964 års VM i Budapest. Här kommer några tips till svenska tävlingsflygare inför den kommande säsongen.

Modeller

Det kan vara lämpligt att presentera finalmodellerna först. Segrarna, ryssarna Zolotoverch-Kobets, hade en ny, mycket välbyggd modell (fig. 1) med trapetsformade vingar och stabilisator. Genom att flygkroppen är smal ovanför vingen erhåller modellen ett synnerligen slankt utseende. I själva verket måste ju även denna modell hållas de av reglerna föreskrivna måtten. Den måste i alla fall anses vara mycket effektivt strömlinjeformad, och då vikten är relativt låg, 480 gram, är glidflygegenskaperna vid låg hastighet goda trots vingens tvära spetsar. Annars brukar ellipsvingen ge något bättre landningsegenskaper, eftersom lyftkraftförlusterna är mindre. Motorn, en Super Tigre G 60 D, är in-

byggd så att den kan chokas utifrån. Bränsleslangen är försedd med filter och ligger utanför den korta aluminiumpannan som motorn är monterad i.

Landningsstället består av ett ganska litet strömlinjeformat gummihjul, som är monterat på ett asymmetriskt fastsatt 3 mm stålstäl.

Tvåorna, tjeckerna Drazek-Trnka, använde en modell (fig. 2) som är en trogen kopia av belgiern Bernards modell året innan. I stället för vanlig metallpanna har denna en 10 mm hög metallram som är påbyggd med balsa. I denna är motorn, en MVVS diesel, fastskruvad, och ramen är i sin tur fastskruvad i modellen. På detta sätt erhåller motorn samma gynnsamma monteringsomständigheter som i en metallpanna, men man slipper den extra kylning som kan vålla besvär för vissa motorer.

Modellen är försedd med en plywoodram i vinge och stabilisator. Den är omålad men klädd med ett tunt lager glasfiberväv och plastlackad. Vikten är hög, 625 gram. Modellen saknar utfyllnader vid vingroten och ger kanske intryck av att vara en "buss", men det kompenseras av att den är mycket välbyggd och dessutom ganska snabb.

På tredje plats kom ryssarna Babitchev-Radchenko med en till utseendet tämligen normal modell (fig. 3). Det enda ovanliga på den är att den har droppformade ving-spetsar för att minska luftmotståndet. (Sådana användes här i landet av bröderna Martinelle redan 1956.) Modellens vikt är extremt låg, 410 gram. Detta medför att den lätt påverkas av vinden. I finalen på EM blåste den in i cirkeln i samband med

en landning och kunde inte fullfölja heatet.

De ryska modellernas låga vikt får till stor del tillskrivas den form av ytbehandling som använts. I stället för att vara målade är de klädda med tunt färgat japanpapper och sedan plastlackade. Det krävs mycket stor skicklighet för att utföra en sådan klädsel utan att skarvarna i papperet framträder. Resultatet är emellertid mycket tilltalande, och en avsevärd viktbesparing har uppnåtts.

Gamla bekantingen Nery Bernhard ställde upp med en fantastisk välbyggd modell försedd med en ETA 15. Den vållade honom en hel del bekymmer, då domarna inte godkände kabinens utförande. Den genomskinliga vindrutan, som skall finnas enligt reglerna, bestod nämligen av en smal celluloidremsa långt fram på kroppen. Kroppshöjden, som ska vara 10 cm vid kabinen, var här betydligt lägre, och de tio centimetrarna fanns en bra bit bakom den smala vindrutan. Då detta påpekades, påstod Bernhard att piloten skulle sitta där kroppshöjden var störst och kika ut genom vindrutan.

Detta resonemang accepterades inte, och Bernhard var tvungen att fästa en extra kabin på modellen för att få ställa upp. Han lyckades dock inte särskilt väl i tävlingen, vilket till viss del får tillskrivas mekanikernas ovana vid motorn.

Ett visst uppseende väckte också min egen modell på grund av det infällbara landningsstället (fig. 4 och 5). Intresset var tidvis så stort att vi måste förvara modellen under bevakning. Stället, som hålls i utfällt läge av en fjäder, dras in då modellen efter

ca ett varvs flygning nått sådan hastighet att centrifugalkraften påverkar ett system bestående av hävstänger och linor enligt teckningarna. Då motorn stannat, minskar flyghastigheten och retur fjädern förmår följa ut stället före landningen.

En tysk flygande vinge förekom också. Den föreföll inte ha några egenskaper som skulle kunna göra den lämpligare för ändamålet än de konventionella modellerna. En avsevärd viktminskning erhöles dock.

Motorer

Vi i det svenska laget hade nog trott att denna tävling skulle betyda genombrottet för den nya ETA 15 Mk II. Så blev inte fallet, och det torde ha sin särskilda förklaring. Mycket goda resultat har ju noterats med denna motor, framför allt av engelsmännen. Nu var emellertid vädet ganska kyligt, och detta i kombination med svårigheterna att provflyga banan före heaten medförde att motorerna sällan blev riktigt varmkörda och att inställningarna var felaktiga. ETA-motorn är temperaturkänslig, och de 30 sek som tilläts för varmkörning föreslog inte när både motor och panna skulle värmas. Resultatet blev startsvårigheter och dåliga hastigheter. Det är troligt att motorerna skulle vara mer lätt-skötta om modellerna inte var försedda med metallpannor.

Oliver Tiger, däremot, kräver panna för att komma till sin rätt. Denna motor användes bl. a. av tyskarna. I ett heat där de tävlande diskades för dragning uppnåddes tiden 4.29. Så än har denna 10 år (!) gamla motor inte sagt sitt sista ord i team-racing-klassen.

Segermotor andra året i följd blev Super Tigre G 20 D. Här har ryssarna gått före och visar vad man kan göra med en italiensk motor. Det tycks vara svårt att få god bränsleekonomi och det händer ofta att motorn bara gick i 30 varv. Hastigheten var däremot relativt hög och omstarterna snabba.

Då Super Tigres egen förgasare används är motorn ganska svårstartad. Ryssarna har här gjort en omkonstruktion varigenom motorn stryps något, men betydligt bättre startegenskaper erhålls (fig. 6).

Tjeckerna använde MVVS Diesel men ansåg själva att motorn är omodern, att de haft tur som hade fått tag på ett bra exemplar och att anledningen till att de använde denna motor till stor del var den tjeckiska traditionen.

Nya motorer?

Det talades också en hel del om kommande motorkonstruktioner. Av en tysk hörde jag bl. a. att en ny Webra-motor är under tillverkning. Med prototypen har man redan gått under 4.20 i team-racing, och han ansåg att motorn är mycket lovande. Så det är bara att vänta och se.

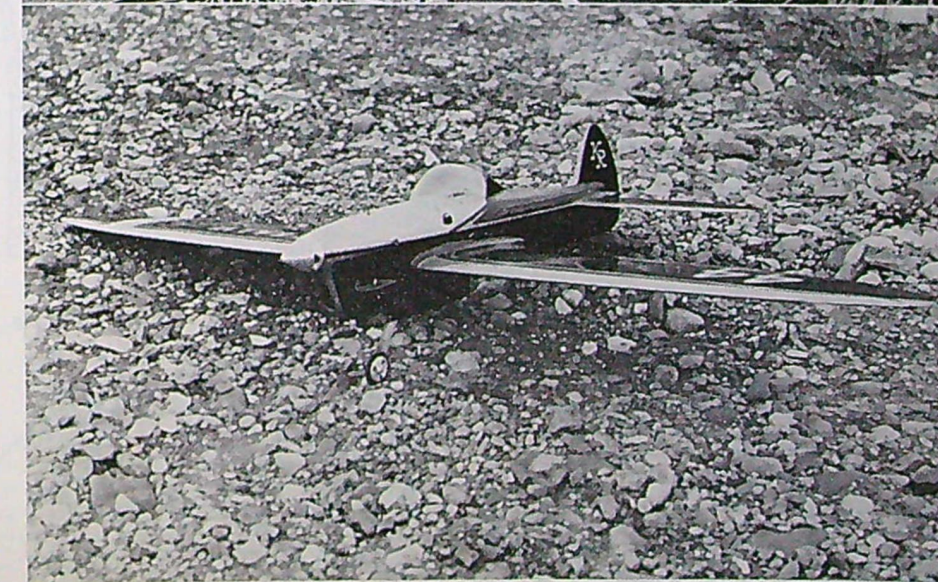
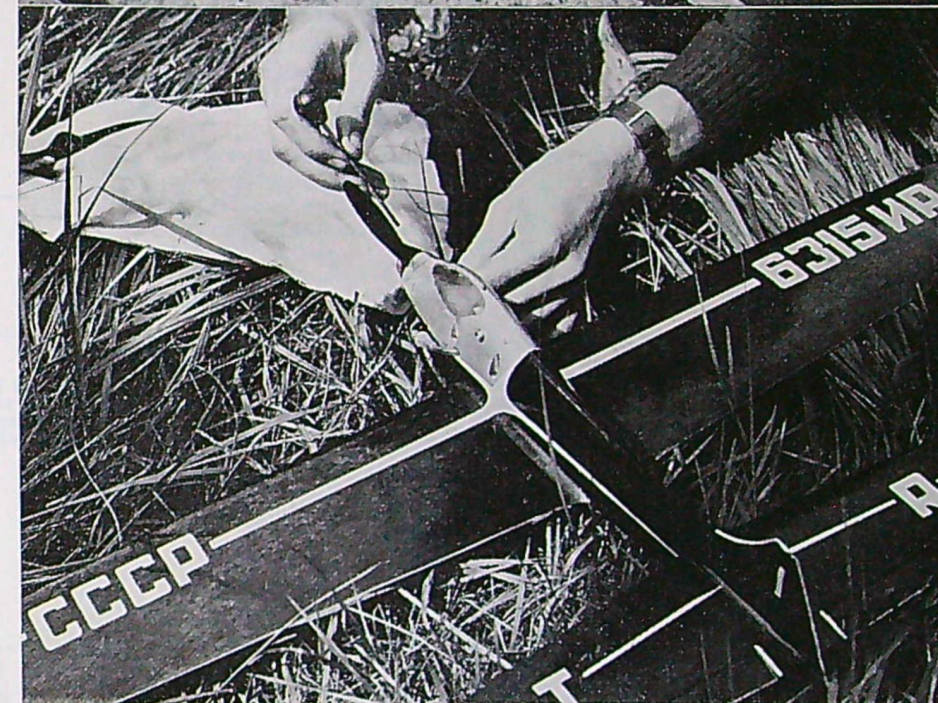
Tankar

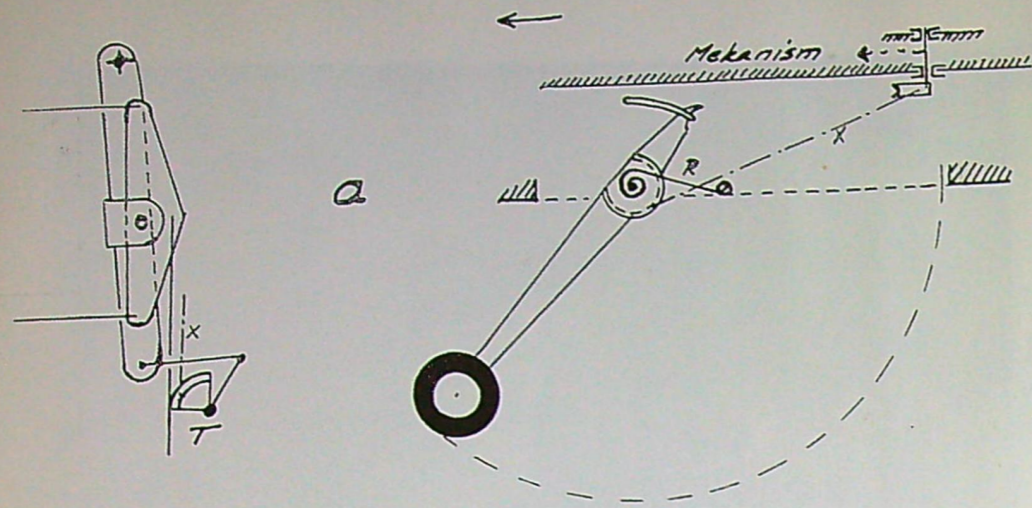
Den intressantaste konstruktionen inom detta område svarade engelsmannen Dick Edmonds för. Hans reguflo-tank är en genialt förenklad chicken-hopper (fig. 7). Med denna tank erhålls konstant bränsletillförsel så länge motorn går. På så sätt kan man undvika det vanliga problemet med motorer VAND!

Fig. 2. Tjecken Drazek förbereder finalflygningen.

Fig. 3. Finaltrea. Denna modell fick tävlingens bästa tid (4.35) i ett försöksheat.

Fig. 4. Miss FAI VI med utfällt landningsställ. Konstruktionen av detta, se nästa sida.

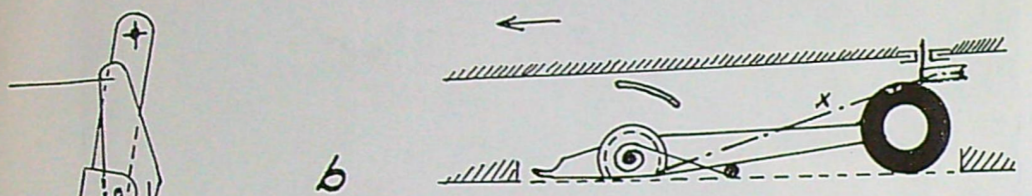




som får för litet bränsle i slutet av flygningen. Förut motverkades detta genom att nålventilen ställdes så rikt att motorn gick bra även på slutet, men då fick den onödigt mycket bränsle i början. Med reguflo-tanker kan man få en idealisk inställning under hela flygningen och därigenom också en något bättre bränsleekonomi. Tanken är ganska svår att göra — man måste nämligen ha en absolut tät ventil — men den kan köpas från Edmonds Model Products, 24 Carrington Rd, High Wycombe, Bucks., England. Priset är ganska högt: 16/6d (ca 12 kr).

Ryssarna använde vänliga tankar som var ganska långa och smala. Segrarna tankade genom en kulventil och skvallerröret var

Fig. 5 a visar mekanismen och stället på Miss FAI VI i utfällt läge. Vid landningen fjäderar stället endast framåt.



b visar mekanismen och stället i infällt läge. Spänningen i linorna gör att roderoket flyttas och trissan (T) vrids, varvid vajern (X) spänns och retur-fjäders (R) vridmoment övervinns så att stället faller in.

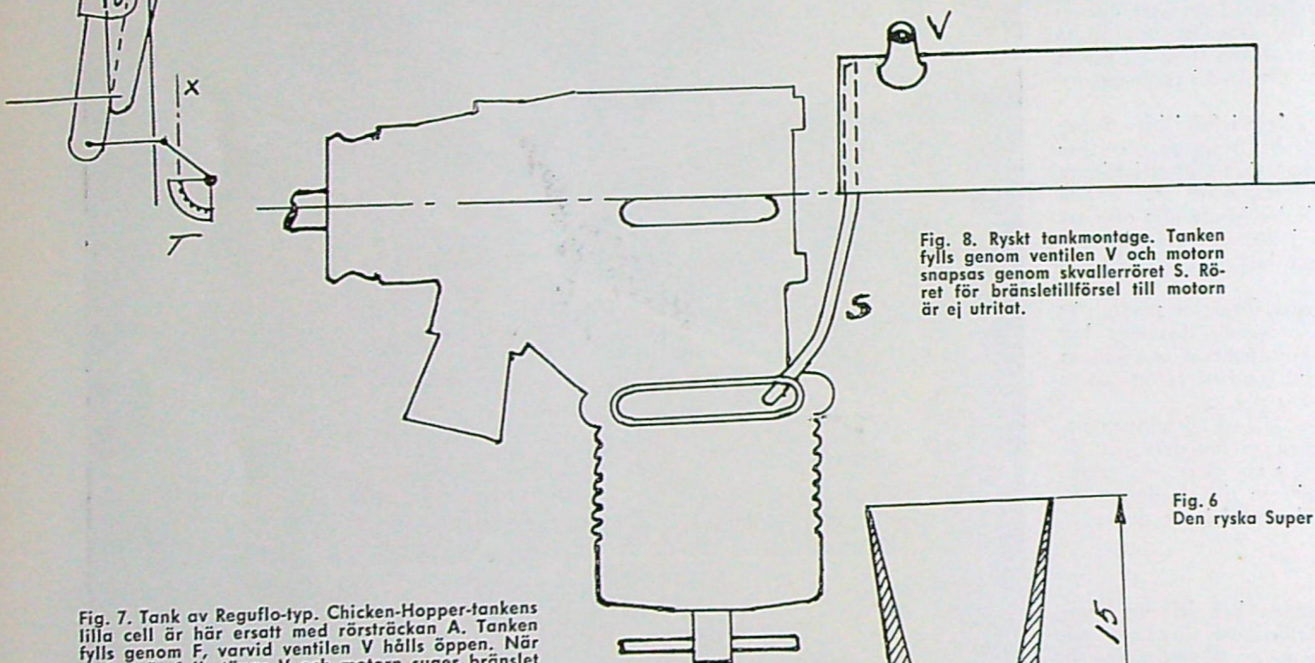


Fig. 8. Ryskt tankmontage. Tanken fylls genom ventilen V och motorn snapsas genom skvallerröret S. Röret för bränsletillförsel till motorn är ej utritat.

Fig. 7. Tank av Reguflo-typ. Chicken-Hopper-tankens lilla cell är här ersatt med rörsträckan A. Tanken fylls genom F, varvid ventilen V hålls öppen. När tanken är full stängs V och motorn suger bränslet genom M.

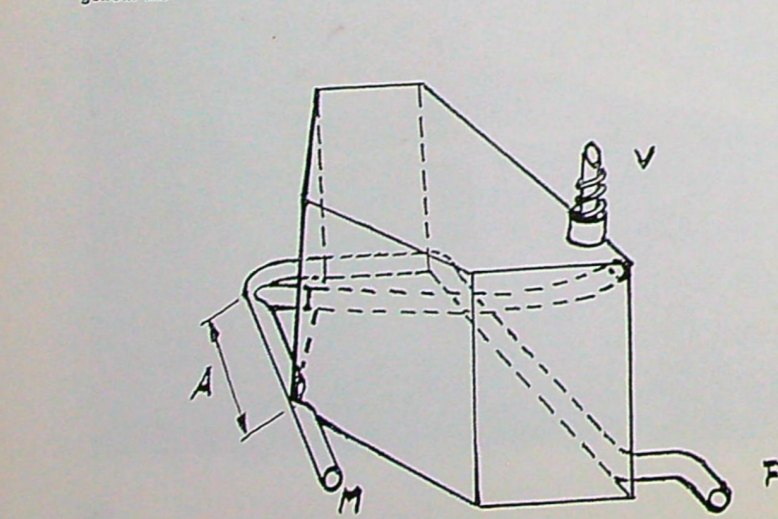
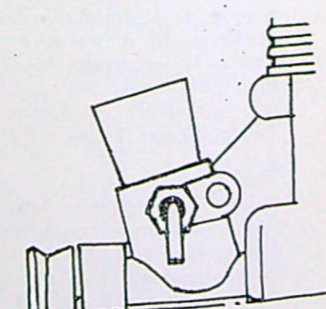
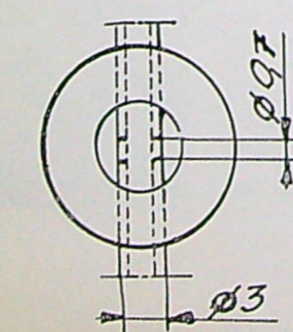


Fig. 6. Den ryska Super Tigre-förgasaren.



Montering



framdraget till motorns avgasport så att motorn automatiskt blev snapsad då tanken var full (fig. 8). Detta system medför visserligen en viss tidsbesparing vid omtankningarna men kan också göra det svårt att bedöma bränslemängden vid snapsningen. Lustig detalj: Om motorn inte startade som väntat, utan måste snapsas på nytt, skedde även detta via tanken. Det ligger annars närmast till hands att snapsa i avgasporten direkt. Tack vare påfyllningsventilen minskas risken för att bränsle ska stänka ut ur tanken under flygningen. Tanken ligger för övrigt inbäddad i skumplast, varigenom god värmeisolering erhålls och motorvibrationernas skadliga inverkan kraftigt reduceras.

Bränslen

På en sådan här tävling förekommer det alltid en hel del hemlighetsmakeri, och detta gäller speciellt bränslena. Det går alltid en mängd rykten om hemliga recept som gör att vissa motorer går si eller så fort. Att en hel del arbete lagts ned på att utveckla bränslena är ett faktum, liksom att vissa resultat uppnåtts. Det går att göra anmärkningsvärda bränslen, men det som vinnas i färd förloras i bränsleekonomi och vice versa.

Edmonds-Smith från England hade t. ex. lyckats göra ett bränsle, med vilket de hade flugit 90 varv per tankning! Men då var motorinställningarna mycket kritiska och farten relativt låg. Alltså användes inte detta bränsle, utan ett som skulle ge högre fart och färre antal varv. Receptet? Engelsk top secret.

I alla fall framkom att somliga hade bensin i soppan för att förbättra ekonomin. Andra hade provat heptan och erhållit flera varv, men då förbränningen är ofullständig blir det problem med sotningen. Upp till 10 % hade viss verkan, sedan erhöles ej någon förbättring. Några hade provat att tillsätta kristallformiga ämnen med högt värmevärde. Kristallerna löstes i bränslet, viss förbättring av bränsleekonomin erhöles, men vid kylig väderlek utföll kristallerna ur bränslet igen.

Tjecken Drazek hade ett bränsle med åtskilliga ingredienser. I det ingick eter, ricinolja, fotogen, bensin, amylnitrat och nitroetan. Proportionerna är okända, men det faktum att han var mycket noga med att hålla för flaskans öppning då modellen var i luften tyder på att etermängden bör ha varit stor.

Vädret hade tydligen också en viss inverkan på bränslet. Göran Alseby hade stora problem. På några timmars tid försämrades bränslet trots att det förvarades i täta metallflaskor. Motorerna tappade 2 000—3 000 v/min och problemet föreföll olösligt ända tills han bytte bränsle. Sedan gick de ungefär som förr igen. Men mer än en liter bränsle måste kasseras.

Flygning

Under pågående tävling var det omöjligt att provflyga på banan, och detta medförde att sådana flygningar måste ske tidigt på morgonen eller på kvällen. Väntelistan var stor, så pass att flera i taget måste in i cirkeln samtidigt. Risken för kvadd var avsevärd och vid ett tillfälle flög fem man samtidigt då en av dem snubblade och föll. Hans modell dök i betongbanan och de återstående trasslade in sig i hans linor. Lyckligtvis redde det hela upp sig, men ett tag såg det mycket hotande ut.

Det svenska laget provflög på en skolgård på några kilometers avstånd från ba-

nan. Detta medförde att vi kunde provflyga omedelbart före våra heat, vilket är mycket värdefullt vid en sådan här tävling. Det visade sig dock att temperaturen varierade så mycket mellan de två platserna att vi ändå hade svårt att få riktiga nålinställningar.

De som provflög på banan gjorde sig i vissa fall skyldiga till två grova fel. Man flög vid tidpunkter då temperaturen var lägre än under tävlingstiden, och man gav modellen en viss draghjälp. På så sätt erhöles högre farter och andra inställningar än de som kunde ifrågakomma under heaten. Resultatet blev också att motorerna inte gick som de skulle, när det gällde. Årminstone ett engelskt ETA-lag försatte sina chanser på detta sätt.

Under tävlingen flög man i allmänhet efter reglerna, och det var endast i ett fåtal fall som juryn behövde ingripa med diskvalificering. Försök till dragning förekom, men efter två varningar diskades den skyldige. I jämförelse med VM 1962 flögs det i stort sett juste. Det blåste en del under tävlingen, och det var förvånansvärt många som inte klarade av att göra pricklandningar. De lättaste modellerna led värst av vinden och åtskilliga blåste in i cirkeln vid start och landning. Det är tydligt att man ute i Europa är mindre van vid tävlingar i dåligt väder än vi här hemma.

Ryssarna hade två flaskor

Mekanikerarbetet är värt en särskild kommentar. Många hade, som nämnts, svårt att få motorerna varma under varmkörningsperioden. De segrande ryssarna hade sitt eget sätt. De hade två tankflaskor med olika bränslen, det ena användes till varm-

körning och det andra till flygning. Varmkörningsbränslet innehöll förmodligen mer amylnitrat än flygbränslet, varigenom extra snabb uppvärmning erhöles.

Även om de ryska motorerna var lättstartade, så fanns det denna gång inte någon så snabbstartad som Sirotkins året innan. De var litet bättre än motorer är mest, gick i gång på en 3—4 slag, men vägrade ibland och måste snapsas på nytt. Alla ryska modeller var byggda för att medge "automatchokning" av motorn, men detta startförfarande användes inte alltid.

Den mekaniker som arbetade snabbast var tjecken Drazek. När han slog igång motorn gick händerna som lärkvingar och han hann slå tre slag på samma tid som de övriga slog ett. Detta tjeckiska lag har under lång tid varit ett av Europas bästa, och deras andraplacering får verkligen anses vara välförtjänt.

Lustig startteknik visade fransmannen Jean Magne, som flög sin byggsatskonstruktion Espadon med Micromotor. När han släppt modellen, hoppade han rakt upp, den passerade under hans fötter och lätade. Om någon tidsvinst verkligen erhålls på så sätt kan diskuteras. De som använder metoden anser i alla fall det.

Jag hoppas att dessa betraktelser ska vara till nytta för svenska team-racer-flygare. Det som vi här i landet behöver förbättra är startsäkerheten. F. n. är det ren tur om bra resultat erhålls. Låt det i stället vara otur om resultaten blir medelmåttiga. Det är de goda tiderna som ska bli standard och för detta krävs massor av flygtränning. Låt oss hoppas att vi kan få ett starkt lag att skicka till Budapest och VM 1964.

**Efterlängtat bok
- nu i ny upplaga**



**Beckman-Hellström
Radiostyrning
av modeller**

Den stimulerande experimentboken för modellbyggare i alla åldrar utkommer nu omarbetad och kompletterad med alla modernaste byggbeskrivningar.

Häftad 16:—

NORDISK ROTOGRAVYR

Från bokhandel
eller Nordisk Rotogravyr, Stockholm 21

Sänd mot postförskott:
..... ex Radiostyrning av modeller, hft 16:— + oms

Namn

Adress

Postadress MH 1/64

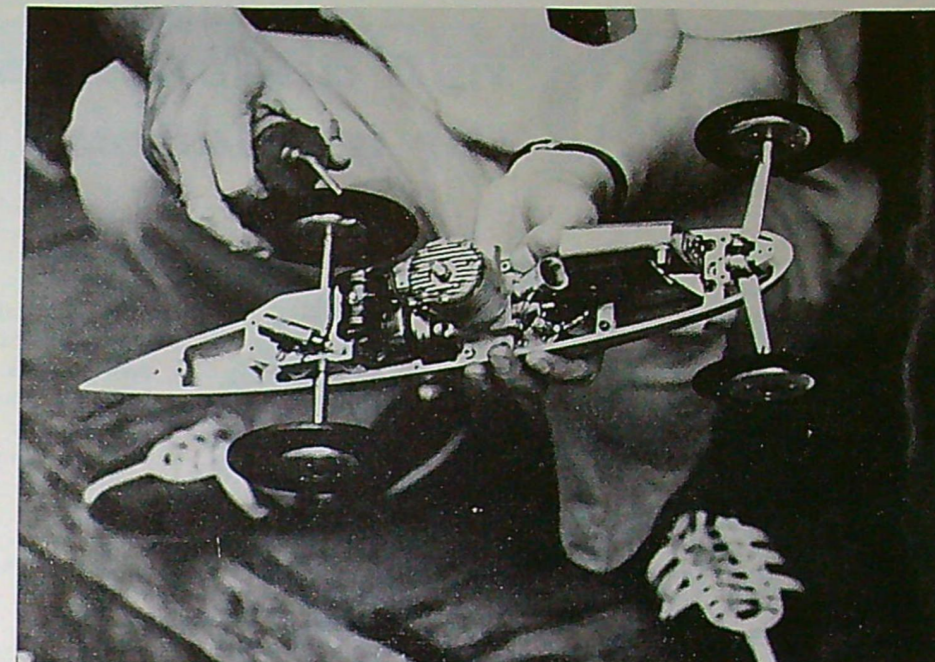


Alex Pfister får hjälp med att haka loss linan efter en körning. — Innerringen av banan mot centrum är som synes asfalterad.

Resultaten från 1963 års europamästerskap publicerades i nr 7 av Modell-Hobby. Några bilder från tävlingarna kom då inte med, varför vi här återkommer med ett bildurval i anslutning till en kort resumé.

Stort intresse på EM tilldrog sig de ungerska deltagarna, vilka icke helt oväntat blev för svåra att bemästra i 2,5- och 5 cc-klasserna. Lazlo Azor vann i 2,5 cc med 16 km till godo på tvåan Bengt Abrahamsson. I 5 cc-klassen blev det ungersk dubbelseger genom Ernö Horvath och L. Buruts. Många frågar sig kanske vad det är för något som gör att bl. a. Azor och Horvath kör så fort. Som svar härpå kan sägas, att bilarna är det i och för sig i konstruktionshänseende inte något speciellt märkvärdigt med.

Bronsmedaljören i 10 cc, Gottfried Rosellen, i färd med att "skölja ur" bilen efter tävlingen.



AV
RUNE
GRANBERG

ÅTERBLICK PÅ MODELLRACER-EM I ZÜRICH



Däremot är motorerna, av fabrikat Moki, av synnerligen god kvalitet och lämnar hög effekt. I motorerna ligger mycket av ungarernas framgångar, men ändå inte allt. En titt på bilarna visar att de är goda mekaniker, vilket också måste till för att nå toppresultat. En detalj av intresse är, att man använder fjädrande växelpåsar i vissa bilar. Ändock var det ingen som hade installerat framhjulsfjädring, vilket vi har litet till mans här i Sverige. Framhjulsfjädring har inom parentes sagt visat sig vara till god nytta. Överdelarna till de ungerska 2,5 cc-bilarna var avgjort inte direkt vackra som bilöverdelar betraktade. Som synes av bilderna har man tydligen hämtat vissa idéer från herrar speedflygare.

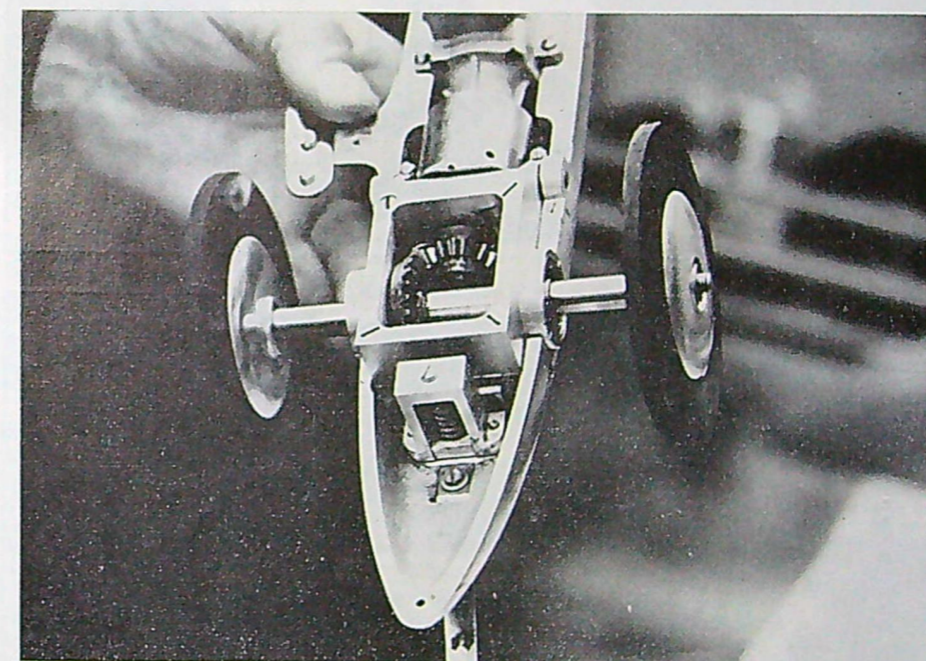
Vinnaren i 10-cc-klassen, Alex Pfister, körde en helt strömlinjeformad vagn med kapslade hjul, allmänt kallad "den flygande bananen". Bilen är en gammal bekant som byggts av för några år sedan avlidne Emil Schlatter, Schweiz. Här måste sägas, att det givetvis är gott och väl med en kapslad bil ur strömlinjesynpunkt, men med den lilla spårvidd som "den flygande bananen" har, kan denna knappast komma ifråga att få starta i VM nästa år i USA. I VM föreskrives nämligen i denna klass bl. a. en viss minimispårvidd. I de svenska reglerna har detta tillgodosetts, men ej i Schweiz med flera europeiska länder.

Zürichtävlingen var mycket välorganiserad och en minnesgåva utdelades till samtliga deltagare. Inalles startade 65 modeller från 6 nationer.

Nästa års EM kommer att gå i Italien. Plats har ännu ej meddelats. Det är att hoppas att det då blir större anslutning från svensk sida. Nya bilkonstruktioner håller på att växa fram här i landet och det är fråga om inte dessa kommer att kunna knipa en och annan medalj.

Överst: Tättduon i 2,5 cc-klassen. Lazlo Azor, Ungern (t. v.) samt Bengt Abrahamsson, Sverige.

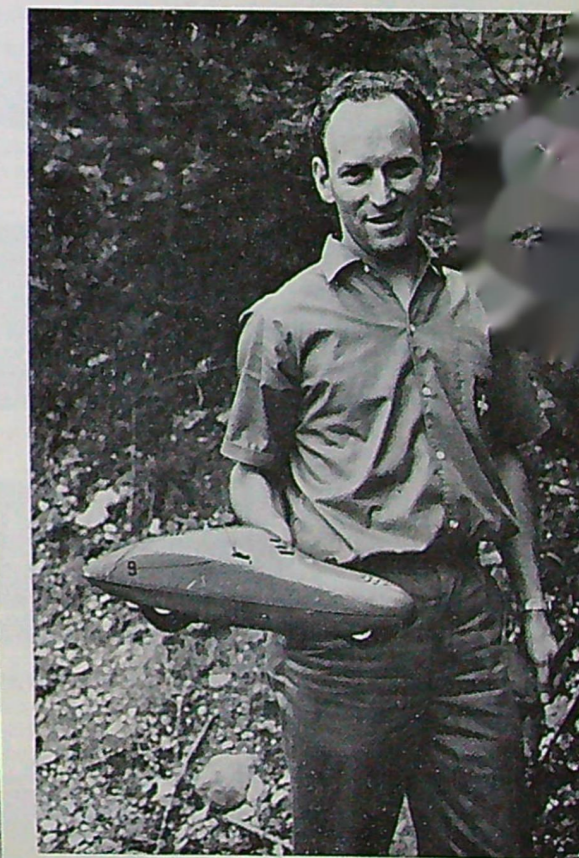
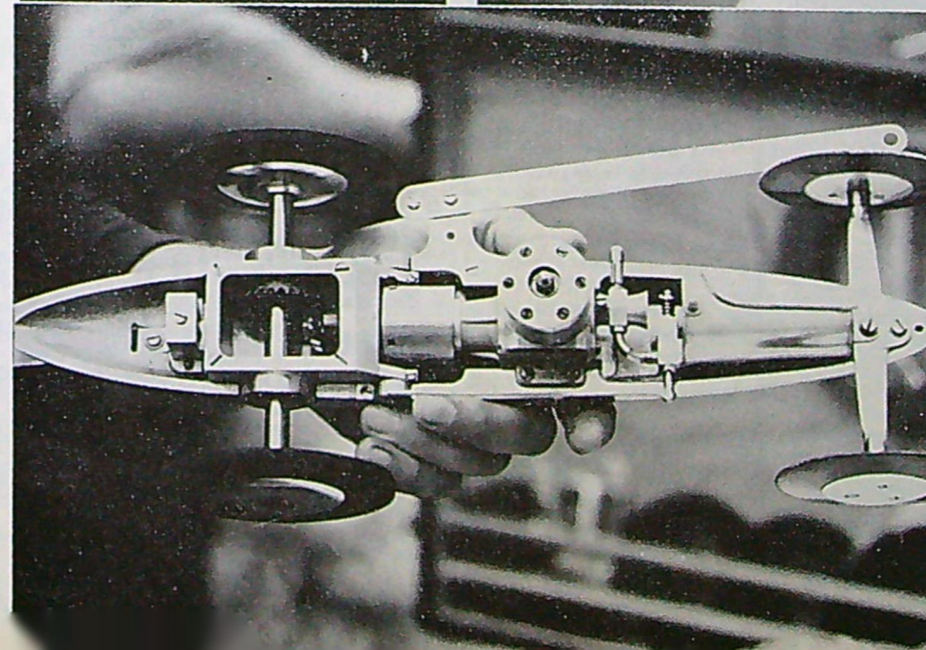
Mästaren i 5 cc-klassen, Ernö Horvath.



Detaljbild av växelpåsa och bakhjulsfjädring på en av de ungerska 5 cc-bilarna.

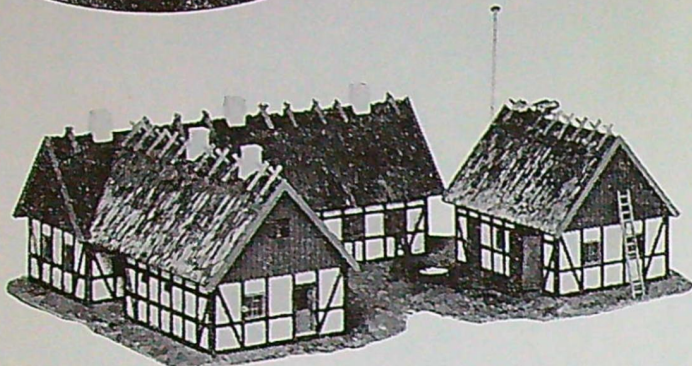
Helvy av samma bil (nederst) med Mokimotorn väl synlig.

Alex Pfister, Schweiz, med segrande 10 cc-bilen — "den flygande bananen".



HELJAN

nytt danskt kvalitetsmärke
för modellhus i skala HO!

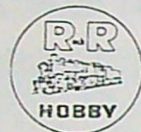


Denna skånegård består av tre rikt detaljerade längor och kostar kr. 16: 75 inkl. oms.

HELJAN introduceras nu på den svenska marknaden med 9 utsökta modeller av kyrka i baltisk stil, väderkvarn, s. k. Holländare, bondgårdar med lador, 2-vånings villa, ställverk och ett par broar. Under förberedelser för leverans under nästa år bl. a. svenska röda stugor, tvåvåningshus med shopping-center m. m.

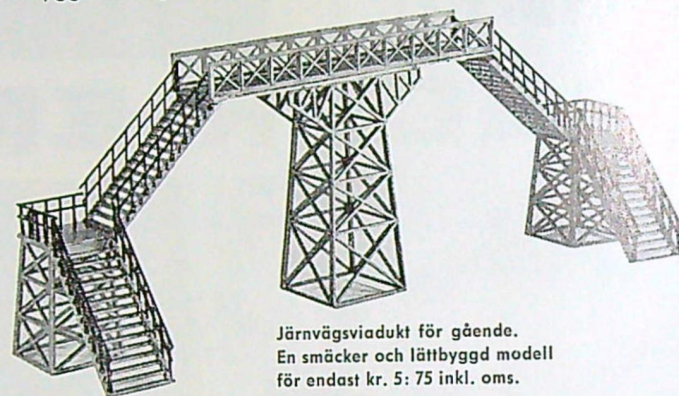
HELJAN säljs i dag hos Er fackhandlare i lättbyggda välgjutna och fint detaljerade byggsatser i plast.

Generalagent för Sverige



ROSENGREN & RIIS AB

Baltzarsgatan 22 • Tel. 040/711 30 • Malmö



Järnvägsviadukt för gående. En smäcker och lättbyggd modell för endast kr. 5: 75 inkl. oms.

MODELLHOBBYS MODELLMOTORTEST

Nr 13 och 14
Webra Winner II och
Winner II R/C

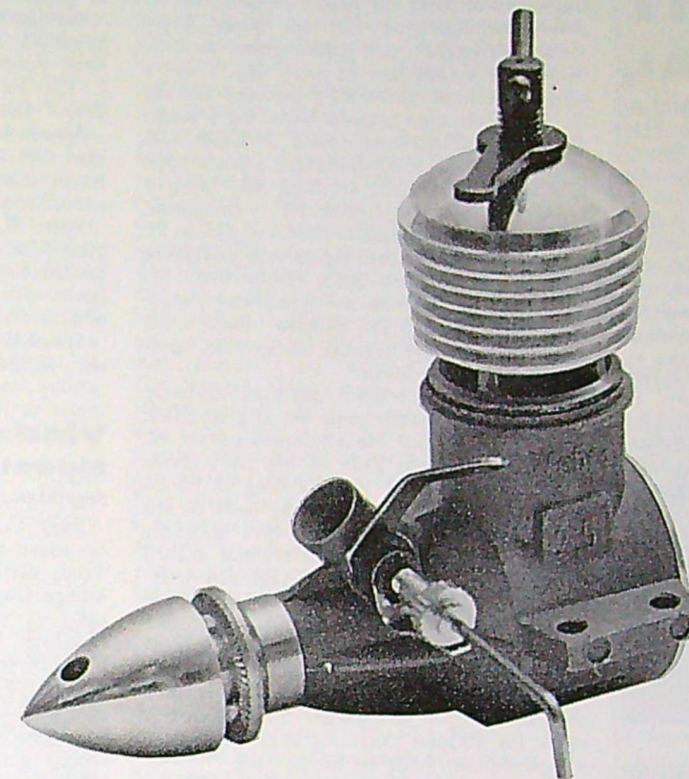
Winner var faktiskt en vinnare från början då motorn kom ut första gången 1953. Det var då importförbud på motorer till Tyskland och endast den inhemska produktionen fick användas till tävlingsbruk. Motorn användes i två års tid nästan uteslutande av alla Tysklands friflygare och linstyrare och vann Tyska mästerskapen i friflygning 1953—54.

Winner var då utförd med enbart radialfäste dvs. avsedd att monteras på frontspant och ej motorbocker. Successiva ändringar har utförts på modellen under årens lopp och 1955 utrustades vevhuset även med fästen för montering på motorbocker. Den följande ändringen bestod i att radialfästena borttogs. Vevhuset har under hela tiden varit naturfärgat och opolerat. Cylinderensheten har undergått små förändringar och cylindertoppen har hela tiden varit eloxerad i rött. Winner har även förekommit i en R/C-version med två separata förgasare, en för fullgas och en för lägre varv.

I och med årets modell har emellertid såväl utseende som konstruktion förändrats så mycket att fabriken ansåg någon form av namnändring befogad. Att helt ändra ett inkört namn är dålig affärspolitik varför motorn helt enkelt kallas Winner II.

Denna modell skiljer sig i mångt och mycket från sina föregångare, inte minst ifråga om utseende. Vevhuset är nu mycket snyggt, matt gråblåstrat. Cylindertopp, medbringare, vevhuslock och spinner är blankpolerade och kontrasterar fint mot vevhuset. Förgasarrör och nål är förnicklade. Den svartoxiderade kompressionskruven är försedd med en likaledes svartoxiderad låsarm för att hindras från att vibrera loss vid ogynnsamma varvtal.

Spinnermuttern används för fasthållning av propellern men den gängade del på vilken spinnermuttern skruvas fast utgörs inte längre av vevaxelns främre del. I stället är den en separat, hårdad skruv som gängas fast i vevaxeln genom ett hål i medbringaren. Denna är av aluminium och fäst på den främre, koniska delen av vevaxeln. Såväl medbringare som spinnermutter är på Winner II försedda med en förlängning, vilken tyvärr nödvändiggör uppborrandet av axelhålet på alla propellar som ska användas till ett 9 mm genomgående hål. På Winner II R/C



Testerna 13 och 14 ägnas åt Webra Winner II, bilden ovan, o. Winner II R/C.

finns ingen förlängning på spinnermuttern utan endast på medbringaren varför 9 mm-hålet ej behöver vara genomgående. För den som inte har möjlighet att borra själv eller få propellern borrad på annat håll (modellfirman som säljer motorn?) begränsar detta propellervälet till tyska propellar.

Konstruktionsmässigt är motorn mycket konservativ och är utförd som sport- och bruksmotor. Överströmningstiden är endast obetydligt kortare än utblåstiden då portarna överlappar varandra till ca 80%. Cylinderfodret är gängat på utsidan såväl över som under avgasportarna och skruvas ner i vevhuset mot vars kant det tätar med en packning.

Cylindertoppen är svarvad av aluminium och gängad på insidan så att den kan skruvas fast utantill på cylinderfodret. Gängan är

dock mycket kort så värmeledningen blir i lägsta laget. Detta har till följd att motorn blir ganska het under gång och behöver en rikare bränsleblandning än vad som annars varit fallet.

En egenhet som en tid var karakteristisk för Winner var att vevaxeln hade en tendens att spricka eller gå av jäms med ventilhålet. Risken för att detta ska hända med Winner II är mycket liten genom att ventilöppningen dels är minskad och dels riktad snett bakåt mot vevhuset.

Dessutom är ventilhålets kanter effektivt avfasade. Detta innebär att såväl topp effekt som bränsleförbrukning minskats. Vevaxelns utvändiga diameter är 8 mm och den invändiga är 3,8 mm. Dessa mått är identiska med motsvarande mått på Rekord II och betonar ytterligare motorns sportkaraktär. Det är mig veterligen första gången som en fabrik använder samma mått på vevaxeln på en 1,5 och en 2,5 cm³ dieselmotor. Den obalanserade vevaxeln är lagrad i en lagerbussning i vevhuset som är gjutet av aluminiumlegering. Vevhuslocket är svarvat i aluminium och fästes i vevhuset med ett minimum av gängor. Locket tätar mot vevhu-

Av
Lennarth Larsson

sets obearbetade kant med hjälp av en packning av papperstyp.

Varvtal uppmätta på Winner II under körning på bränsle "Powa Mix":

Propeller	Varvtal
Stand. Nylon 9"×6"	8200 rpm
" " 9"×4"	10000 "
" " 8"×6"	10400 "
Super Nylon 8"×4"	12800 "

Motorn kördes in i korta perioder om 2—3 min. och fick svalna mellan perioderna. Efter en total körtid på ca 45 min. med längre körperioder mot slutet av inkörningstiden höll motorn ett konstant varv under flera minuter på inkörningspropellern Standard Nylon 9"×6" och inkörningsbränslet "Powa Mix". Motorn var under hela inkörningsperioden lättstartad om man chokade försiktigt och lade någon droppe bränsle på kolvtoppen med kompressionen i rätt läge. Efter prov med några olika propellar på vilka motorn höll ett jämnt varv ansågs den inkörd och klar för varvtalsmätningar. Totala körtiden var då ca 1 tim.

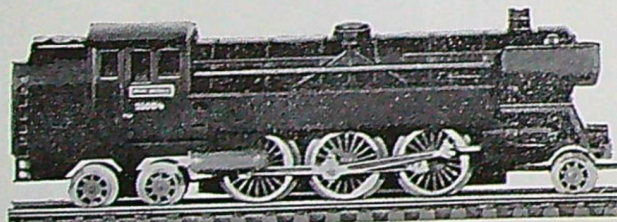
Motordata: Winner II
Typ: Encylindrig, luftkyld, tvåröspolad tvåtaktsmotor med vevaxelventil. Konisk kolvtopp med motsvarande konicitet på kompressionskolven. Vevaxeln lagrad i bronslager.

Tändsystem: Kompressionständering
Slaglängd: 15 mm
Borrning: 14 mm
Cyl-vol: 2,47 cm³
Kompr-förh: Variabelt
Vikt: 118 g (utan trottell).

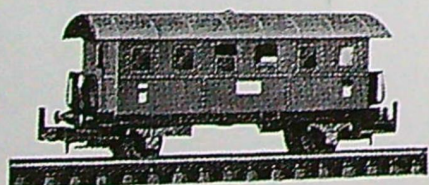
Webra Winner II R/C är mycket enkel och består av en trottelltrumma runt förgasarhuset. Trumman kan vridas med en fastskruvad arm som ska anslutas till trottelservo eller annan mekanism. Trotteln är visserligen demonterbar men om den avlägsnas kan motorn ej köras med vanligt förgasarrör då detta har för liten diameter. R/C-versionen av Winner II är alltså endast avsedd för användning i sådana modeller där varvtalsvariationer har berättigande. För alla andra ändamål rekommenderas standardversionen. R/C-versionen gav toppvarvtal som låg några hundratal varv under standardversionen. Det lägsta, säkra varvet låg på omkring 40% av toppvarvet. I stort sett gick det endast att erhålla ett högt och ett lågt varv och däremellan fanns inga fixerade varv eller lägen att ställa in på då trottlingen ej är kontinuerlig.



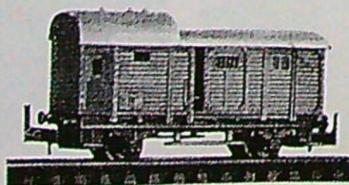
Diesellok av amerikansk modell typ F9
Enkelt lok Pris: 49: —, D:o utan motor Pris: 25: —



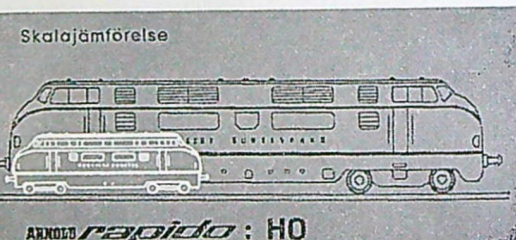
Tungt tanklok med metallkaross och med lyse. Pris 79: 50



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



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



Skalajämförelse

ARNOLD rapido: HO

ARNOLD rapido Skala 1: 160

Ett miniatyrjärnvägssystem skapat för det moderna hemmet!

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

att sändas mot postförskott till:

Namn

Adress:

Postadress:

Frankeras ej
Leksaksborgen
betalar portot



HOBBYAVDELNINGEN

ÖSTERMALMSTORG 2
STOCKHOLM Ö
Tel. 62 14 16

Lösen

Svarsförändelse
Tillstånd nr 200
Stockholm 5

Tävlingar och klubbliv

SOLNA POKAL

gick programenligt av stapeln den 6 oktober. Vädret stabiliserade sig efter veckans regnande och det föll inte en droppe på Bromma. Trots morgondimma, kyla och dis var tävlingen väl besökt. 15 deltagare i team-A, 17 man i team-INT-klassen. Huvudgrenen på denna numera legendariska hösttävling är som alla vet team-B. Tävligen ja, den var ovanligt högtidlig i år då den även gick som inövning av de nymålade permanentcirkelarna. Dessa underlättade faktiskt landningarna för piloterna och gav mekanikerna en god syftlinje, och kvaddarna var därför



Frenetiskt mek-jobb av Rolf Ohlsson.



Hans Svedling och Anders Eklund med teammodeller vid Solna MSK:s tre permanenta teamcirklar på Bromma Flygplats.

ganska få. Trots detta var det en del som ändå inte fick någon tid noterad, detta speciellt i B-klassen, där standarden måste höjas bland deltagarna.

Första start som utsatts till kl. 0900, men i enlighet med gällande traditioner kom inte första heatet i gång förrän vid 10-tiden...

Detta inte sagt som någon kritik mot tävlingsledningen O. Kjellberg och H. Sannes vilka trots bristande disciplin bland de yngre tävlande ändå lyckades genomföra de ca 30 heaten innan dagen var slut.

De 11 A-heaten tog närmare 3 timmar att flyga, men under denna tid kunde man glädja sig över att få se många både välgjorda och snabba små modeller som surrade runt för att avverka distansen, 10 kilometer. Kämpatagen bland smågrabbarna var stort och som lön för mödan väntade fina priser.

Till den stora finalen gick som så många gånger tidigare Anders Steen med sin vältrimmade modell. A. Börjesson och P. Hum-

mel gick också vidare till final, där uppgörelsen skulle stå mellan de tre. Segern gick till A. Steen, vilken med detta får säga adjö till de små modellerna då han nu är överkvalificerad i den minsta klassen. Det var ett fint slut på hans team-A-karriär, tiden blev nämligen 5,40, nytt svenskt rekord. God tvåa Börjesson 7,16 tätt följd av Hummel 7,23.

Första omgången i team-INT blev inte någon större succé för någon av de tävlande. Rosenlund har inte fått sin Super Tigre vidare driftsäker och tillsammans med B. Martinelle delade han en mörk dag. I andra omgången kom dock W. Pioch och bokade en finalplats med dagens bästa tid i team-INT, 4,48. Tillsammans med O. Öster 5,06 och G. Bengtsar 5,20 skulle den slutliga uppgörelsen komma. (Det är roligt med lite nya sammansättningar i team-INT finalerna). Mätte den bästa vinna... och det gjorde O. Öster, med sin mycket jämna och driftsäkra modell. Tiden blev 5,13. Tvåa blev W. Pioch, vilken hade en del svårigheter i starten, med tiden 5,45. Bengtsar hade otur. Landade lite hårt tryckte därmed in landstället och var ur leken.

Huvudklassen, team-B, med 12 tävlande var ganska rafflande trots att alla inte fick någon noterad tid. Modellplansförstörare K. Lång, MFK Tigre, hade en bra tid i första omgången, men vid provflygning så hände det oundvikliga... H. Svedling hade en bra tid 7,49 i första omgången, fyra sekunder under H. Ahlströms gamla svenska rekord på distansen. Ahlström med snabb och driftsäker ETA tappade motorkåpan under pågående heat och blev därmed diskvalificerad. Andra omgången brakade A. Eklund runt med sin nya ETA-modell på rekordtiden 7,32, men än var det inte slut på fortåkan. Baddat för finalplatser blev det sedermera för Eklund, Svedling samt Sagerman, vilken tidigare hade en tid på 8,42.

Startskottet brann av, omedelbart följt av vrålet från tre ettriga modellmotorer som snabbt lyfte från marken med den 16 kilometer fjärran destinationen. Det visade sig snart att Eklunds modell var den snabbaste med en fart på ca 175 km/tim. Sagerman hade en del svårigheter med sin motor, som kanske på grund av tankfel gick för rikt. Svedling punktlandade vid bägge landningarna och hans mekaniker hade inga återstartsvårigheter. Eklunds ETA-modell var lite svårare.

Finaltiderna blev 1) H. Svedling (fjolårets pokalvinnare) 7,15; 2) A. Eklund 7,17; 3) B. Sagerman 10,38.

Gratis grabbar! Väl mött till Solna Pokal 1964.

A. Eklund och H. Sannes.

Radiobåtfinal

De motordrivna radiobåtarnas sista tävling för säsongen ordnades av Katrineholms Radiobåtklubb den 6 oktober med deltagare från Stöckholm, Västerås, Kumla, Örebro och Katrineholm. Duveholmsbadet, där tävlingarna hölls, föll många i smaken och det bör kunna bli en bra valplats även i större sammanhang.

Sjön låg spegelblank, vilket minskade möjligheterna för "Lindarna" att göra propaganda för sina två medhavda segelbåtar, men de var inte desto mindre uppskattade objekt för presskamerorna.

I navigeringsklassen provades ett nytt startförfarande: Från upprop hade den tävlande högst två minuter på sig för att starta motorn och passera startlinjen. Sedan den-

na passerats (eller efter två minuter) tillkom tre minuter för "poängplockningen" bland portarna. De tre minuterna fick även användas till start, om man inte ännu kommit i gång efter två minuter. Skillnaden mellan detta och det tidigare "Broomska" fyraminuterssystemet är att navigeringsförmågan premieras mer än förmågan att slå i gång motorn snabbt.

K. P. På jänheten kunde man inte klaga. Här är prislstan:

Navigation (14 startande): 1. Kenneth Sandblad 335 poäng, 2. Åke Lind 330, 3. Kurt Persson 320, 4. Bertil Strömberg 255, 5. Ulf Kröger 225, 6. Ingmar Ljungberg 215, 7. Bernt Svensson 190 poäng.

Speed A (9 startande): 1. Kenneth Sandblad 49,4 sek., 2. Ulf Kröger 36,1, 3. Freddy Karlsson 65,7, 4. Kurt Persson 72,1, 5. Gunnar Olsson 75,4 sek.

Speed B (13 startande): 1. Kenneth Sandblad 52,0 sek., 2. Åke Lind 60,5, 3. Bertil Beckman 61,2, 4. Gunnar Olsson 64,1, 5. Bernt Svensson 65,1, 6. Bertil Strömberg 67,8, 7. Svante Hellström 72,1 sek.

Speed C (3 startande): 1. Ulf Kröger 43,1 sek., 2. Gunnar Henriksson 111,1 sek.

Vindvatten vrakvilja. Modellflyg-SM 1963

Segelklassen:

Fyra V är det starkaste minnet av SM-tävlingen på F 16 i Uppsala den 13 oktober: Vind, vatten, vrak och vilja. Sällan har så många flugit sönder så mycket på så kort tid i så mycket vatten och ändock velat fortsätta. Vindhastigheten var egentligen inte direkt otrevlig, men riktningen gjorde att vi råkade ut för besvärande turbulens vid startplatsen, och det brukar ofta drabba segelmodellerna hårdast, eftersom de har den lägsta starthöjden. Kvaddarnas mångfald i samband med linstarten är också typiskt i sådant väder.

Ingen A 2-modell noterade över 800 sek. och endast fyra stycken klarade sig över 700 sek. — det är utan tvekan bevis för att det var en besvärlig tävling. Busvädersparhästerna Hermansson och Berglin upprepade sina placeringar från VT i Göteborg 1962 och sedan kom dagens överraskning P-O Moberg från Solna. En glädjande framgång för honom och för klubben, som har många bra grabbar, men de saknar ännu rutinen för att nå jämna höga resultat. Där liksom på många andra håll beror det på svårigheterna att få träna.

Juniörerna nådde av lätt förklarliga skäl ganska blygsamma tider, men det är inte det avgörande. Alla som genomförde tävlingen gjorde en god prestation och kan trösta sig med, eventuellt också glädja sig åt, att årets VM-deltagare inte var helt övvervinnliga.

Bo Modér

Wakefield:

Att årets SM-väder skulle bli dåligt hade de flesta väl klart för sig redan på förhand. Den här årstiden kännetecknas som blåsigt och regnigt. Båda sakerna blev det i rikligt mått, men lyckligtvis upphörde stormen natten innan — och fortsatte natten därpå! Men visst tar modellflygarna regn hellre än storm...

Flygresultaten blev alltså lidande av väder, och det får anses vara smått fenomenala tider som Anders Håkansson, Lennart Flodström och Nils-Erik Hollander uppnådde, de båda första med 852 sekunder vardera, Hollander tre sekunder efter. Det blev omflygning mellan de två lika-flygar-

na, varvid Håkansson flög 210 mot Flodströms 197. Hårt så det förslår.

Anders Håkanssons modell är piggt och har goda flygegenskaper, därom vittnar inte minst hans VM-resultat — silvermedaljen. Av de övriga VM-deltagarna i klassen placerade sig Hollander som trea, Rolf Sundin som nr 20.

Kvaddarna var få i wakefieldklassen, men modellerna var slöa i luften till följd av övervikten genom vätan.

Några nyheter kunde inte spåras denna gång, men många vackra och välbyggda modeller sågs på fältet. 26 seniorer ställde upp i C 2 — en ordinär deltagarsiffra.

I juniorklassen ställde sju man upp, bland dem förra årets titelförsvare Jonas Modér. Det har emellertid kommit nya namn, och därmed fick Modér möta så pass hård konkurrens att han fick nöja sig med en fjärdeplats. Det var främst Ingemar Johansson från Gamen i Norrköping och Anders Hansson från Malmö, söner till Termik-Johan resp. Lennart Hansson som gjorde livet surt för honom. Ingemar började med en start på 2,45 min och ledde därmed från början. Han säkrade sin EM-seger med en marginal på 87 sek. mot Anders Hanssons 39 sek i sista starta skulle beröva honom andraplatsen var synd. I stället kom Linköpingsgrabben Staffan Larsson på silverplats.

-Johan



Anders Håkansson, svensk mästare och VM-tvåa får med rätta anses vara årets man inom svenskt modellflyg?

Kolvmotorklassen

D2 blev överraskningarnas klass på detta SM. Redan i första perioden eliminerades många till synes värdiga aspiranter på en tätplacering och genom hela tävlingen hördes då och då ljudet från kraschande modeller. Att kvaddningsprocenten var hög framgår av det faktum att av de drygt 40 anmälda endast cirka 15 genomförde alla fem perioderna. I första perioden fick Jan-Olle Åkesson i första startförsöket för lång motortid och i andra försöket blev det "byggats" av modellen. Efter en dålig tid i andra perioden kvaddades den återstående modellen i tredje perioden och så var "Julle" borta ur leken. Ett liknande öde drabbade Lennart Larsson som efter en dålig tid i första perioden fick två för långa motortider i andra. I tredje kvaddades först "Near Miss 6" och sedan "Clear Miss I". Jan Zetterdahl

kvaddade också sina modeller i tredje och fjärde perioden men kunde av delar från de kvaddade planen få ihop ett komplett och genomföra även femte perioden. Ove Pettersson råkade ut för avbrutna stabilisatorer och förra svenske mästaren Ulf Carlsson hade problem med motor och stigmönsster på sin skuldervingade modell. Kvar att rädda göteborgsklubbens ära var Ace Sjöström, som hela dagen flög säkert utan att prestera några topptider och slutligen placerade sig på en mycket hedrande femteplats. Han slog knappt Norbergs Sten Forsman som med sin "Near Miss" flög stadigt och lugnt i det rådande vädret men kamske lite sämre än vanligt.

Toppstriden kom att utkämpas mellan fyra man av vilka Rolf Hagel var mer eller mindre borta efter en dålig tid i andra perioden och sedan ytterligare tappade sekunder. Efter fyra perioder ledde Håkan Broberg med 720 sek (4 max.) före Åke Löfvander med 715 och Hans Åhlström med 702 sek. Åke flög först i femte perioden och fick 168 sek vilket gjorde att Hans var utan chans att gå förbi även om han flög max. Det blev nu "bara" 155 sek och totalt 860 sek. Håkan hade blivit av med sin första modell, vilken kommit bort sedan den först hittats och lagts vid en vägkant medan andra modeller spårades. Då upphitaren återvände var modellen borta. Håkan fick alltså flyga med sin reservmodell och i nervositeten gav han Super Tigre-dieseln för hög kompression varför den aldrig varvade ur stigen och då modellen därför steg åt vänster blev höjden dålig. Till detta bidrog också den korta motortiden, cirka 8 sek. Flygtiden blev dock god med hänsyn till den låga utgångshöjden men 137 sek räckte inte till vinst och ej heller andra plats, utan liksom förra året blev det en tredjeplats endast 5 sek före Rolf.

Juniorklassen dominerades från början av Morgan Zetterdahl från AKG. Hans modell flög programenligt och han var den bästa av pladuskaflygarna på detta SM. Förra årets mästare och den suveräne vinnaren av årets VT, Hans Wassén, kom bort redan i första perioden genom att inte få någon flygtid noterad. Även med en max. då hade han emellertid blivit slagen. Han hade dock inga besvär med att behålla andraplatsen och det visar vilken dålig bredd det är på D2:s juniorklass. Det visar också att klassen fortfarande helt domineras av "Pladuskor", vilket är en ny fjäder i mössan för Börje Börjesson. Vem kunde väl för 15 år sedan tro att Börjes ovanliga modeller skulle lämna sig för nybörjare 15 år senare?

Lennarth Larsson

Klass A: 2 Seniorer

1. Anders Hermansson, Gamen, Norrköping 744 sek., 2. Arne Berglin, Östersunds Mfk 735, 3. Per Olof Moberg, Solna Msk 727, 4. John Pettersson, Hässleholms Mfk 722, 5. Hans Nilsson, Karlstads Mfk 707, 6. Rune Johansson, Gamen 670, 7. Bror Einar, Mfk Nimbus, Sthlm 625, 8. Per Nilsson, Aeroklubben, Malmö 619, 9. J. Hansson, Enköpings FK 611, 10. Sven Åke Sjögren, Mfk 577, 11. Leif Åberg, Uppsala flygklubb 576, 12. Lars-Olof Larsson, Uppsala flygklubb 571 13. Ove Pettersson, Aeroklubben, Göteborg 562 14. Hans Eklund, Mfk Skvadern 561, 15. Knut Andersson, Aeroklubben, Malmö 557 sek.

Klass A: 2 Juniörer

1. Svante Jansson, Köpings flygklubb 589 sek., 2. Håkan Lindström, Gamen 522, 3. Sten Flodström, Mfk Örnén, Norberg 498,

4. A. Wahlund, Uppsala flygklubb 475, 5. Kjell Livenborg, Solna Msk 447, 6. Sven Andersson, Hässleholms Mfk 443, 7. Ulf Leidstrand, Mfk Skvadern 421 sek.

Klass C: 2 Seniorer

1. Anders Håkansson, Aeroklubben, Malmö 852+210 sek., 2. Lennart Flodström, Mfk Skvadern 852+197,3. N. E. Hållander, Uppsala flygklubb 849, 4. Charles Moberg, Gamen, Norrköping 819, 5. Lennart Skoog, Örebro Msk 791, 6. Jan Hafström, Mfk Nimbus, Kumla 776, 7. Lennart Hansson, Aeroklubben, Malmö 752, 8. Åke Qvarnström, Vingarna, Farsta 750, 9. Bengt Blomberg, Gamen, Norrköping 749, 10. Egon Qvarnström, Vingarna, Farsta 744, 11. Jan Zetterdal, Solna Msk 739, 12. R. Wilkesson, Enköpings flygklubb 729 sek.

Klass C: 2 Juniörer

1. Ingemar Johansson, Gamen, Norrköping 650 sek., 2. Staffan Larsson, Linköpingsklubben 563, 3. Anders Hansson, Aeroklubben, Malmö 561, 4. Jonas Modér, Uppsala flygklubb 508 sek.

Klass D: 2 Seniorer

1. Åke Löfvander, Mfk Skvadern 883 sek., 2. Hans Åhlström, Borlänge Msk 860, 3. Håkan Broberg, Borlänge Msk 850, 4. Rolf Hagel, Aeroklubben, Malmö 845, 5. Ace Sjöström, Aeroklubben, Göteborg 748, 6. Sten Forseman, Örnén, Norberg 694, 7. Ulf Carlsson, Aeroklubben, Göteborg 621 sek.

Klass D: 2 Juniörer

1. Morgan Zetterdahl, AKG, Göteborg 794 sek., 2. Hans Wassén, Uppsala flygklubb 575, 3. Tommy Pettersson, Mfk Nimbus 403, 4. Svante Jansson, Köping 370 sek.

LAGRESULTAT

Juniörer

1. Uppsala flygklubb 1422 sek., 2. Gamen, Norrköping 1172, 3. Aeroklubben, Malmö 1057 sek.

Seniorer

1. Aeroklubben, Malmö 2254 sek., 2. Mfk Skvadern 2057, 3. Mfk Örnén, Norberg 1973 sek.

Oktoberkanna 27/10-63

Årets "Oktoberkanna" drabbades av ett väder som var ganska likt den kombinerade "Oktoberkanna" och SM-59. Drivande, låga dimmoln fanns på cirka 100 meters höjd i första perioden, flera timmars ihållande lätt regn och en vind omkring 4 m/sek gjorde det hela ganska olustigt till att börja med. Som väl var låg temperaturen omkring +10° och regnet upphörde stundtals senare på dagen. Det var dock jämmulet och grått och sikten var inte den allra bästa. Vi blev tyvärr tvingade att flyga från en gynnsam startplats på Hags-hultfältet beroende på gran- och tallplanteringar som ej fick beträdas. Detta gjorde att modellen vid en max-flygning nästan alltid hamnade i skogen som dock var relativt gles och lättframkomlig.

Den enda verkliga bortflygningen gjordes nog av Morgan Zetterdahl vars "Pladuska" försvann upp i molnen i sista perioden på en tyvärr mycket för lång motortid. För övrigt fick många göra längre eller kortare terränglöpningar i skogen för att med hjälp av kompass försöka få rätt på sina modeller. Trots det dåliga vädret presterades mycket fina tider i såväl C2 som D2, vilket tyder på att det fanns "flyt" över en viss nivå dit A2-modellerna normalt inte kom.

Tävlingen utnyttjades tydligen som någon sorts revanschmöjlighet för svikna förhoppningar på SM två veckor tidigare. C2 blev en synnerligen rafflande kamp och vi har en verkligt fin bredd på den klassen. "Ständige tvåan" Jan-Olle Åkesson gjorde äntligen slag i saken med odiskutabla fem maxar, tydligen för att kompensera förra årets andra plats och den tvivelaktiga insatsen på SM. Gamle veteranen Ragnar Åhman var bara 1 sek efter och revanscherade sig också med den äran för det medelmåttiga resultatet på SM. En som inte behöver revanschera sig var Nils-Erik Hollander som kom trea endast 3 sek efter vinnaren, liksom på SM!

A2-vinnaren Knut Andersson har också varit förskonad från några vinster förut i år och SM-resultatet var också högst medelmåttigt. Här slog det tydligen desto bättre och han var hela 43 sek. före Lars-Olof Larsson vilken som vanligt flög säkert och bra. På tredje plats kom en av årets överraskningar, Arne Berglin, vilken kom tvåa på SM och gjort bra ifrån sig på övriga tävlingar i år. Ett namn som väcker gamla minnen hos D2-flygare med några år på nacken är Bertil Westin, som tydligen gjort come back och nu flyger A2 för Gamem. Att placera sig fyra i detta sällskap bådär gott för fortsättningen. John Pettersson har haft en fin höstsäsong med andraplats på Eslövs-tävlingen, fjärdeplats på SM och nu en femteplats på "Oktoberkannen" och med mycket bra tider. Någon-ting att tänka på för UK?

D2-tävlingen blev av mycket hög klass och var väl egentligen hårdare än SM-tävlingen. Resultaten var mycket goda med 6 man över 800 sek. Juniorerna, som på "Oktoberkannen" flyger i samma klass som

seniorerna, skötte sig mycket bra och kom på andra, sjunde och tolfte plats (M. Zetterdahl med fyra flygningar) bland cirka 20 deltagare. Tävlingen vanns av Lennarth Larsson på höstens bästa D2-tid, 895 sek, och han fick därmed ordentlig revansch för den ogenomförda SM-tävlingen. Det här-daste motståndet bjöds av hans klubbkamrat, junioren Urban Nygren, som endast tappade 15 sek i tredje perioden och Ace Sjöström som hade oturen att "fusa" bort 20 sek i andra perioden. Ulf Carlsson hade också besvärligheter i andra perioden då han tappade 26 sek vilket resulterade i en fjärdeplats. Såväl Ulf som Ace flög sina "Pladuskor" och använde Super Tigre G20 i glödstiftsutförande. Urban flög Jan Zetterdahls konstruktion "Eagle" med Cox 15 Special och Lennarth Larsson flög sin gamla Near Miss 6 med modifierad Super Tigre-diesel som gör 16 300 rpm på Power Prop 8" x 4".

I samband med prisutdelningen uppstod en diskussion mellan några medlemmar av Gamem och AKM om vilken av deras klubbar som vunnit lagtävlingen. Gissa om diskussionen tystnade fort då Uppsalas grabbar gick fram och hämtade förstapriset!

Lon

"Oktoberkannen" resultatlista: A2

1. Knut Andersson, AKM, 821 sek., 2. L.-O. Larsson, Uppsala Fk, 778, 3. Arne Berglin, Östersund, 774, 4. Bertil Westin, Gamem, 752, 5. John Pettersson, Hälselholms Fk, 743, 6. Stig Johansson, Finspång, 741, 6. Lennart Friberg, Trelleborg, 741, 8. Ambjörn Wahlund, Uppsala Fk, 735, 9. Kjell Liwenborg, Solna MSK, 729.

C2

1. J.-O. Åkesson, AKM, 900 sek., 2. Ragnar Åhman, Gamem 899, 3. N.-E. Hollander, Uppsala Fk, 897, 4. Bengt Blomberg, Gamem, 889, 5. Åke Qvarnström, Vingarna, 880, 6. Tomas Johansson, AKM, 872, 7. Egron Qvarnström, Vingarna, 861, 8. Rune Johansson, Gamem, 858.

D2

1. Lennart Larsson, Solna MSK, 895 sek., 2. Urban Nygren, Solna MSK 885, 3. Ace Sjöström, AKG, 880, 4. Ulf Carlsson, AKG, 874, 5. Carl-Erik Aunér, Gamem, 862, 6. Hans Fries, Gamem, 832, 7. Hans Wassén, Uppsala Fk, 792.

Lagtävling

1. Uppsala Fk, 2467 sek., 2. Gamem I, 2403, 3. AKM I, 2357, 4. Solna Msk, 2189.

SOLNA - OMAHA - - -

Solna MSK har haft en s.k. brev-tävling (postal contest) med klubben "Thermal Chasers" i Omaha, Nebraska, USA. Tyvärr drabbades det amerikanska laget av maximal otur i form av uteblivna lagmedlemmar, den mest ogynnsamma vindriktningen på flygfältet, bortflugna modeller och fasanjägare som hade svårt att se skillnad på fasaner, modellplan och modellflygare. Tävlingen var upplagd som en ren lagtävling med 3 man i vardera A2 och D2 eftersom ingen av klubbarna kunde ställa tillräckligt med Wakefield-flygare på benen. Vi skall flyga en ny match nästa år, troligen i början på maj och hoppas få här-dare motstånd då bl. a. emedan Sid Jepson (konstruktör av "Hustler") skall flytta till Omaha och gå med i "Thermal Chasers".

Resultat av årets tävling:

A2: 1) Kjell Liwenborg, Solna MSK 729 sek, 2) Floyd Richards, Thermal Chasers 605, 3) Jerry Bahula, Thermal Chasers 565, 4) Per-Olof Moberg, Solna MSK 445.

D2: 1) Lennart Larsson, Solna MSK 895 sek, 2) Urban Nygren, Solna MSK 885, 3) Jan Zetterdahl, Solna MSK 678, 4) Jerry Bahula, Thermal Chasers 540.

Lagtävling:

1) Solna MSK 4.075 sek, 2) Thermal Chasers 1.987.

Wentzel-pokalen i Östersund

Det blev fina resultat vid den tionde Wentzel-pokalen, som den 8 september arrangerades av Östersunds flygklubb på Opefältet. Vädret var bra, men de yngre deltagarna hade litet svårt att undgå nersvepen och det var de gamla rutinerade flygarna som effektivast nosade rätt på termiken.

Tävlingen, som enbart omfattar de s.k. "småklasserna", hade samlat de bästa norrlandsflygarna. I C1 fick C2-landslagsmännen Rolf Sundin och Lennart Flodström se sig slagna av nordjämten Sten Uno Färnlöf, som nu tog sin andra inteckning i pokalen i den klassen. Färnlöfs handlag med 30-gramsnodden tyder på att han borde kunna bli av elitklass också i C2.

A1-klassen bjöd på en spännande strid mellan östersundarna Gösta Nilsson och Arne Berglin, som i de tre första omgångarna noterade exakt på sekunden samma tid i varje start, däribland två maxflygningar. När Nilsson i fjärde omgången fort-

satte med ännu en max kunde dock Berglin inte följa med längre. Enköpings-tävlingens segrare Iwan Örjebö lyckades inte så bra då han kom med nya modeller.

Resultaten i D1 blev blygsamma och konkurrensen var svag i den klassen. Bröderna Pira från Strömsund noterade bara två starter vardera då Sven Erik flög bort och Sverker gjorde en generalkvadd.

Resultat:

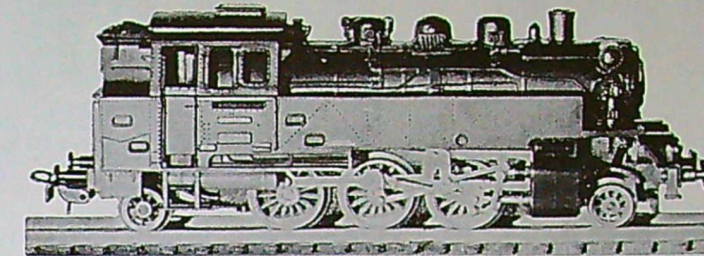
A1: 1) Gösta Nilsson, Östersund, 702; 2) Arne Berglin, Östersund, 508; 3) Kjell Ahlsten, Östersund, 349; 4) Per Inge Södergren, Skvadern, Sundsbruk, 341; 5) Iwan Örjebö, Betlehems-kyrkans Mfk, Stockholm, 277; 6) Stig Lewin, Östersund, 268.

C1: 1) Sten Uno Färnlöf, Strömsund, 726; 2) Lennart Flodström, Skvadern, 703; 3) Rolf Sundin, Skvadern, 664; 4) Berndt Andersson, Betlehems-kyrkan, 334; 5) Ulf Lejdstrand, Skvadern, 264.

D1: 1) Sven Erik Pira, Strömsund 265; 2) Sverker Pira, Strömsund, 184.

1964 ÅRS NYHETER I MODELLJÄRNVÄG

Bl. a. Zeuke, Gützold o. Schicht



Gützold's tunga tanklok BR 64

NYHETER FRÅN ZEUKER TT

Oldtimerloket BR 92, huvudsignal av semafortyp, kontaktskenor för automatisering samt ett 10-tal nya godsvagnar. Även Zeukes smalspårsbana i H0 har försetts med två olika 4-axliga godsvagnar samt en gammaldags personvagn i färgerna röd-beige.

GODSBITAR FÖR HO-VÄNNER

Nu finns för alla H0-vänner några verkliga god-bitar som t. ex. Pikos diesellok (fabrikat NO-HAB, Trollhättan) i ungersk version, 69:—. Det 6-axliga loket drivs av två motorer på var sin boggi. Lämplig för alla H0-banor med 12-16 V likström. Överhord dragkraft och säker gång. Fr. o. m. mars månad nästa år finns detta lok även med dansk, norsk, svensk och belgisk dekoration.

LOK-UTVECKLARE

"Omnia" är tillverkare av enbart lok och ur deras program har vi valt de vackraste modellen i serien t. ex. BR 64 (57:50) se bilden ovan och BR 78 (76:—). Tungta ånglok med utskott dalaström. Vidare ett litet fjäckiskt diesellok för vindaström, BN 150 (32:50). Alla Gützold-lok drivs via snäckväxel, som ger jämn gång och absolut skalenligt hastighet.

MÅNDA EUROPEISKA VAGNAR

"Schicht" bygger person- och snällögsvagnar av kända europeiska typer. Här rekommenderar vi en absolut "toppgrej". TVAVANINGSVAGNAR i skala H0 passande alla fabrikat och med isolerade hjul. Enhet I (första och sista vagnen) tillsammans 32:50 med belysning 37:50. Enhet II (mittsektion, best. av 2 vagnar) 32:50 med belysning 37:50.

FESTLIGA MINIATYRMODELLER

EKT-maskinmodeller presenterar riktigt verklig-hetsrogna miniatyrmodeller med elmotorer eller för ångmaskinsdrift. Svarvar, borrh-, fräs- och slipmaskiner, miniatyrmotorer, ventilatorer, dynamo, sågar etc., etc. Fängslande modeller i skala 1:20 ni måste se. Mycket lärorika för såväl hobby som lek. Fråga efter dem i bredvidstående affärer eller skriv till oss.

Beställ kataloger

Sänd gärna efter våra kataloger Zeuke TT och TT-tillbehör tillsammans 1:50 och våra tre H0-kataloger. Piko, Gützold och Schicht alla tre för 2:—.

Nyheter finns i dessa affärer:

Eskestuna: Nya Leksaksaff., Köpmang. 31
Lasses Leksaker Eft., Tegelbruksg. 1.
(Zeuka smalspår i H0)
Göteborg: Wettergren o Kerber's Hobbyavdelning, Vasag. 22.
Gävle: Åke Roms Hobbyaffär, Norra Kungsgatan 11.
Huddinge: Kjellbergs Porcelain o Leksaker, Sjödalsg. 10.

Generalagent: P. H. W. Schmidt Import-Export STOCKHOLM-BANDHAGEN

DEAC-BATTERIER

gastäta, belt slutna, underhållsfria

- enkel laddning
- användbara i alla driftslägen
- obegränsad lagringsduglighet
- inga skadliga gaser
- utmärkt spänningsstabilitet
- lång livslängd
- långt 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

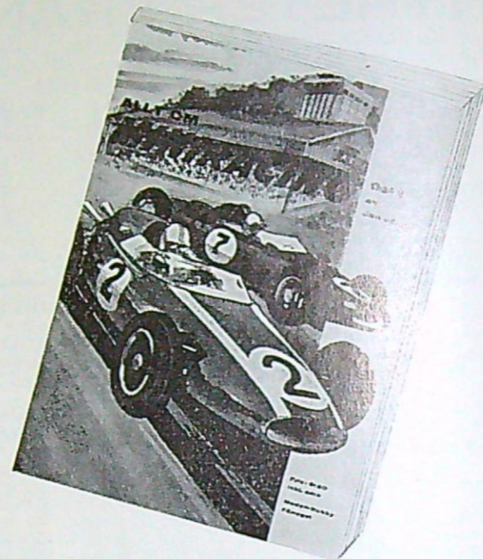


för allt hobbyarbete
KARLSONS KLISTER

BÖRJA DET NYA ÅRET

med att tjäna pengar!

PRENUMERERA



MODELL-HOBBYPRENUMERATION SPARAR PENGAR

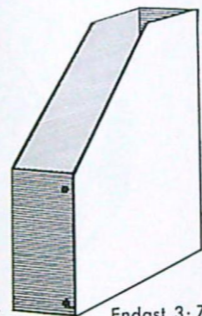
Kul att få, kul att ge. Som ett brev på posten kommer Modell-Hobby varje månad. Var förständig och prenumerera nu, så är Er Modell-Hobby-samling alltid komplett. Och Ni sparar pengar. Lösnummerpriset är: 9 nummer à 1: 75 + det stora julnumret 3: 75 = 19: 50. Prenumerationen kostar endast 15: —. Ni gör en vinst på 4: 50. Det lönar sig att prenumerera!

VINN MED ALLT OM MINIRACING

Miniracing blir allt populärare och i Allt om Miniracing författad av vår chefredaktör Jan Jangö och en mängd experter får Ni alla tips Ni behöver för att bli en riktig "racerstjärna". Trimma, tävla och vinn med Allt om Miniracing. Den 100 sidor tjocka boken kostar endast 9: 60. En outhärlig bok för alla miniracingägare. Den finns även i bokhandeln.

ÅRETS STORA NYHET!

Nu finns MODELL-HOBBYS samlingspärm för årgång 62-63. Elegantly utförande i kraftig läderim. med guldröck.



Endast 3: 75

Prenumeranten sparar pengar • Prenumeranten får tidningen först av alla • Prenumeranten riskerar aldrig slutsålt

100

miniracing-banor och modelljärnvägar

SÖKER ÄGARE!!!

Tävlingen varar endast till 1 januari så pass på nu!

Allt Du behöver göra är att fylla i kupongen och lägga den på brevlådan. Du deltar då automatiskt i vår jättestora tävling och får samtidigt 10 nr av Modell-Hobby för endast 15: — direkt hem.

VAR MED OCH TAVLA OCH VINN EN EGEN BANA.

Var god sänd mig mot postförskott

helårspren. på Modell-Hobby 10 nummer för 15: — (9 x 1: 75 + det stora julnumret 3: 75)

boken Allt om Miniracing — 9: 60

Namn:

Adress:

Postadress:

Om jag sänder in kupongen före den 1 januari 1964 är jag automatiskt med i tävlingen "100 banor söker ägare".

Om jag vinner vill jag helst ha en:

modelljärnväg
 miniracingbana

Jag vill ha gamla nummer

å 1: 75 3/63

1/62 4/63

2/62 5/63

3/62 6/63

4/62 7/63

1/63 8/63

2/63 9/63

Sänd dem mot postförskott.

Sänd mig mot postförskott

1 samlingspärm à 3: 75

Franke-
ras ej
MH be-
talar
portot

TILL
MODELL-HOBBY
Dannemoragatan 20
STOCKHOLM VA

LÖSEN

Svarsförändelse
Tillstånd nr 14
Stockholm 23

MH 1/64

SM

Formula 152

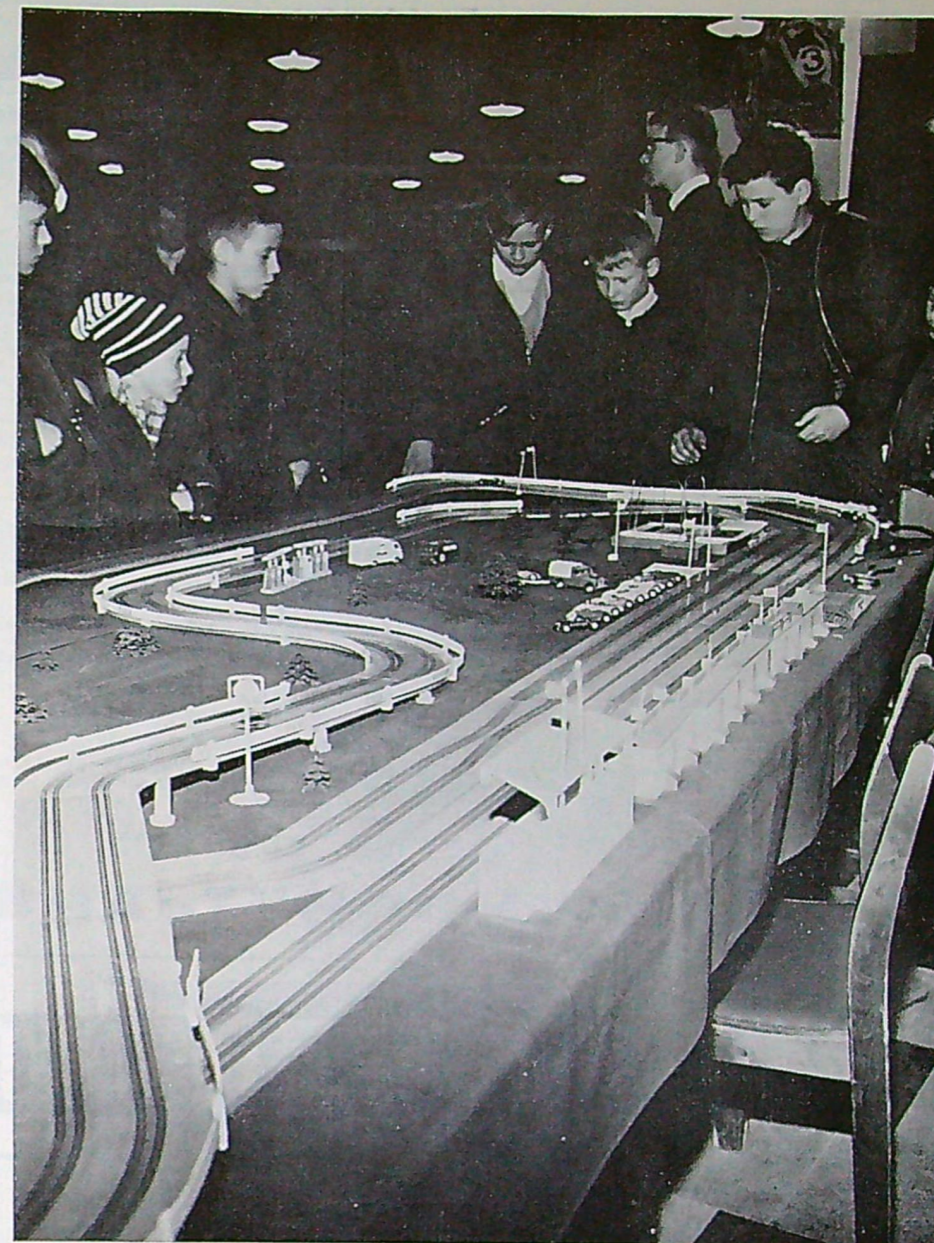
På "Hobby och Fritid" i Ostermans avgjordes också det svenska mästerskapet i miniracing i skala 1:52 — med andra ord en specialtävling för Wrenns populära Formula 152. Tre man kunde starta samtidigt i finalen, och den som inte oväntat avgick med segern var även Greger Kronegård. Två blev Nils Bjerke, trea Peter Nyström. Ett särskilt heat ordnades för tävling om fjärdeplatsen, och ordningen blev: 4) Ove Stjernström, 5) Sonny Akerblom, 6) Peter Lindström. Vid denna bana var antalet starter 328.

Lättare börja med Wrenn

Det har blivit lättare att börja köra med Wrenns Formula 152. Tidigare var "entréavgiften" att man köpte grundsatsen nr 1, som kostade hela 125 kronor. Man har genom att göra banan några "rakor" kortare och i stället förse banan med ett omkörningsspår kunnat pressa priset för den nya asken — som kallas "Grundsats 0" — till 95 kronor. En ovanligt sympatisk åtgärd! 1:an är slopad, medan däremot 2:an, som är en åtta, finns kvar.

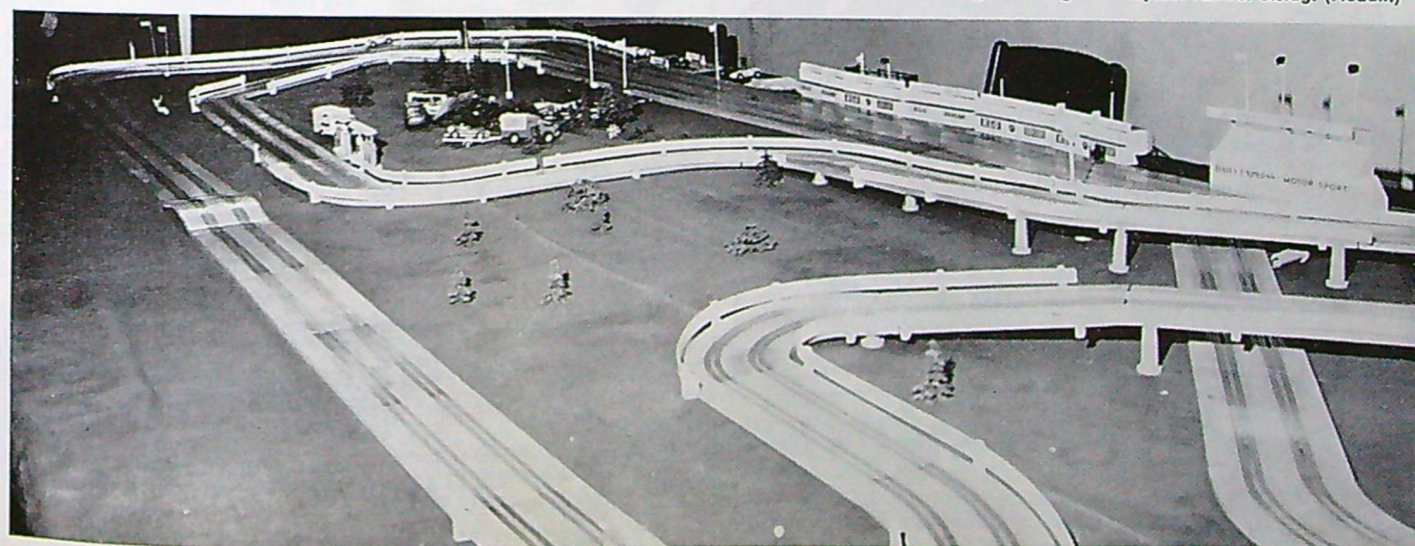
Bland Wrenns nyheter för banan ska först och främst noteras att de raka spåren försetts med räffling på undersidan som gör dem böjbara i höjled. Den rika armeringen med de fyra strömskenorna per spår gör att banan också bibehåller den form man ger den. För att möjliggöra mer utvecklade spårplaner har fabriken utökat spårsortimentet med korta rakspår. Vidare finns det nu clips, som kan monteras för att banan ännu säkrare än tidigare ska hålla ihop i skarvarna. Dessa clips kan också användas som fästen för målflaggor etc. Chikanen, eller trängningsspåret, som vi väl helst ska kalla det, är också ny.

Figurer för Wrennbanaorna finns nu omåtlade.



Ovan: Det var ständig kö vid Wrenn-banan, en av de största som visats för allmänheten. Här gjordes sammanlagt 328 starter i SM-tävlingen i klass 1: 52.

Tack vare det lilla utrymmet som Wrenn-banorna tar i anspråk kunde banan ges en ordentlig svårighetsgrad som gav ett mycket rättvist utslag. (Nedan.)



telecont

TELECONT 3-, 5- OCH 9-KANALSANLÄGGNING

Telecont-anläggningarna är världsberömda för sin ypperliga kvalitet och sina goda lövlingsresultat, bl. a. 2:a plats på VM i radiostyrning 1963. Anläggningarna är utbyggbara upp till 9 kanaler.

TELECONT MOTTAGARE

3, 5 eller 9 kanalers mottagare med superregenerativ detektor. 3-kanalsmottagaren är utbyggbar till 5 eller 9 kanaler. Mottagarna är avstämningss fria och försedda med tonfilter och Kaco-reläer. Temperaturstabiliserade från -20 till +60°C. Samtliga reläkontakter är utkopplade på 3-kanalsenheten, medan på 5- och 9-kanalsmottagarna endast mittkontakterna utkopplats på övriga 2 resp. 6 kanaler. Mottagarna är lämpliga för fjäderneutraliserande tvåkanalsservon, exempelvis Bellomatic II, och alla typer av enkanalsservon. Rodermotorerna anslutes till mottagarna med speciella stickkontakter.

Data: Frekvens 27,12 MHz
Driftspänning 6V (5/225 DKZ)
Känslighet 3 µV/m
Storlek och vikt

3-kanalsmottagare 65x65x45 mm, 150 gram
5-kanalsmottagare 65x65x75 mm, 210 gram
9-kanalsmottagare 65x65x90 mm, 330 gram

3-kanalsmottagare 396:—
5-kanalsmottagare 494:—
9-kanalsmottagare 163:—

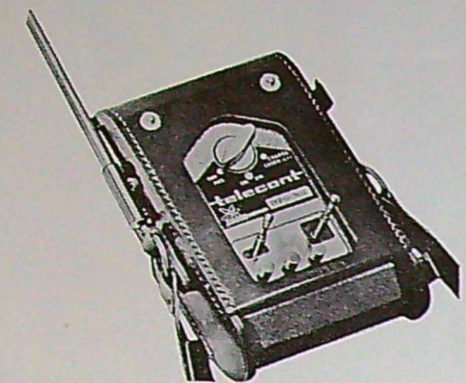
2-kanalstillats för utbyggnad från 3 till 5 kanaler 297:—
6-kanalstillats för utbyggnad från 3 till 9 kanaler 28:75

Akkumulatortill mottagaren (5/225 DKZ) 18:75
Akkumulatortill rodermotorerna (2/500 DKZ) 18:75

TELECONT LADDNINGSSAGGREGAT

Laddningsaggregat för alla typer av ackumulatörer, även försedd med specialkoppling för laddning av Telecont-sändaren.

Nätspänning 220 V
Laddspänning 2-6 (12 V sändaren) 75:—
Laddström 4-20 mA



TELECONT SÄNDARE

3, 5 eller 9 kanalers sändare. Heltransistoriserade och kristallstyrda. 9-kanalsändaren är tresimultan med ringräknare på 500 Hz. 100% modulering med fyrkantvåg av konstant amplitud.

Data: Frekvens 27,12 MHz
Uteffekt 150 mW
Driftspänning 12 V (10/225 DKZ)
Strömförbrukning 16-40 mA
Storlek 160x95x50 mm
Vikt 750 gram

3-kanalsändare exkl. ackumulatör 346:—
5-kanalsändare exkl. ackumulatör 419:—
9-kanalsändare exkl. ackumulatör 576:—
Akkumulatör 12 V (levereras inbyggd i alla sändare) 54:—

Lädersvaska (medföljer normalt men ingår ej i priset för sändaren) 49:—
Modulationstillats för utbyggnad från 3 till 5 kanaler (anslutes utan lödning) 112:—
Modulationstillats för utbyggnad från 3 till 9 kanaler (anslutes utan lödning) 279:—



Generalagent för Sverige: **HOBBYTJÄNST** Olofsgatan 7 Stockholm C

HEARD AT MR BUGLE'S DOOR

DEN HÄFTIGE SKÅNINGEN.
Det var två herrar som satt i en tågkupé på väg till Stockholm. Den ena var en trygg bonde från Skåne och den andra mannen var en piprökande stockholmare. Efter stockholmarens hört att skåningar var väldigt godmodiga tänkte han pröva skåningen, som i godan ro satt och läste Skånska Dagbladet. När pipan slocknat reste sig alltså stockholmarens och knackade ur pipan. Inte i askkoppen utan i skåningen huvud. Denna reagerade inte utan fortsatte läsa sin tidning. Då resan till Stockholm varade länge hant stockholmarens upprepa proceduren med att knacka ur pipan i skåningens huvud fyra gånger.
Men när han gjorde det för femte gången lade skåningen tidningen ifrån sig och sade: "Hörnu herrn, var vänlig bli med det där. Tänk på att jag har ett väldigt häftigt humör."

Den lille pojken står med sin pappa utanför leksaksaffärens skyltfönster och betraktar lystet olika trambilar, varpå han utbrister: "Pappa, om du ger mig en sän, ska du få leka alldeles ensam med mitt elektriska tåg."



HA SMITH
"How do you think of yourself when operating? Conductor? Engineer? Dispatcher? Brass Hat?"



HA SMITH
Skämtteckningarna lånade från Model-Railroad.

TOPPNYHETER! SCALEXTRIC miniracing presenterar:

NYTT BANMATERIAL I 1963 års satser!
Det nya PLEXYTRACK är ett elegant bärbart banmaterial med självsläpande skarvordning. Kombinerat lätt med 1962 års gummibana med skarvbana No PT/50.

F.J. 30 Kr. 95:—
F.J. 31 Kr. 115:—

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

NYA BILAR

Kr 19: 50 No C 67 Formula Jr Lotus	Kr 19: 50 No C 66 a. Cooper m. styrning
No C 70 Bugatti	No C 65 Alfa Romeo
No C 69 Ferrari GT	No C 71 Auto Union
No K 1 Go-Karts	No B 2 Hurricane MC

Rekvirera NYA KATALOGEN!
SCALEXTRIC 1963 års katalog med svensk text och prislista innehåller världens största Mini-racing sortiment. FINNES HOS HOBBYHANDLAREN — har Ni ej tillgång till hobbyaffär, skriv oss direkt idag. — Kataloger betalas med frimärken —

1:25 st MODELLFLYG-katalog 63	2: 25
+ porto	0: 50
SPECIALKATALOGER	
1:25 st SCALEXTRIC-svensk 63	1: 25
0:60 st TRI-ANG Minic ships	0: 60
0:75 st TRI-ANG Minic Motorways	0: 75
0:75 st TRI-ANG ROVEX TT Tåg	0: 75
1:— st AURORA Plastmodeller	1: —
0:75 st FLEISCHMANN Tåg	0: 75
0:75 st Pocher Tåg	0: 75

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI Malmö
Östergatan 20 MALMÖ C

Namn:
Adress:
Postadress:

Kataloger kan bet. med frimärken helst i stor valör.

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!



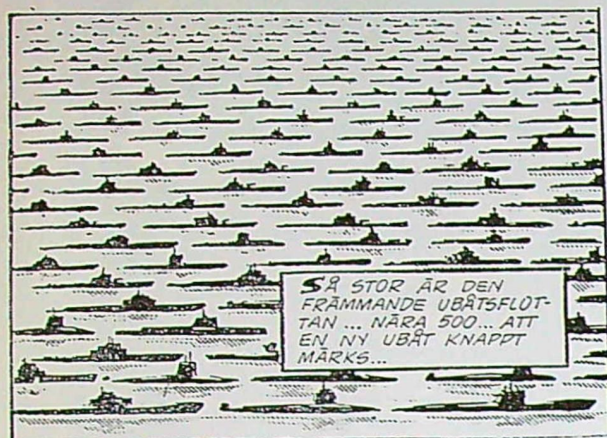
NU ÄNNU LÄTTARE ATT HOBBYLIMMA

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!

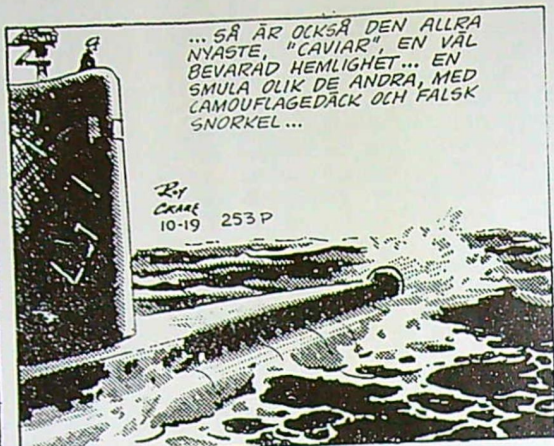
CASCO HOBBYLIM

— snabbaste limmet

LÄS BUZZ COOPER.



SÅ STOR ÄR DEN FRÄMMANDE UBÅTSFLOTTAN... NÄRA 500... ATT EN NY UBÅT KNAPPT MÄRKS...



...SÅ ÄR OCKSÅ DEN ALLRA NYASTE "CAVIAR", EN VÄL BEVARAD HEMLIGHET... EN SMULA OLIK DE ANDRA, MED CAMOUFLAGEDÄCK OCH FALSK SNORKEL...

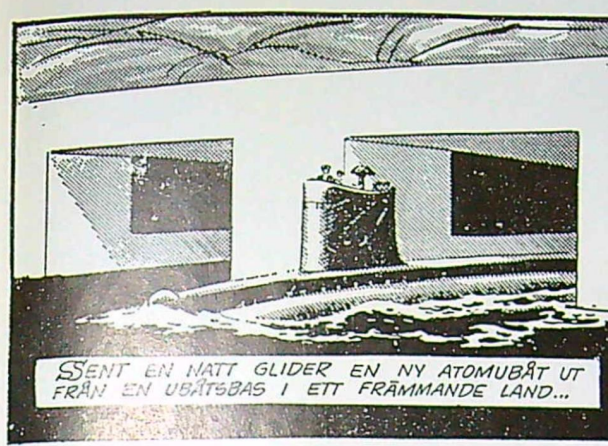
Roy Crane 10-19 253 P



I SJÄLVA VERKET ÄR DET ETT ULTRASNABBT, ATOMDRIVET, VIDUNDER, SOM KAN AVSKJUTA 20 FJÄRR-STYRDA RAKETER FRÅN UNDERVATTENS-LÄGE...

© Bull's

FOLJ HANS SPÄNNANDE JAKT MED UBÅTAR –
LÄS FORTSÄTTNINGEN I NÄSTA NR. DEN 25/1

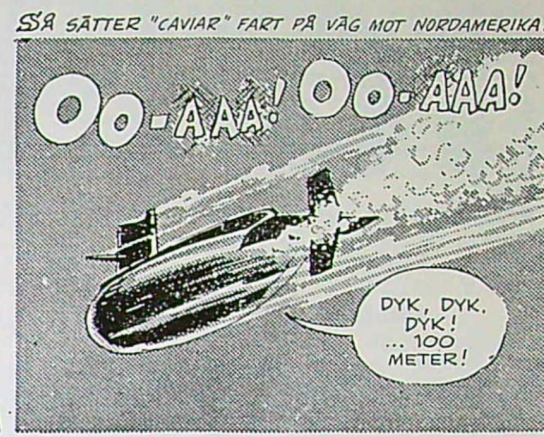


SEN EN NATT GLIDER EN NY ATOMUBÅT UT FRÅN EN UBÅTSBAS I ETT FRÄMMANDE LAND...

IFÖRST TVÅ NATTER SENARE, UTE TILL HAVS SKRUVAR DE LOSS DEN FALSKA SNORKELN OCH DET CAMOUFLAGEDÄCK SOM DÖLJER RAKETRÖREN.

KLART FÖR DYKNING!

Roy Crane 10-23 257 P



OO-AAA! OO-AAA!

DYK, DYK! ... 100 METER!



HAN ÄR AVUNDAD AV HELA LANDS FLOTTA...

...TY HAN ÄR GIFT MED DEN BERÖMDA BALLERINAN LIPA JUMPA! DE ANAR INTE VILKET ODJUR LIPA EGENLIGEN ÄR...



BARA LIVETS ENKLASTE NÖDTRÖFT! VÄR FÖR KAN DU INTE GÖRA EN KUPP SÅ VI FÅR DET LITE LYXIGT!?

LUGN, MIN SÖTA! EFTER DEN HÄR KOMMENTAREN BLIR DU AMIRAL, OCH SÅ KAN DU LEVA I LYX HUR MYCKET DU VILL!



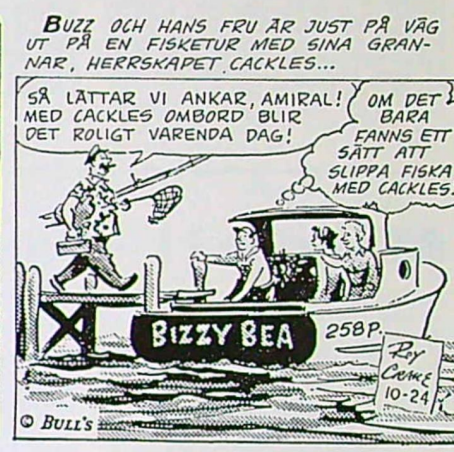
KRIGSMINISTERIET, WASHINGTON...

BERÄTTNING FRÅN KONTRASPIONAGE... NY FRÄMMANDE UBÅT PÅ VÄG... MYCKET SNABB... TRÖLLEN ATOMDRIVEN!

HMM! SÄKRAST ATT LARMA KANADENSARNA OCH VÅR EGEN ALFAGRUPP!



FÖRRESEN FICK JAG NYSS RAPPORTEN OM DEN DÄR COOPER, SOM VAR OMBORD PÅ EN FRÄMMANDE TRÄLARE UPPE VID NEW-FOUNDLAND! JAG TRÖR ALFAGRUPPEN GÄRNA SKULLE VILJA TALA MED HONOM!

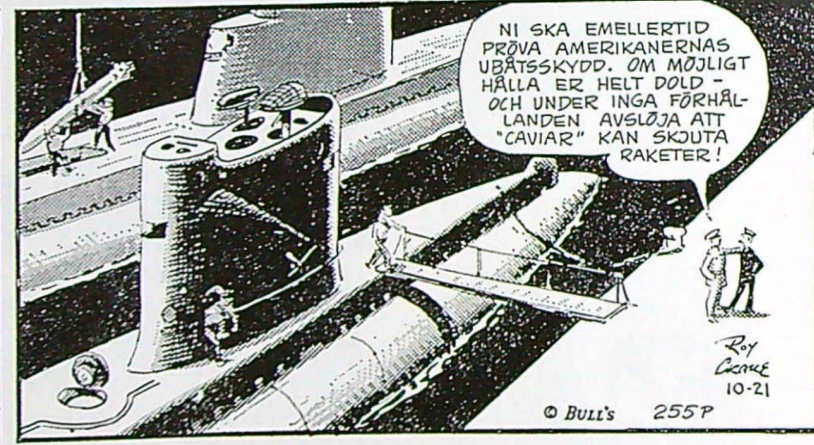


BUZZ OCH HANS FRU ÄR JUST PÅ VÄG UT PÅ EN FISKETUR MED SINA GRAN-NAR, HERRSKAPET CACKLES...
SÅ LÄTTAR VI ANKAR, AMIRAL! MED CACKLES OMBORD BLIR DET ROLIGT VARENDA DAG!

OM DET BARA FANNS ETT SÄTT ATT SLIPPA FISKA MED CACKLES!



SOM VÅRT LANDS SLUGASTE UBÅTSKAPTEN FÅR NI UPPDRAGET ATT FÖRA VÅR NYA ATOMUBÅT TILL AMERIKAS KUST! GIVETVIS PÅ ETT "VÄNSKAPSBESÖK"!



NI SKA EMELLERTID PRÖVA AMERIKANERNAS UBÅTSSKYDD. OM MÖJLIGT HÅLLA ER HELT DOLD - OCH UNDER INGA FÖRHÅLLANDEN AVSLÖJA ATT "CAVIAR" KAN SKUTA RAKETER!



VI HOPPAS MYCKET AV ER OCH ER UBÅT, KAPTEN EGMAN!

JAG LOVAR ER OCKSÅ GODA RESULTAT... OM DET INTE ÄR NÅGOT FEL PÅ BÅTEN!



BUZZ, DET ÄR EN TOK I RADION SOM VILL HA VÅR POSITION FÖR ATT HÄMTA DEJ MED HELIKOPTER NU MEDSAMMA!

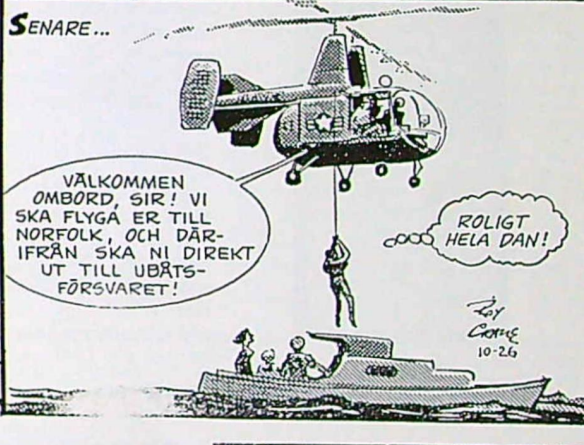
DET VAR VÄRST!



MEN, BUZZ, DÄR GÅR VÅR FISKETUR OM INTET!

SÅ TRÅKIGT!

VISST ÄR DET!



SENARE...

VÄLKOMMEN OMBORD SIR! VI SKA FLYGA ER TILL NORFOLK, OCH DÄRIFRÅN SKA NI DIREKT UT TILL UBÅTSFÖRSVARET!

ROLIGT HELA DAN!



KOM IHÅG ATT DET ÄR EN VÄNSKAPSVISIT VID AMERIKAS KUST, KAPTEN EGMAN... INTE SKYMTEN AV KRIGSHOT!



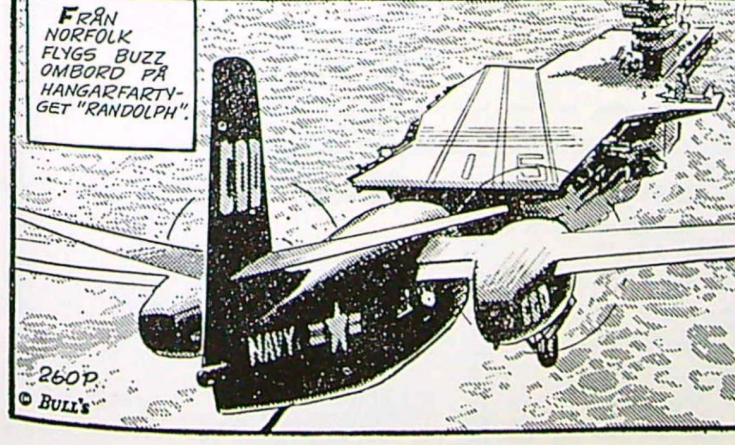
NI HAR VARIT DÄR MÅNGA GÅNGER I VANLIGA UBÅTSBEREDSKAP. TA NU REDA PÅ VAD DE HAR FÖR RESURSER GEMEMOT VÅR ATOMDRIVNA "CAVIAR"!



MEN DET GÄLLER BARA ATT PRÖVA DERAS UBÅTSSKYDD - NI FÅR INTE AVSLÖJA ATT ER UBÅT KAN AVFYRA RAKETER FRÅN UNDERVATTENSLÄGE!

VAR INTE OROLIG - JAG SKA NOG DRA DERAS FLOTTA VID NÄSAN!

256 P
Roy Crane 10-22
© Bull's



FRÅN NORFOLK FLYGS BUZZ OMBORD PÅ HANGARFARTYGET "RANDOLPH".

260 P
© Bull's



JAG ÄR DUCKY POND, KOMMENDÖRKAPTEN! VÄLKOMMEN OMBORD!

TACK, MEN VAD GÄLLER SAKEN?



JO, "RANDOLPH" ÄR FLAGGSKEPPET I UBÅTFÖRSVARETS ALFAGRUPP. NI HAR NYLIGEN VARIT OMBORD PÅ EN FRÄMMANDE UBÅT, OCH VÅR UNDERRÄTTELSESEKTION VILL TALA MED ER!

JAG FÖRSTÄR!

Roy Crane 10-27

MODELL-HOBBYs RADANNONSER

Annonspriset är kronor 2: 50 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.

SÄLJES

8 kanal Variophon sändare mottagare 3 bellomatic 1 servoautomatic koppling med Deac-celler samt laddaggr. kr 950.— 1 st. Variophon mottagare 2 kan. koppling med Deac-celler Climax servo kr 200.— 4 st MK servo med koppling för variophon 100.— 6 st rc flygplan från 1 till 3 mir spv. Tel. 0383/502 84 eft kl. 17.00.

Div. Hobby matr. billigt lista mot 35 öres frim. K. Jonsson Wolmar Yxkulsgr. 41 b Sthlm SO.

FRANSKA MODELITAG I SKALA H0 Jouef — lok, vagnar och tillbehör Säljes nu enastående billigt. Franska stadsbanornas El.lok 35.— Blå Vagon — litsvagn med inredning 10.— Godsvagn boggie 6.— d:o 2 axlar 5.— Rekvirera omg. katalog gratis från L. Gustafsson Arvodesvägen 18 Hagersten.

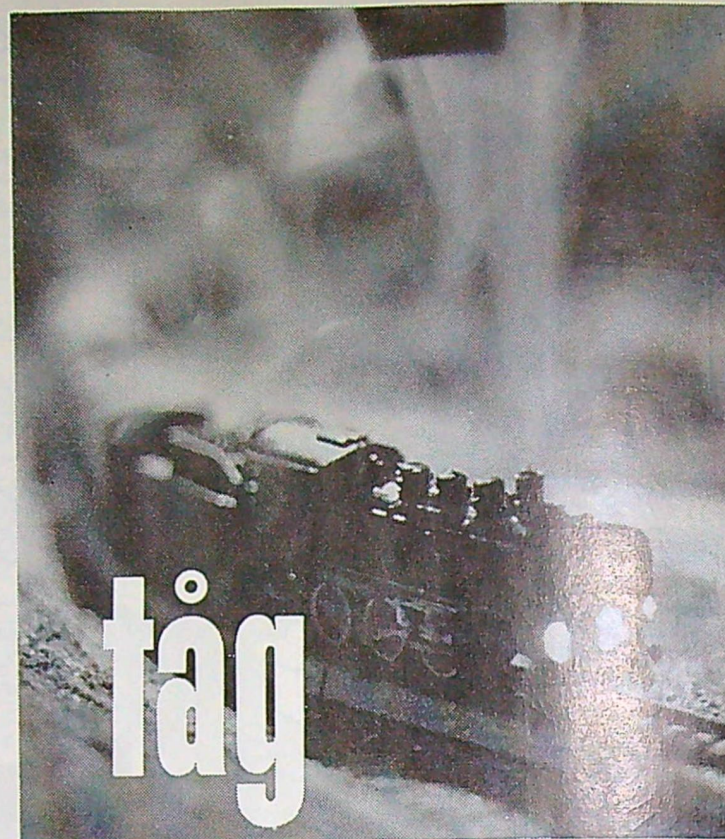
Flygböcker och Märklinlok och tillbehör säljes för halva priset. Bo Lundgren, Pl. 1020, Sibbhult.

1 st Telepilot "ton-reflex" mottagare, anv. 3 mån, säljes för kr. 50.—. H. Påabo, Warholmsvägen 6 b, Lund tel. 199 17.

Meiz Mecatron 3-kanal sändare, 2 st 1-kanal (utbyggbara) mott. Telematic + 2 andra rodermot. 260.— Ake Benson Pålåsvägen 31 Saltsjöbaden.

RADIO EL & FOTO Kvalitetsprodukter till lägsta nettopriser. Katalog mot 1.— FIRMA ANDERS FOTO — JORN —

Modelljärnväg säljes, lok alla fabriker även defekta köpes eller bytes. Bättre frimärken kan lämnas i byte. Curt Eriksson, Pundvägen 3, Enköping



tåg som hobby

Av Jan Jangö

Ny TfA-handbok för modellrallare. Ur innehållet: Att bygga och bygga om. Tågköpet planeras. Tips om första tåget. Tågbordet. Första spårplanerna. En hemmabana på 5 timmar. Gräs, hus, träd — och så invigningståget. Att koppla ström. Trafiken på banan och massor av andra praktiska tips för nybörjare.

Pris 12:25

inkl. oms

Till TEKNISKA FÖRLAGS AB, Box 3137, Stockholm 3

Sänd mig omgående mot postförskott ex. av "Tåg som hobby" à 12:25 + porto.

Namn

Bostad

PostadressMH-1/64.

Modell-nytt-tips



En varvtalsmätare av helt annat slag är "ZimTac". Det är en amerikansk tillverkning och mätaren består av en liten generator som lämnar ström av varierande styrka, beroende på mätobjektets varvtal, till ett instrument där varvtalet direkt kan avläsas. Instrumentet belastar mätobjektet i mycket ringa grad, varför även små modellmotorer (0,5—0,8 cm³) kan kontrolleras. Avläsningsnoggrannheten är ca 200 rpm men det fordras då att mätobjektet håller ett mycket jämnt varvtal. Instrumentet är mycket lätt att handskas med och relativt oömt. Det är inbyggt i en svartlackerad aluminiumlådor.

Graupner

Liliput

WIAD

önskar Gott Nytt Hobbyår

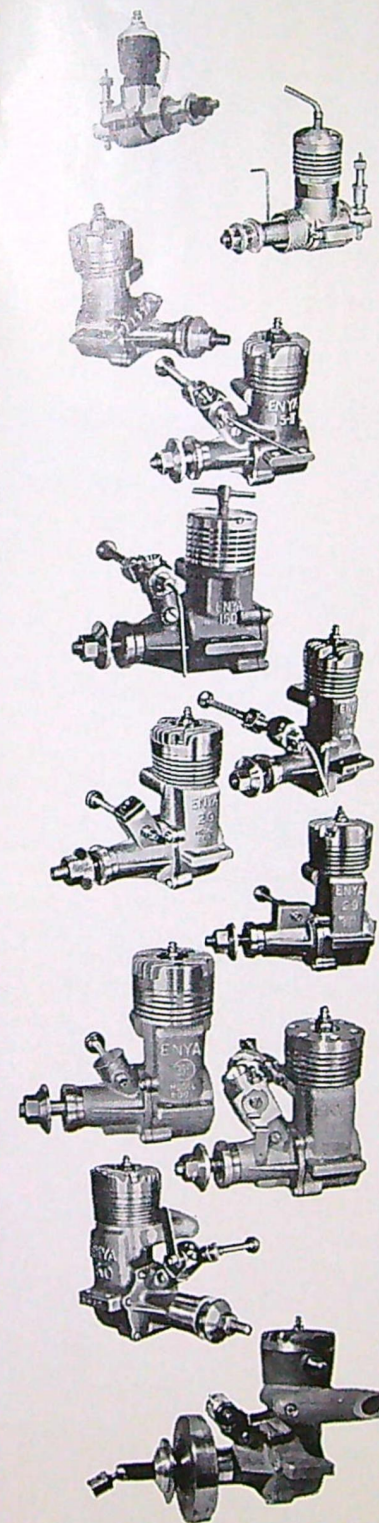
A. Hermele A/B

OBS! KATALOGEN OBS! KATALOGEN OBS! KATALOGEN OBS! KATALOGEN

HOBBYTJÄNST

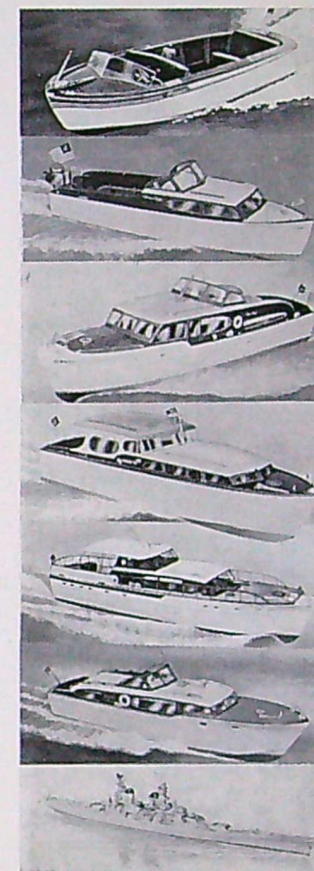
OLOFSGATAN 7 • BOX 3310 • STOCKHOLM 3 • TELEFON 20 23 04
GENERALAGENT FÖR • de BOLT • DENKO • EEO • ENYA • F&M • FOX
JETCO • KEMTRON • REUTER • ROBBE • TORNADO • STERLING

Klipp här



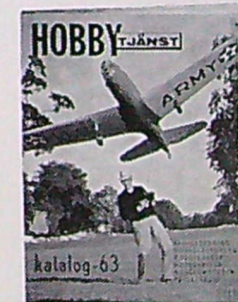
- ENYA 06 1 cm³ glöd-stiftsmotor, lämplig för nybörjare. Effekt 0,10 hkr, varvtal 17 000 v/m, vikt 60 g. Inkörningspropeller 7x4. 32:—
- ENYA 06 RC, dito med trottelt. 34: 50
- ENYA 06 D, 1 cm³ dieselmotor, lämplig för nybörjare. Effekt 0,12 hkr, varvtal 15 000 v/m, vikt 75 g. Inkörningspropeller 7x4. 39: 50
- ENYA 06 D RC, dito med trottelt. 42:—
- ENYA 09-11, 1,6 cm³ glöd-stiftsmotor, lämplig för sportflygning. Effekt 0,18 hkr, varvtal 16 000 v/m, vikt 95 g. Inkörningspropeller 8x4. 39:—
- ENYA 09-11 RC, med kont. trottelt. 49: 50
- ENYA 15-11, 2,5 cm³ glöd-stiftsmotor med utomordentliga prestanda. Effekt 0,30 hkr, varvtal 16 000 v/m, vikt 135 g. Inkörningspropeller 9x4. 48:—
- ENYA 15-11 RC, med kont. trottelt. 58: 50
- ENYA 15 D-11, 2,5 cm³ dieselmotor för tävlingsbruk och RC. Effekt 0,35 hkr, varvtal 16 000 v/min, vikt 180 g. Inkörningspropeller 10x4. Kullagrad 73:—
- ENYA 15 D-11 RC, med kont. trottelt. 83: 05
- ENYA 19-IV, 3,2 cm³ glöd-stiftsmotor, lämplig för RC. Effekt 0,35 hkr, varvtal 16 000 v/m, vikt 135 g. Inkörningspropeller 10x4. 55:—
- ENYA 19-IV RC, med kont. trottelt. 65: 50
- ENYA 29-111B, 5 cm³ glöd-stiftsmotor för teamracing. Effekt 0,70 hkr, varvtal 18 000 v/m, vikt 190 g. Inkörningspropeller 11x4. 69:—
- ENYA 29-111B RC, med kont. trottelt. 79: 50
- ENYA 29-111 Special, 5 cm³ glöd-stiftsmotor för teamracing och speed. Effekt 0,80 hkr, varvtal 19 000 v/m, vikt 200 g. Inkörningspropeller 11x4. Kullagrad. 79:—
- ENYA 35-11, 6 cm³ glöd-stiftsmotor för stunt och combat. Effekt 0,80 hkr, varvtal 16 000 v/m, vikt 235 g. Inkörningspropeller 11x4. 72: 50
- ENYA 35-11 RC, med kont. trottelt med tomgångsför gasare. 89: 50
- ENYA 45, 7,5 cm³ glöd-stiftsmotor, speciellt lämpad för RC. Effekt 0,90 hkr, varvtal 16 000 v/m, vikt 240 g. Inkörningspropeller 12x4. 82:—
- ENYA 45 RC, med kont. trottelt med tomgångsför gasare. 99:—
- ENYA 60, 10 cm³ glöd-stiftsmotor för större flygplan och båtar. Effekt 1,00 hkr, varvtal 13 000 v/m, vikt 400 g. Inkörningspropeller 12x6. 103:—
- ENYA 60 RC, med kont. trottelt. 119:—
- ENYA 60 Marine, 10 cm³ glöd-stiftsmotor med samma prestanda som ovanstående men med inbyggd kylmantel. Mycket lämplig till större båtmodeller på grund av hög effekt vid lågt varvtal. 123:—
- ENYA 60 Marine RC, med kont. trottelt. 139:—
- Inkörningspropeller, beroende på motor. 1: 50—9: 60
- Inkörningsbränsle, ¼ l. 3:—
- Tank 3: 50

Klipp här



- HIGGINS SPEEDSTER. Lättbyggd motorbåt med färdigformat kölskrov i balsa. Kan radiostyras och lämpar sig för motorer mellan 0,8—1,5 cm³ eller el-motor. Byggsats med alla utsmykningsdetaljer, halkipar, flagga, vindruta, lanterna m. m. Längd 400 mm. 39:—
- CHRIS CRAFT 21, MONTEREY. Längd 520 mm. Speciellt avsedd för utombordsmotorer, förbränningsmotorer el. elektriska. Instruktion bygganvisning enligt steg för stegmetoden. Alla delar, mahogny, balsa etc. utsågade, komplett med alla tillbehör. 46:—
- CHRIS CRAFT 50' CATALINA. Konstruerad för radiokontröll med 1,5—3,5 cm³ motorer eller större el-motorer. Komplettsats med samtliga balsa- och mahognydelar utstansade. Fullskalartning. Längd 775 mm. 96:—
- Tillbehörssats med metallbeslag. 35: 50
- HARCO 40' DELUXE CABIN CRUSER. Gör att köra med förbränningsmotorer på 1,5—3,5 cm³ eller kraftig el-motor. Lämplig för radiostyrning. Byggsatsen komplett med ritning i full skala, alla delar utstansade. Längd 680 mm. 77:—
- Tillbehörssats med metallbeslag. 32: 50
- CHRIS CRAFT 63' MOTOR YACHT. En pampig modell för radiostyrning med el-motor eller förbränningsmotorer på 1,5—6 cm³. Mycket förmålig byggsats. Fullskalartning och bygganvisning steg för steg. Längd 1000 mm. 144:—
- Tillbehörssats med metallbeslag. 54: 50
- CHRIS CRAFT 42' CORVETTE. Världens största modellbyggsats. Längd 1200 mm. Bredd 350 mm. Lämplig för radiostyrning och motorer på 3,5—10 cm³. Fullskalartning, alla delar i mahogny och balsa utstansade eller utsågade. 179:—
- Tillbehörssats med metallbeslag. 64:—
- USS MISSOURI. Det välbekanta slagskeppet från andra världskriget i jättebyggsats: längd 1400 mm. Lämplig för elmotorer eller mindre förbränningsmotorer. Fullskalartning. 135:—
- Tillbehörssats med metallbeslag. 42:—

Vår nya jättekatalog med Skandinavien största sortering modeller har nu utkommit. Den innehåller allt en modellbyggare kan önska sig. Vi har alltid strävat efter att ha det bästa och det mesta till billigare priser. Köp vår nya katalog hos någon av våra återförsäljare eller rekvirera den direkt från oss.



NY KATALOG

Jag rekvirerar ovan förprickade byggsatser att sändas mig mot postförskott, samt de förprickade katalogerna som jag betalar genom att sända frimärken.

- NYA MODELKATALOGEN 1: 75
- Fleischmann 1:—
- Falter 0: 75
- Vollmer 0: 75
- Kemtron 7:—
- Scalextric (miniracing) 1: 25

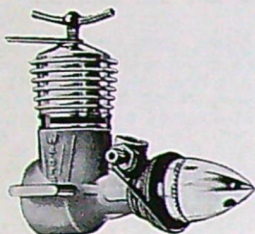
Samtliga priser inkl. 6% oms.

Namn:

Adress:

Postadress:

FALCON 56



FALCON 56

Enkel, stark och lättflugen radiomodell för enkanals radio eller multi-träning 4-6 kanaler. Spännvidd 140 cm, motor 1,5-3,5 cc. 68:—

Jr. FALCON

Billig, lättbyggd och lättflugen radiomodell för nybörjare och söndagsflygare. För enkanals radio och 0,8 cc motor, spännvidd 93 cm. 28:—

Webra



WINNER II 2,5 cc

en prisvärd, lättstartad och stark motor. 75:—
flyg- & båtmodeller.
Pris: WINNER II 75:—
WINNER II RC —

PICCOLO II 0,8 cc

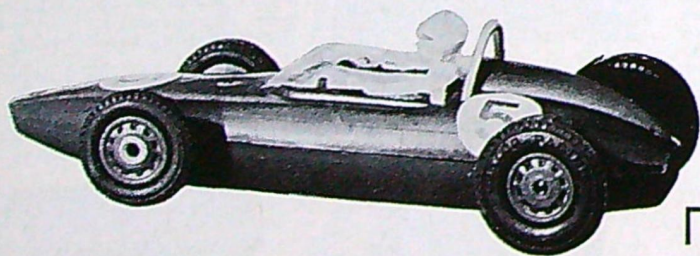
för friflykts- och linkontroll o. RC-modeller. Kompl. med starter o. propeller. Pris: kr. 36:50

RADIOSTYRNING AV MODELLER

Ny omarbetad upplaga nu utkommen. Se separat annons på sid. 31. Sänd efter den från oss. Pris kronor 16:— + oms.

B. BECKMAN & Co AB

SRM



Kompl. sats Pris 109:—

Den perfekta banan med "riktiga" modellracers. Skala 1:40

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.

B. BECKMAN & Co AB

Malmorgsgatan 8 — Stockholm

Sänd omg. mot postförskott:

<input type="checkbox"/> Falcon Jr	28:—	<input type="checkbox"/> Miniracingkatalog	0: 50
<input type="checkbox"/> Falcon 56	68:—	<input type="checkbox"/> S.R.M. Bilbana	109:—
<input type="checkbox"/> Winner II	59: 75	<input type="checkbox"/> S.R.M. Katalog	0: 50
<input type="checkbox"/> Winner II RC	66:—	<input type="checkbox"/> Webra Katalog	3:—
<input type="checkbox"/> Falcon Jr	28:—	<input type="checkbox"/> Schuco Katalog	1: 75
		<input type="checkbox"/> Radiostyrning av modeller	16:—

Alla priser inkl. oms. Porto tillkommer. + oms.

Namn:

Bostad:

Postadress:

MH 1/64