

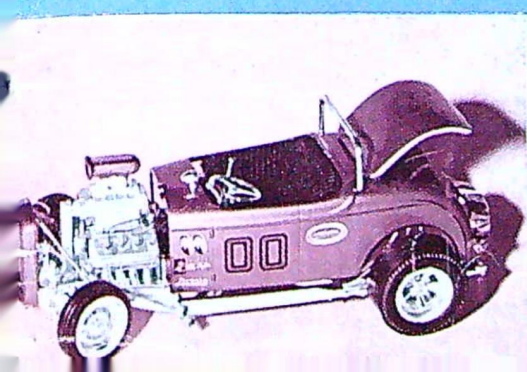
modell

# HOBBY

MED SPORTFLYG



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



VAD  
ÄR:  
**CUSTOM  
HOT ROD  
DRAGSTER**

HUR FUNGERAR  
MINIRACINGMOTORN



... OM PIPER



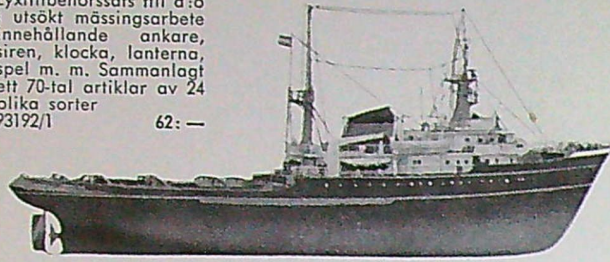
SUCCÉ FÖR  
LOKOMRÖSTNINGEN  
**RADIOSTYRDA  
DRAKAR**

McCoy blir  
båtmotor!  
EINAR BRÖT IS  
TEST: ENYA

## ZWARTE ZEE

Bogserbåt med kraft och styrka, den starkaste som någonsin byggts på K. Smiths skeppsvarv i Holland. Swarte Zee försvarar med ära sin plats i modellbyggarens samling. VHT-byggsatsen innehåller ett hundratre-tio-tal delar i balsa och fanér, samt detaljritning och bygganvisning. Modellen mäter 77,5 cm. 93192 57:—

Lyxtillbehörssats till d:o i utsökt mässingsarbete innehållande ankare, siren, klocka, lantern, spel m. m. Sammanlagt ett 70-tal artiklar av 24 olika sorter 93192/1 62:—



## RIGI

Passagerarfartyg, byggt år 1847 och har under årens lopp transporterat över 6 miljoner passagerare. RIGI har numera tjänat ut, men har restaurerats och finns nu till allmänt beskådande. Salongen har inretts till restaurang.

VHT-byggsatsen innehåller lister och färdigstansade delar i balsa och fanér. Detaljerad ritning i full skala, samt arbetsbeskrivning medföljer. Den imponerande modellen är 82 cm lång. 93191 42:—

Lyxtillbehörssats till d:o innehållande räddningsbälte, ankare, ventiler, lanternor, pällare, skorsten, spel tillsammans över 60 detaljer gör modellen till en verklig och realistisk prydnad. 93191/1 49:—

## AIRFIX-nyheter



### BOEING 707

Jetdrivet passagerarplan, ett av de största och kraftigaste i hela världen. Byggsatsen i skala 1/144 består av c:a 70 delar, och är 31 cm lång. 21430/5 6:—



### SS FRANCE

Världens längsta passagerarfartyg på 66.000 ton och med plats för 2000 passagerare. En stolthet för den franska nationen. Byggsatsen i skala 1/600 består av c:a 150 delar och är 53 cm lång. 21454/11 11:50



### DOUGLAS BOSTON 111

Amerikanskt jaktbombplan, som under olika beteckningar användes i världskriget av England, Frankrike och Ryssland och deltog vid alla fronter. Byggsatsen, i skala 1/72 är 30 cm och består av omkr. 55 delar. 21427/5 4:75



### JAGUAR E

Sport-racermodell i vilken fördelarna i modellerna C och D, som vunnit en mängd tävlingar i hela världen, kommit till användning. Byggsatsen i röd färg och skala 1/32 är 13,5 cm och består av c:a 50 delar. 21490/5 1:90



### B-24 J LIBERATOR

Marint bomb- och spaningsplan som dessutom använts som transport- och tankningsplan. Byggsatsen i skala 1/72 är 31 cm lång och består av omkr. 70 delar. 21431/6 7:25

### JULIUS CAESAR

Julius Caesar (101—44 f.Kr.) är det stora namnet i Romarrikets historia. Byggsats i vit färg, 15,5 cm hög och bestående av omkr. 50 delar. 21496/4 3:—



# HOBBY

med sportflyg  
MED SPORTFLYG

DANNEMORAGATAN 20

Tel. 33 62 21 - 33 01 00

Postgiro 65 90 65

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

Mässnytt från England .....	4
Hot rod,, dragster, custom, vad är det? .....	6
Hur fungerar miniracingmotorn? .....	10
Hobbyn som blev yrke — Hobby-Center .....	12
FANTASTISKT LOKINTRESSE .....	14
Axplock bland Piper-flygplan .....	20
Svensk inrikesflyg .....	24
Deltävlingen .....	26
Tempo 1 — SMFF:s nybörjarmodell .....	30
Tre gånger silver — nästa gång guld? .....	32
Månadens modellmotorstest: Enya 09 II .....	33
McCoy 60 blir marinmotor .....	34
Rodermekanik för segelbåtar .....	35
Bogserbåten Einar som isbrytare .....	36
Pristagare i prenumerationskampanjen .....	37
Modellbåthobbyn blir internationell .....	37
Hobby-nytt .....	38
Fråga oss om hobby .....	39
Buzz Cooper .....	40
Modell-Hobbys tävlingskalender .....	41



OMSLAGET: Deltävlingen har varit vinterns radiostyrningshobby, på Skarpnäck, Tommy Bennwik inledde leken. Den blomiga röda deltan tillhör Bo Oldenburg, som figurerar på omslagsbilden. Infälld: Hot rod, plastmodellbygge av Bror Wahlbom, som medverkar med artikel i tidningen om sin hobby.

## "Snyggis" utan like

Rubriken till förra numrets radiotest har vållat en del rabalder. Vi på redaktionen ber om ursäkt för att vi fallit för bildernas skönhet och givit artikeln en rubrik som vår utmärkte och mycket objektive radioexpert Bo Dryselius aldrig avsett.

# STORTÄVNING MED TEMPO-1

SMFF:s styrelse sammanträdde den 2 februari i Norrköping. Tyvärr kunde inte hela styrelsen samlas då kassören K. A. Eriksson hade förhinder p. g. a. arbetet och grenchefen för RC, G. Hoffman samt sekreteraren L. Andersson under resan räkat ut för lättare skador vid en bilolycka och därför måste kvarstanna några dagar på sjukhuset i Vadstena. Samtliga ärenden på föredragningslistan kunde därför inte till fullo diskuteras.

Sedan vissa stadgeändringar antagits på Riksstämman ska förbundsstadgarna i sitt nya skick distribueras till samtliga klubbar inom kort. Dessutom ska ett utdrag ur stadgarna som berör de enskilda medlemmarna samtidigt utsändas till dessa. Protokoll från Riksstämman 1963 fanns utskrivet men ska först justeras av Åke Andersson, Köping, och Lennart Flodström, Sundsvall, innan det distribueras till modellflygklubbarna.

En ny typ av matrikelblad för klubbarna har utarbetats. Bladet är i storlek A5 och kan rekvideras från SMFF:s expedition, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, inom kort. Dekalfrågan närmar sig också sin lösning och det är endast storlekarna som ännu vållar problem. Nya modellflygmärken är under utarbetande och kommer inom kort att föreligga för försäljning till klubbarna. I samband med detta håller märkestagningsproven på att ses över och kompletteras i de klasser de hittills saknats. En kampanj för märkeserövring kommer snart igång. Det kan vara på sin plats att påpeka att *inga* poäng på Elitmärket kan tillgodoräknas om man ej först har avlagt prov på de tre lägre märkesvalörerna. *Alla* måste alltså börja från början och erövra märkena oberoende av tidigare modellflygerfarenhet.

SMFF:s medlemsorgan, Modellflygnytt, kommer i fortsättningen i varje nummer att ha två sidor med ving- eller stabilisatorprofiler i full skala samt koordinationsstabell. Sidorna kommer att lämpa sig för samling i en pärm för klubbbruk eller egenkonstruktion. Genom Modellflygnytt kommer också att kunna rekvideras ritningar på högklassiga modeller från våra nordiska grannländer likaväl som de svenska ritningarna. Dessutom kommer flera nya, svenska ritningar till tävlingsmodeller att finnas i full skala att rekvideras från MFN. För Modellflygnytt har tillsatts en tidningskommitté bestående av Sune Persson, Crister Söderberg och Karl-Erik Aunér och en redaktionskommitté bestående av Göran Alseby och Lennarth Larsson. Dessutom har ett avtal ingåtts mellan styrelsen och red. Valter Johansson om tidningens framtida utformning.

En ny kurskommitté bildades och består av Gunnar Kalén, Carl-Erik Aunér, Göran Alseby och Olle Blomberg. De förbereder som bäst två kurser för modellflygklubbledare. Åtminstone den ena kommer att vara avsedd för något äldre modellflygare som är lämpliga till klubbledare.

Styrelsen beslöt att förlägga Riksstämman 1964 till ett datum skilt från stortävlingen för att få mera lugn och ro och ordentligt

kunna diskutera igenom de olika frågorna. Sune Persson och C-E. Aunér utreder lämplig tidpunkt.

Tävlingstillbehören för de olika verksamhetsgrenarna kommer att rustas upp. För tillfället finns i friflygutrustningen bl. a. 30 stoppur, men 20 st. nya ur kommer att anskaffas. Styrelsen befullmäktigade Gunnar Kalén, C-E. Aunér, Crister Söderberg och Gunnar Hoffman att anskaffa behövliga ur till de olika tävlingsutrustningarna som dessutom ska kompletteras med en enkel förbandslåda.

Säkerhetsbestämmelser kommer att utarbetas för samtliga klasser, men redan på VT-64, som går den 1 mars på F18, Tullinge, tillämpas en del för friflyktsklasserna. Nordiska Landskampen i friflykt kommer i år att gå i Finland under juli månad och inofficiellt EM, dvs. SAAR-cupen, troligen i slutet av augusti. Hur uttagning till dessa tävlingar kommer att ske är ännu ej bestämt, men redan nu kan sägas att uttagningskommittén kommer att lägga betydligt större vikt vid resultaten under årets övriga tävlingar och inte endast följa resultaten vid en eventuell uttagningstävling. UK för friflykt består av Gunnar Kalén, Lars Andersson och K. A. Eriksson.

Linstyrarna har att se fram emot en landskamp i Danmark och ett VM i Budapest, Ungern. Även linstyrnings-UK har aviserat hårdare tag och kommer noggrant att följa de tävlandes insatser för att efter UT bestämma lagen, dock inte enbart efter insatsen på denna tävling. UK består av Crister Söderberg, Göran Alseby och Lennarth Larsson.

Åke Andersson i Köping hade för styrelsen lagt fram ett förslag om Tempo-tävling. Det gick ut på att ordna uttagningstävlingar med SMFF:s enhetsmodell Tempo 1 (A2:a) på flera platser i landet och med ledning av resultaten samla deltagarna till en finaltävling på gemensam plats. Styrelsen anammade tacksamt förslaget och föreslog att två klasser skulle flygas, en för juniorer och en för seniorer. Definitiva regler för tävlingen kommer att framläggas i nr 2 av Modellflygnytt, men intresserade bör redan nu börja bygga en Tempo 1. Byggsats kan rekvideras från SMFF, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, och den kostar 12: 50, för medlemmar kr. 8: 50. Alla får dock delta i tävlingen, alltså även icke SMFF-anslutna modellflygare.

Regler för tävlingen och trimning av Tempo 1 publiceras i denna tidnings nummer 4. Presentation och byggbeskrivning av Tempo 1 finns i detta nr av Modell-Hobby.

Lennarth Larsson

## Resultat till båttävling

Vinnare i båttävling i nr 1 blev en av våra kvinnliga läsare:

Anne Charlotte Björk, Malmö.

Båtarnas namn uppifrån och ned är: High Speed Patrol Launch, Veron Patrol Launch, Veron River Polis Launch. Grattis Anne Charlotte och lycka till med båtbygget.

FINNS I ER  HOBBYAFFÄR

# RASRENT PÅ BRITTMÄSSAN



De stora leksaksmässorna, som innehåller mer och mer hobbygrejor och väl även i utlandet borde kallas "lek- och hobby"-mässor, har nu kört i gång. Inköpare från hela världen söker upp mässorna i Brighton, Nürnberg, Leipzig, Milano, New York i nu nämnd ordning och lägger upp programmet för julförsäljningen — det är ju bara 9 månader kvar till jul!

Vad ska vi leka med nästa jul?

Från Brighton, som är årets första stora leksaksmässa, rapporterar Bengt Ranert att han t.o.m. haft tid att titta på det världliga vädret i England, vilket bör betyda att nyheterna inte var så många. Däremot var de stora som nyheter betraktat och små ur skalasynpunkt.

Corgi Toys gläder både gamla och unga — mycket påpassligt — med årets Monte Carlo-rallyvinnare Paddy Hopkins BMC Mini-Cooper "S". Den är tillverkad på rekordtid — tre veckor tog ingenjörerna på sig för att få den i produktion, med full rallyutrustning såsom tävlingsnummer, rörligt sökarljus, original hjulfjädring och slipade reflektorglas. Längd 73 mm. I Corgis classicserie har man framställt en 3-liters Bentley, "old number 7", med vilken S. C. H. Davis

vann Les Mans 1927. Den "racergröna" bilen har förare, borttagbar sufflett, ekrade hjul med bromstrummor, galler med lucka i vindrutan och många andra intressanta detaljer.

På miniracingsidan är den stora sensationen att Wrenn nu släpper ut modeller med "riktiga" motorer.

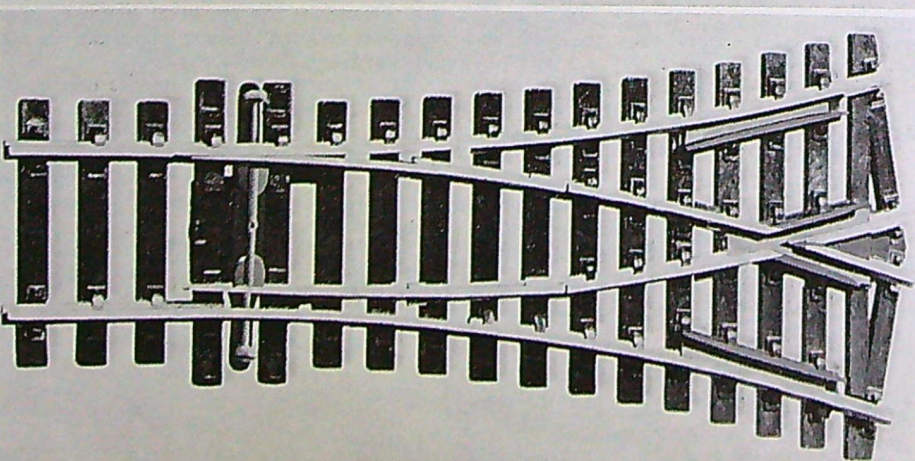
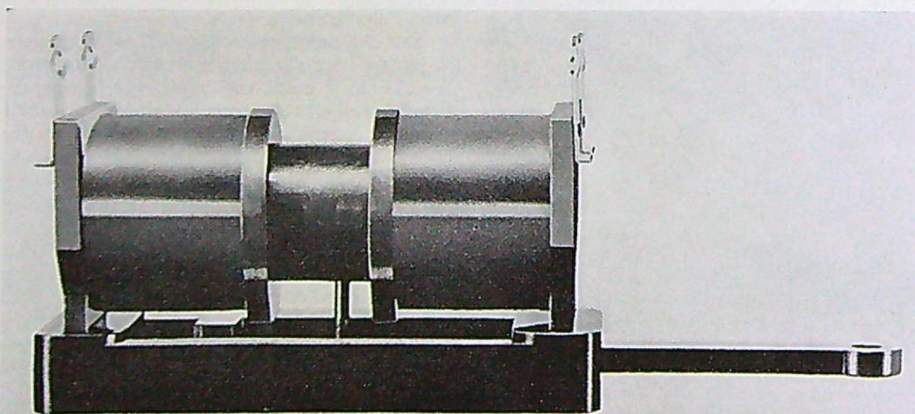
Revells framgångsrika serie flygplan i skala 1:72 har fått tillökning med Nieuport 17c, Fokker D och SE 5A, gamla välkända modeller från första världskriget, och Polykarpov 1-16, Brewster F 2 A Buffalo och Nakajima Ki-84 från andra världskriget. Vidare presenterades Lufthansas Boeing 727 och tyska slagskeppet Tirpitz.

Humbrol i sprayflaska bör ge en ännu bättre ytbehandling på modellerna.

Auto-Models visade en ny BRM racerbil i skala 1:32, nämligen Graham Hills VM-modell från 1962/63.

På modelljärnvägssidan fortsätter Peco att glädja oss med det som de stora modelljärnvägstillverkarna på kontinenten glömmer att göra: En Y-växel och en ny växelmotor. Och för alla älskare av Arnold Rapido: Böjbar 9 mm räls i yardlängder.

Nyhetsjanten fortsätter att bevaka mässorna!



En av de snabbast konstruerade modeller som någonsin gjorts är Corgis BMC Mini-Cooper, fiffigt fotograferad i Monte Carlo-miljö. Världsmästarbilen från BRM har blivit en flott modell från Auto-Models. Nedersta bilden är en liten godbit för samlare: 3-liters Bentley som vann Les Mans 1927.

Peco utvecklar sitt program ytterligare. Y-växeln är tillskottet i streamliner-rälsen och en elegant växel-motor som kan användas såväl för den nya växeln som de gamla. Till Peco-växlarna har byggarna tidigare företrädesvis använt Tenshodo-motorer.

Alltid i centrum med nya modeller!

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYG  
INDUSTRI

MALMÖ • ETABL. 1938

Snurren



SNURREN — en av våra mest populära linkontroll-modeller. Lättmonterad snabbbyggsats för motorer 1,5—3,5 cc. Spännvidd: 580 mm Nr. MB-317

Kr. 17: 50

AUSTER  
"AUTOCRAT"



AUSTER "Autocrat" — tjusig skalmodell för friflykt eller radiokontroll. Lämpliga motorer 1—1½ cc. Spännvidd: 1.320 mm. Nr. MB-332

Kr. 37: 50

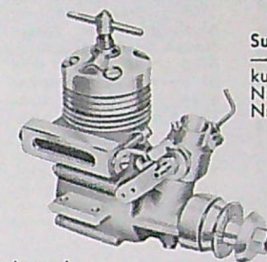
MODELLMOTOR MED STING

Super-Tigre G-20/15V

— marknadens eltrigaste 2,5 cc diesel; har dubbla kullager och trycktanksurtag. Nr. 5011 Nr. 5011/RC

Kr. 79: 50

Kr. 97: 50



Mc Coy 049 — den verkliga populärmotorn som alla har råd med. Bra liten glödstiftsmotor om 0,8 cc. Nr. 5085

Kr. 21: —

SEMO 4 "Sport" — fräsig sportracer i lättfallig byggsats med stansade delar. Längd: 350 mm.

Nr. B-141 Kr. 9: 75

BÅTAR MED  
KVALITET

Semo!

SEMO 5 "R/C Commander" — Elegant modell i amerikansk passbåtstil. Lättbyggd, bra R/C-båt för 1—2½ cc motorer. Längd: 630 mm. Bredd: 190 mm. Nr. B-142

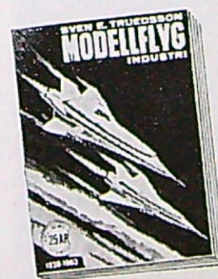


Sats med plasttillbehör medföljer utan extra kostnad.



MODELL-RACERBÅT  
FÖR EL-MOTORER  
(UTOM-ELLER INOMBORDSMOTOR)

DETTA ÄR BARA ETT SMAKPROV PÅ VART JÄTTESORTIMENT  
VALJ UT JUST DIN MODELL, DU HITTAR DEN I VÅR KATALOG!



Senaste Modellnytt

STORA JUBILEUMSKATALOGEN

Försumma inte att genast anskaffa vår nya jättekatalog över modellflyg, modellmotorer, modellbåtar, radiokontroll och all slags tillbehör. Pris kr 2: 75. Köp katalogen hos hobbyhandlaren — eller skriv till oss NU!

..... st MODELLFLYG-

katalog ..... 2: 75

SVEN E. TRUEDSSON  
MODELLFLYGINDUSTRI · MALMÖ  
Östergatan 20 MALMÖ C

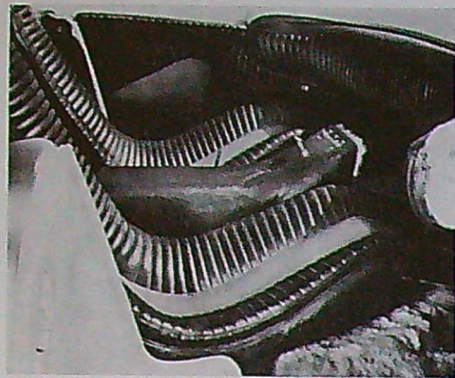
Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

Kataloger kan bet. med frimärken  
helst i stor valör.

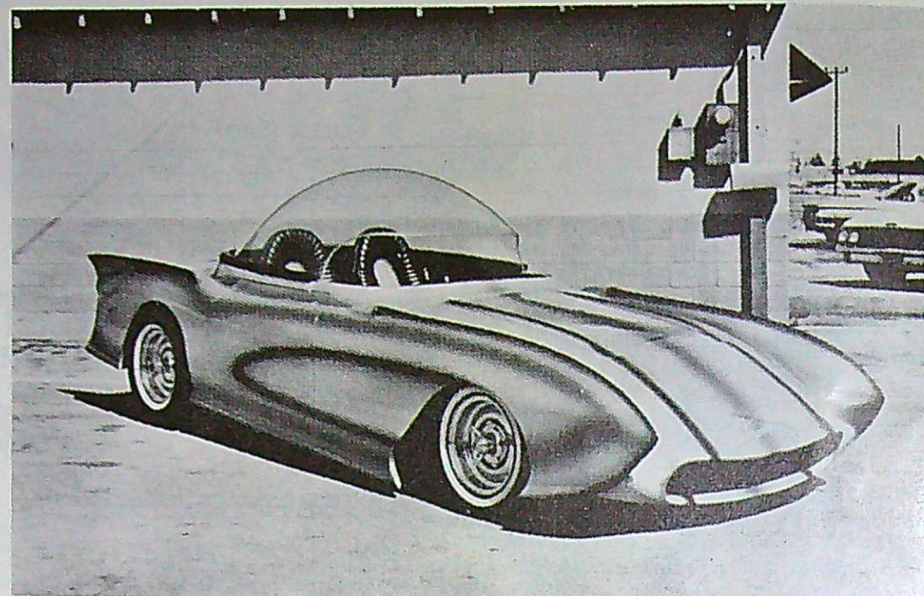
Var god sänd mig ovanstående modeller mot postförskott



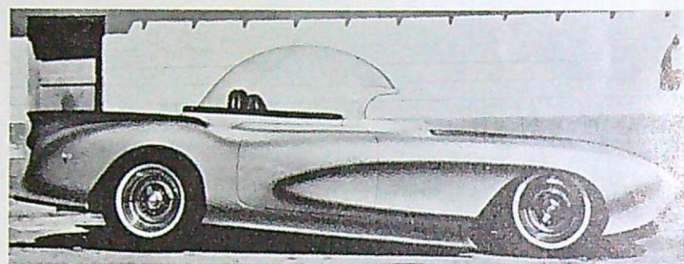
Mera "personiserad" kan väl knappast en bil bli? Här finns ingen ratt, inga instrument, bara några små undångömda knappar och spakar! Bilen kan för all del köras av sin förare, men den kan också radiostyras utifrån. Bekvämare kan man inte ha det! Ytterkonturerna är minst lika futuristiska, som ses på bilderna till höger.

När vi släppte loss plastbilbygg-flugan på allvar här i spalterna hade vi en mycket svag uppfattning om hur pass populär den är på väg att bli här i Sverige. Vad som sänts in till vår (numera under hela året fortlöpande) byggtävling vittnar på många håll om mycket goda kunskaper i ämnet. Vi har emellertid aldrig här i Modell-Hobby talat något om de egentliga orsakerna till att Revell, AMT, Monogram osv. tillverkar och med en sådan otrolig framgång säljer byggsatserna med de märkliga fordonen.

En av de många som fick tillfälle att ge



Bilen är en Corvette 1957, ombyggd till oigenkännlighet. Ryggstolen är uppbyggda så högt att de ger fullt stöd åt nacken, och kupens överdel är en plastbubbla som är uppfällbar bakåt. X-Sonic kallar byggaren, Ron Aguirre, sin modell. Fronten är förlängd bortåt 40 cm. Bilen beräknas ha kostat 150 000 kronor!



## VAD ÄR CUSTOM?

AV BROR WAHLBOM

## HOT ROD? DRAGSTER?

ett vackert bevis på sin modellbilhobby var Bror Wahlbom, tidigare mest känd som specialist på linstyrda båtar och flygplan. Han har studerat de tre amerikanska tävlingsgrenarna för händiga bilmänniskor som alla består i att man bygger om konventionella bilar till något alldeles extra.

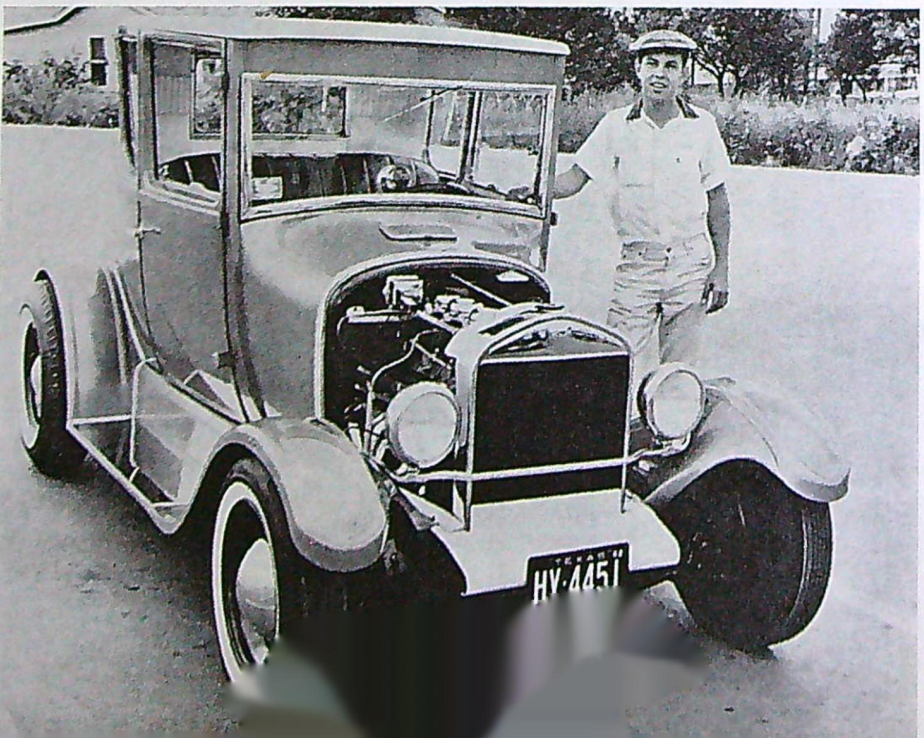
Vi låter Bror Wahlbom berätta:

— De tre olika hobbygrenarna kan vi kalla "Custom", "Hot Rod" och "Dragster".

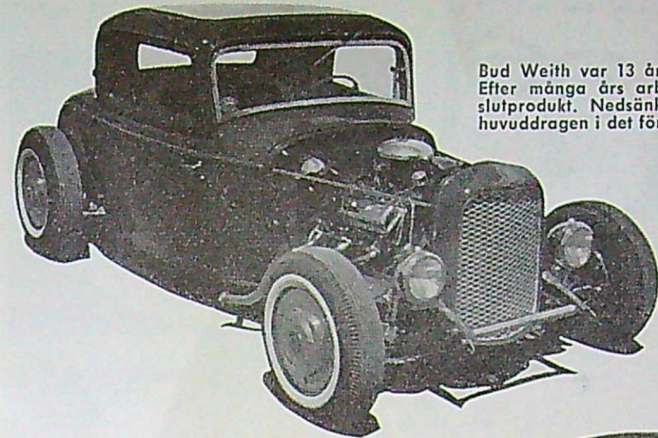
För att börja med den äldsta flugan, så är en Hot Rod en bil med karosstyp från åren 1923—1940, oftast Ford eller Chevrolet. Populärast är Ford av årgångarna 29, 32 och 40. Det började på 30-talet med att collegeungdomarna i USA köpte gamla billiga fordon, vilka berövades sina stänkskärmar, motorhuvar och annat "onödigt" för driften och sedan målades i glada färger och försågs roliga sentenser. Man tävlade med bilarna på rundbanor och på utorkade sjöbottnar.

I och med tävlandet började man trimma, "hot up" motorerna. "Hot" betyder het och "rod" kommer väl från "conrod" eller "connecting rod", som betyder vevstake. Hot rod skulle alltså betyda het vevstake. Det var egentligen efter kriget som den beteckningen började användas. Dessförinnan kallades de "jalopy".

En "hot rod" är en bil som av sin ägare byggts om till en mekaniskt perfekt bil med personlig stil som varierar med ägarens smak vad beträffar val av komponenter, utformning och färgsättning. Hög accelerationsförmåga, goda vägegenskaper och bra bromsar måste en hot rod besitta. Där-

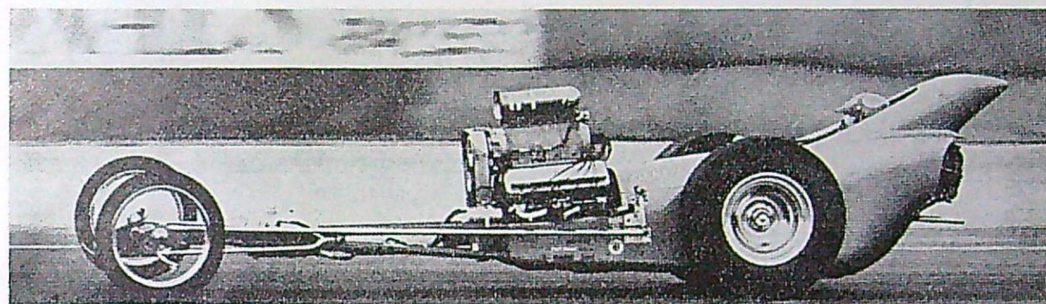


22-åriga Bill Hodges har låtit sin T-Ford modell 1926 behålla den höga utsikten. Under den obefintliga huven sitter en uppborrad 58-Chevy-8. Största bekymret: Att hitta en parkeringsplats där folk tar hänsyn till att bilen ej har stötfångare.



Bud Weith var 13 år när han köpte sin första bil. Efter många års arbete har han fått fram denna slutprodukt. Nedsänkt kaross och Mercuryhjul ger huvuddragen i det förändrade utseendet.

Motorn på den gamla forden är utbytt mot en Olds-motor 1952. Baklysen från en Pontiac. Interiören är stoppad och golvet klätt med tjock filt.



En av USA:s förnämsta dragsters är denna Adams-McKewen AA/D, försedd med en Oldsmobile-motor, ett exempel på att en dragster också kan göras vackert — "det funktionella är vackert" säger man om en lyckad teknisk konstruktion...

för är den ett under av noggrant arbete i minsta detalj. Många har hållit på med sina bilar 7—8 år innan de blivit nöjda. Eftersom hot rods har börjat byggas även i Sverige får jag hoppas att de föregår med gott exempel. De plastmodeller jag sett lovar gott för framtida fullskalabyggen.

Vad "customizing" och "custom car" beträffar så kan det nog bäst översättas med "personalisering" och "personlig bil". En custom är en bil tillverkad senare än 1940 som av sin ägare byggts om, ibland så mycket att det är omöjligt att se vad det är för märke.

Ombyggnaden av hot rods och customs innefattar "chopping", som är sänkning av taket, "channelling" = sänkning av karossen på ramen, "sectioning" = att ta en bit ur karossen för att göra den lägre, smalare eller kortare och "dropping" innebär sänkning av ramen i förhållande till hjulen.

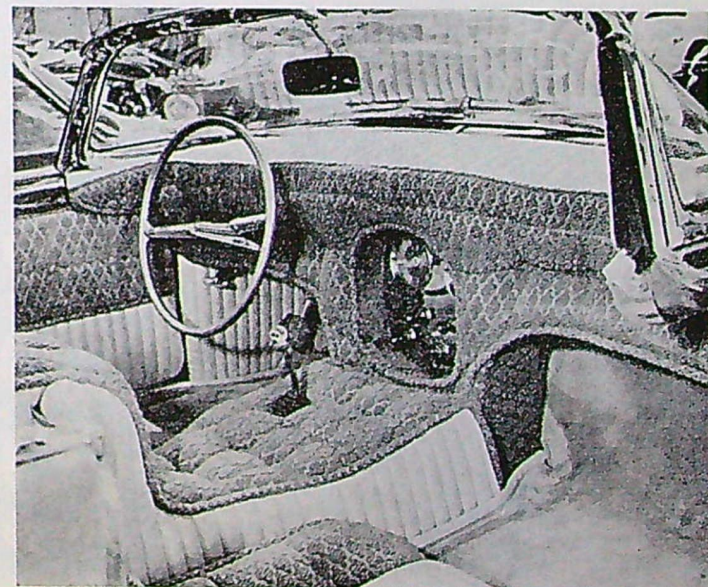
Ändring av grill, strålkastare, bakljus, stötfångare och kromdekor är det första man gör. Inredningen i en custom brukar göras synnerligen lyxig, med omgjord instrumentbräda, separata svängbara stolar, TV, band- och skivspelare, telefon och barskåp alkoholfritt!). Motorn och dess detaljer brukar kromas och den trimmas inte alltid så mycket som i en hot rod.

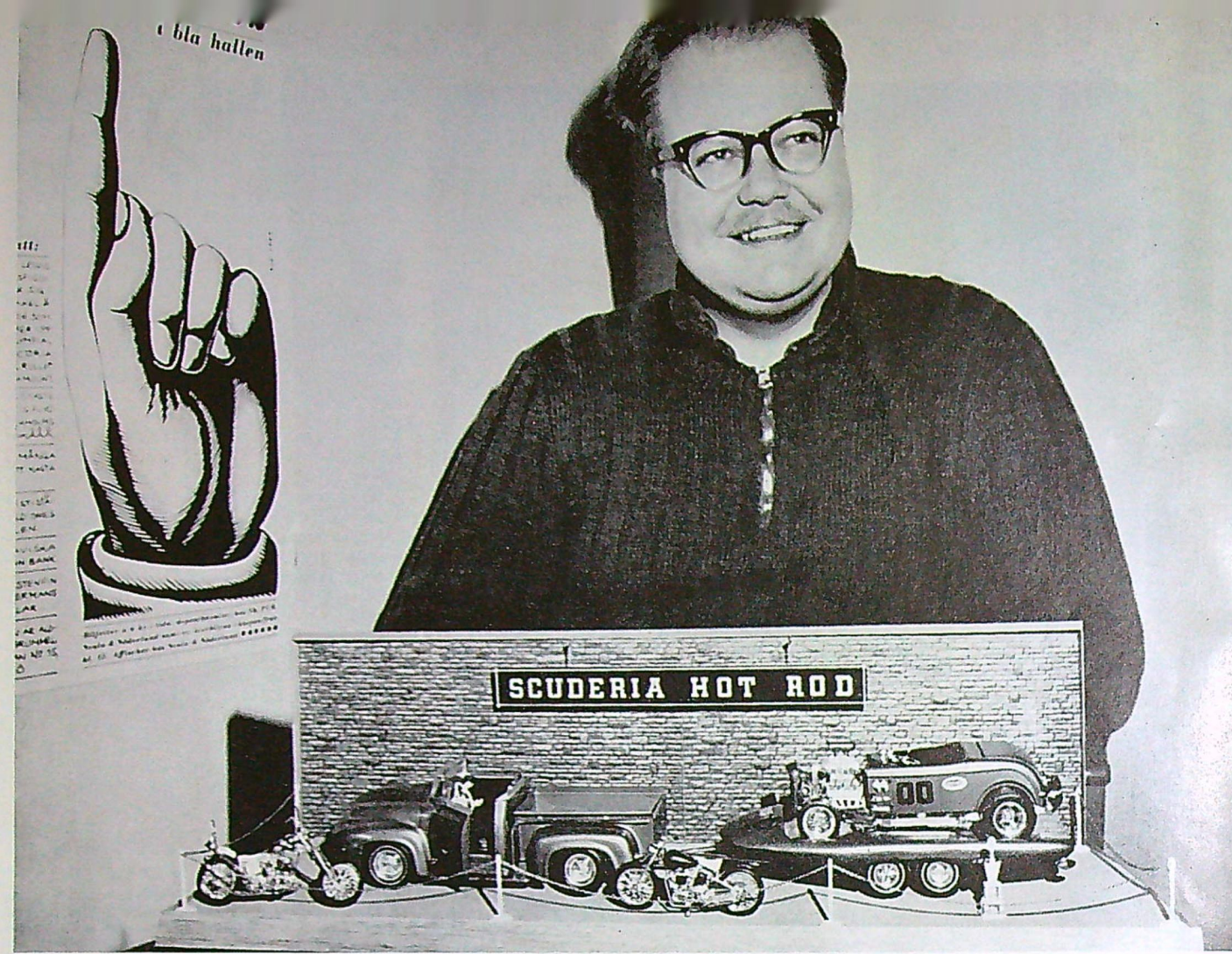
Det finns customs och hot rods som är så mycket sänkta, kromade och på annat sätt utrustade — t. ex. stoppning och klädning på stänkskärmar insidor och på karossens undersida! — att de är omöjliga att köra i trafik. På senaste tiden har man börjat tilldela bilarna poäng för att de är dit-

körda till "skönhetstävlingen" för egen maskin. På dessa "rod and custom shows" är det omröstning bland publiken om den mest populära bilen, och så finns det en jury bestående av kända toppar inom bilindustri och customizingexpertis som poängsätter bilarnas utseende, utförande av karosarbete, svetsning, ytbehandling, säker-

torstyrka blir det fasligt mycket hjulspinn om inte den vikt som finns att tillgå är placerad på rätt ställe, dvs. över bakhjulen. Därför har dragsters motor och förare placerade så långt bak att 80% av vikten ligger på bakaxeln — därav deras spinkiga utseende i framvagnen. Vikten varierar mellan (V. g. vänd!)

Verklig ombonad med mjuka bolster är man i denna bil. De nödvändiga instrumenten är placerade i en liten öppning i plyschen.





lan 500 och 1 500 kg beroende på antal motorer och deras storlek.

Motorerna lämnar mellan 400 och 1 000 hk beroende på trimningsgrad och bränsle: 400—500 hk på bensen utan kompressor, 500—600 hk på metanol och nitrometan, upp till 1 000 hk med kompressor, metanol och nitro. Alla dessa hästkrafter måste överföras till marken utan onödigt hjulspinn. Det sker genom "dragslicks", dvs. speciella bakdäck med 10 tum bred och absolut slät slitbana av mjukt specialgummi, monterade på hjul av magnesiumlegering. Hjulen sitter så nära varandra som möjligt för kursstabilitetens skull. Bromsningen sköts om av broms på bakhjulen och bromsfallskärm.

Man kan tycka att det här skulle vara en farlig sport, eller i varje fall något som i olycksrisk motsvarar vanlig motorsport. Så är det emellertid inte. Risken för deltagare, förare som publik, är minimal. Men det är väldiga krafter som släpps lösa — det händer att drivhjulens fattar eld av friktionsvärmen!

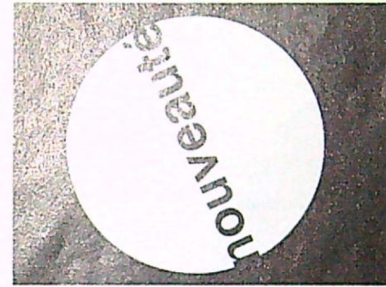
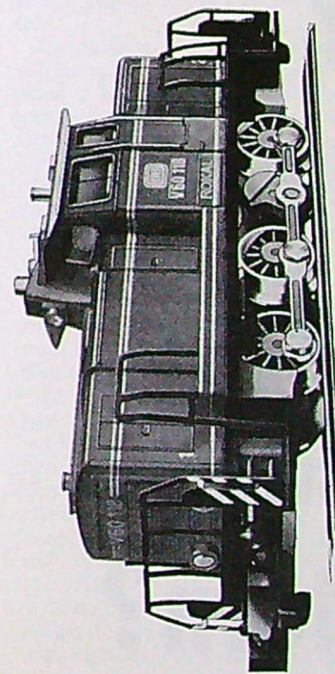
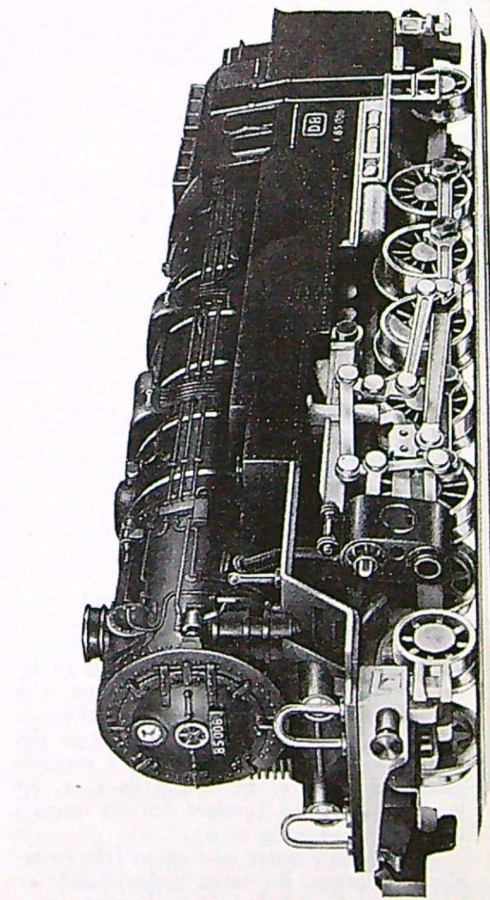
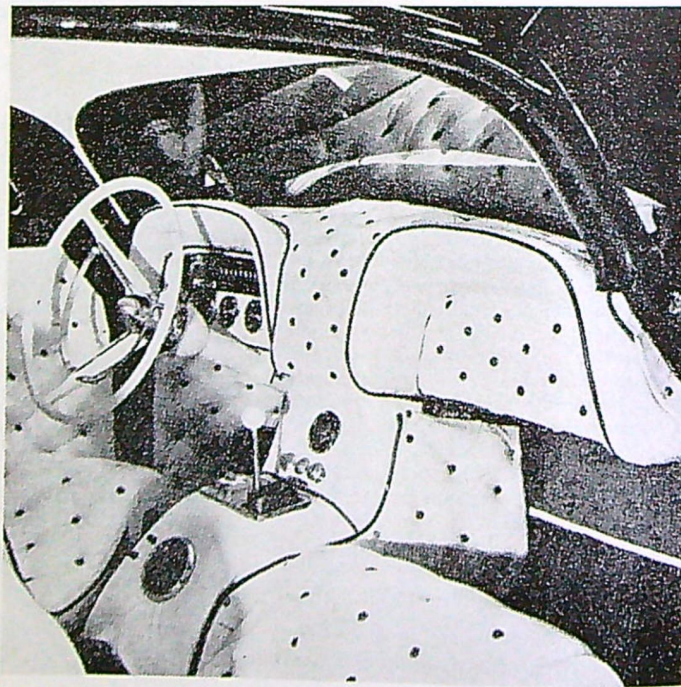
Av ovanstående framgår att det finns tävlingsklasser för det mesta ifråga om originella bilar, vare sig de är så fina att de med nöd och näppe kan köras alls, eller om de är vidunder av acceleration i bilarnas speciella sprinterlopp.

Det för oss verkligen intressanta är också att modellbygget följer de verkliga motsvarigheterna till punkt och pricka och att det ordnas drag-tävlingar årligen för modellbilar av tidningen Rod and Custom i USA.

— Till den saken ska jag be att få återkomma en annan gång, säger "Broder Albert" med en glimt i ögonvrån.

Bror Wahlbom har tillverkat ett "drömstall" åt sig själv så som han skulle vilja ha det om och när han bygger sin egen hot rod. Han har ställt samman enheterna i en monter. Pick-upen är grundad på Revells Ford 56 med helt omändrad nos, som fyllts med balsa och givits ny form. Den har fyra strålkastare, är "droppad" fram och bak 5 skalentiga tum, har avkapat tak och är inredd med svängbara stolar. Helt tygklädd invändigt. Konsol mellan stolarna för telefon och manöverknappar för radio, värme etc. Ratt och pedaler från AMT:s A la carte. Flaket har inlagda kromlister. Trailern av egen konstruktion är av balsa och försedd med delar från Revells Plymouth 61. Den har magnesiumhjul och förkromat flak med spegel (så att man ser hot rodden från undersidan). Hot rod-bilen av typ street roadster har kaross från Monogram (första Ford 32-an), ram, hjul och motor från Revells tillbehörssatser. Inredningen stoppad (även bagageluckan invändigt). Motorcyklar från Revells, liksom alla andra enheter i stallet sprutmålade i metallisk röd-blå nyans.

Här har det blivit en konsol i mitten med hjälp av en plåtbyggnad som täcks över med skumplast och sedan fått plastbehandlat bomullstyg som klädsel. På konsolen har byggaren monterat Corvettes växelspak.



01028, Tungt godstågslök DB litt 85 Axelföljd 1 E 1 (se bilden)

01020, Dieseltågloket V 60, axelföljd C (se bilden nedan)



00321, Sexaxlig djuplastningsvagn, lastad med en AEG högsänningstransformator



00317, Fyraxlig specialvagn för transport av makadam och grus

01232, Snälltågsvagn med två röda slutsignaler

# 1964 ROKAL TT MODELLJÄRNVÄG

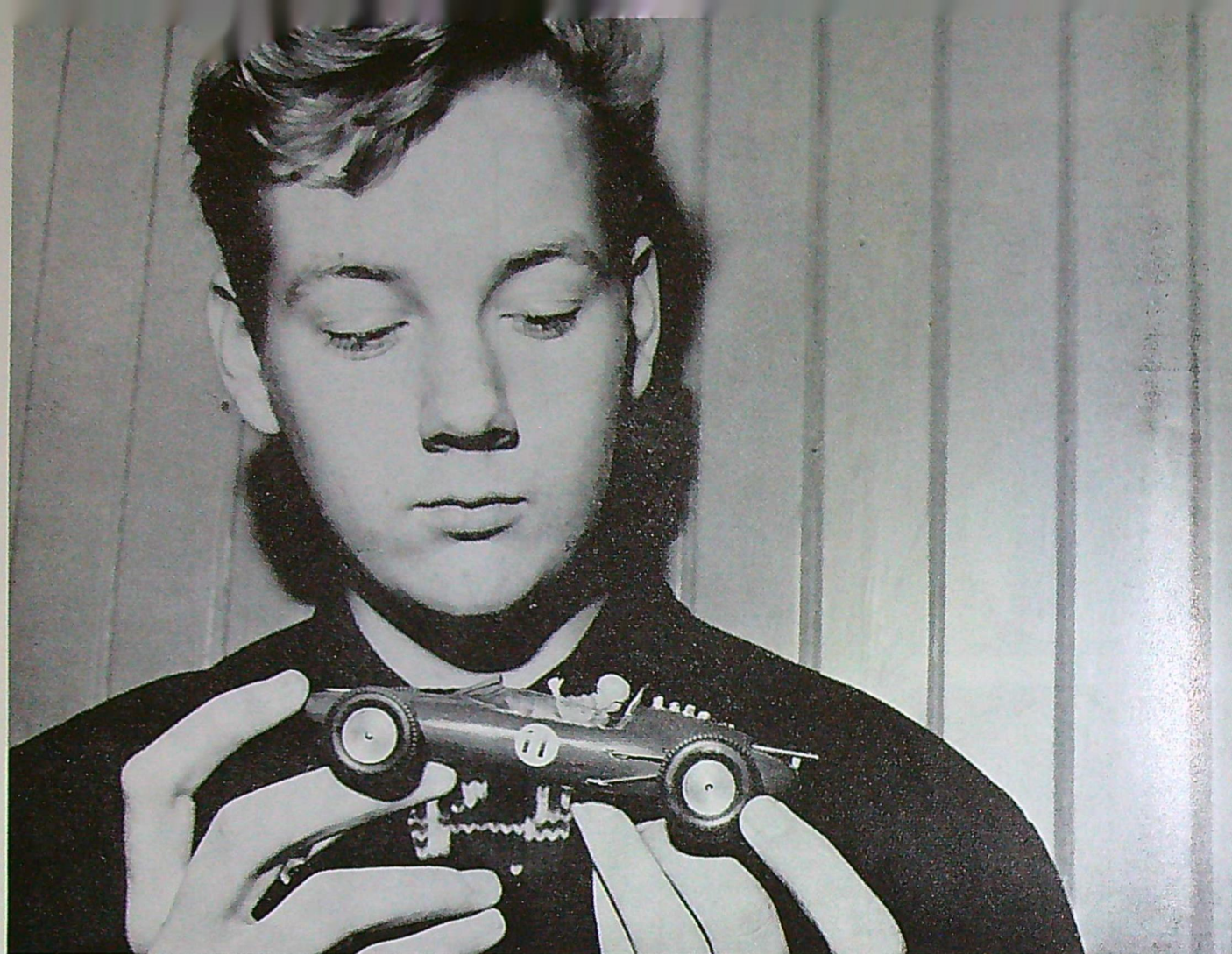
Lagom liten för att passa även på ringa utrymme — tillräckligt stor för att i detalj likna förebilden — sådan är: ROKAL-TT\*-modelljárnvägen ... med den idealiska spårvidden 12 mm.

I år bjuds alla ROKAL-vänner åter på en rad intressanta nyheter. Tågammansättningar blir därigenom ännu mer omväxlande och fångslande för hobbysnå många utövare.



naturtrogna och med största precision

\*TT = Table Top = bordsskiva = mycket tåg på liten plats



Björn Mikkelsen, en av landets skickligaste miniracingförare, med senaste nybygget i sina händer. Observera "gesten" som den skalenlige föraren gör med handen. Med den serie artiklar som här inleds ska vi ge alla läsare möjlighet att bli miniracingstjärnor. Vi börjar med miniracingmotorn!

AV BERTIL BECKMAN

# Hur fungerar mini-racing-motorn?

Med elektricitet eller "kräm" populärt kallad, förstår vi den ström som passerar genom en ledning. *Strömmen* består av billioer elektroner som flyter från en punkt till en annan i en ledning och betecknas med *I*. *Likström* betyder att strömmen flyter i en och samma riktning. *Växelström* betyder att strömmen flyter i motsatt riktning under lika kort tid. Denna växling sker i allmänhet 100 gånger i sekunder (dvs 50 perioder) hos den växelström som levereras i vårt land. Den mängd ström som flyter fram genom en ledningen mäts i *ampere*. Vad är det då som åstadkommer detta flöde? Enklast kan vi tänka oss det som tryck. Liksom tryck åstadkommer att vattnet flyter fram i våra vattenledningar åstadkommer elektriskt tryck ett elektriflöde. Ju högre tryck desto större strömflöde.

Elektriskt tryck, *spänning*, mäts i *volt* och betecknas med *V*. Finns det något som reglerar strömflödet eller sker detta helt obehindrat? Nej, strömmen flyter inte obehindrat då ett *motstånd* minskar strömflödet. Om motståndet inte fanns skulle vi inte heller behöva något tryck (spänning). Det elektriska flödet (ström) skulle då kunna ske av sig självt. Motståndet är att likna vid friktion som bromsar kroppars rörelse. Elektriskt motstånd mäts i *ohm*, betecknas med  $\Omega$ . Förhållandet mellan volt, ampere och ohm

framgår av formeln  $V = I \times R$  (motståndet). Detta betyder att man för att öka strömmen *I* (antalet ampere) måste minska motståndet eller om motståndet *R* är konstant måste det mera tryck (spänning) till för att få fram mer ström genom ledningen. Om man ökar spänningen kraftigt över ledningen ökar också strömflödet kraftigt. Motståndet söker förhindra detta och resultatet är att värme utvecklas. Värmen kan göra att ledningens isolering bränns bort och fortsätter förhållandet smälter ledningen snart nog ned. Det är därför viktigt att spänningen hålls inom rimliga gränser, eller att man har ett lämpligt motstånd i ledningen så att strömflödet inte ökar för mycket.

Vi lämnar strömproblemet för ett tag och tittar lite närmare på motorns magnet. Den har två poler vilka vi kallar nord- och sydpol. Alla känner vi till att magneten har en dragningskraft. Denna åstadkomms av det magnetfält som finns mellan polerna. För enkelhetens skull tänker vi oss detta fält som parallella kraftlinjer mellan polerna, se fig. 1. Om vi placerar en trådslinga i magnetfältet och ansluter en strömkälla t. ex. ett batteri till slingan kommer den att rotera i en bestämd riktning, se fig. 2.

Strömslingan matas med ström från batteriet via borstar. Borstarna (kolen) består av koppar, grafit och kol. Dessa borstar släpar

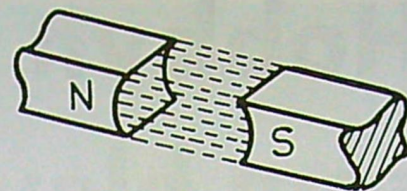


Fig. 1

mot en kollektor vilken består av en vals med från varandra isolerade segment av koppar så att strömmen kan överföras när slingan roterar. Under sin rörelse kommer slingan i det läge då kollektorsegmenten släpper kontakten med sina resp. borstar för att bråkdelen av en sekund senare få kontakt med den andra borsten. Sålunda kommer högra segmentet att få kontakt med den positiva borsten och det vänstra att få kontakt med den negativa. I nästa ögonblick kastas strömriktningen om. Då emellertid strömmen fortfarande flyter från pluspol till minus kommer strömmen i slingan fortfarande att följa pilens riktning, som i fig. 2. Ett 1/4 varv senare sker växling av strömriktningen. Om slingan nu är monterad på en axel kommer den att rotera.

För att uppnå verklig kraft i motorn lägger man slingan i många varv på rotorn runt den roterande delen av motorn kallas. Härigenom får man mera strömförande tråd

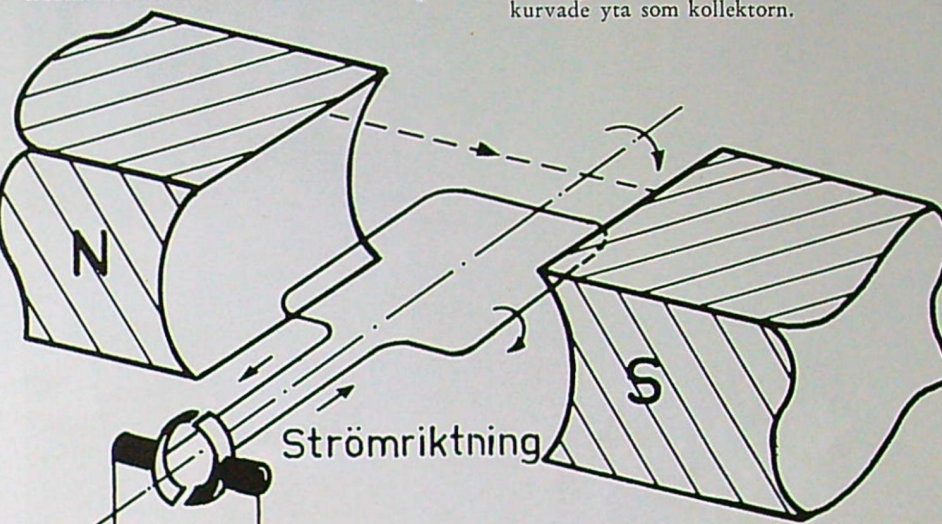


Fig. 2

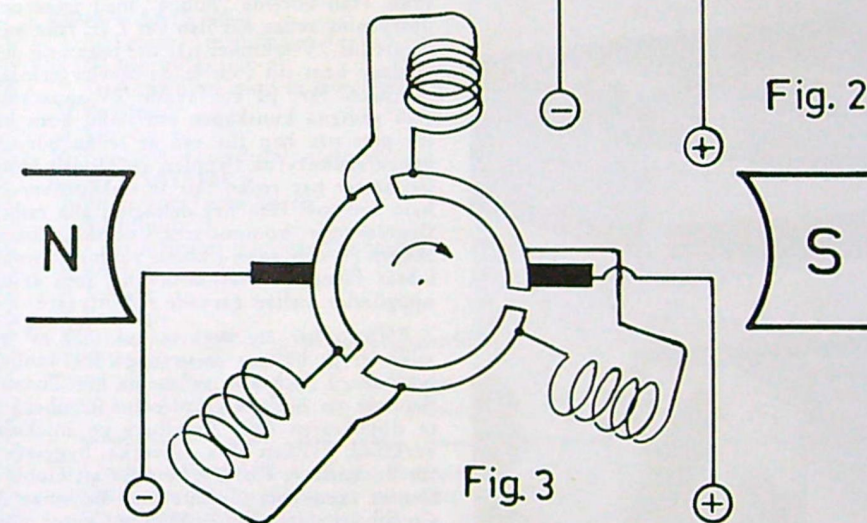


Fig. 3

som kan påverkas av det magnetiska fältet. Förhållandet är det att när slingan ligger vinkelrätt mot magnetens poler vill rotorn accelerera och ge den största kraften. När slingan är parallell med kraftslingorna i magnetfältet finns ingen vridkraft. En sådan motor kommer därför inte att gå särskilt jämnt. Man lägger därför upp tre slingor på rotorn och arrangerar dem i 120° vinkel så att de är jämnt fördelade runt rotorn och kollektorn, 3-delad (3-polig motor), se fig. 3. Så placerade kommer alltid en av slingorna att befinna sig i ett av magnetens fält. Gången blir nu jämnare. De flesta miniracingmotorer har trepolig motor. Det är förstas fördelaktigare att ha fler poler, t. ex. fem, för ännu jämnare gång, men av utrymmesskäl är detta opraktiskt och resulterar i en större motor om slingornas varvtal och motorns kraft ska bibehållas.

takt glider upp och ned alltefter manövrerarmens rörelse så att ett variabelt antal varv av motståndstråden inkopplas. Den ström som på detta sätt hindras från att nå motorn omvandlas i värme och fartkontrollen kan därför bli ganska varm. Med ökad värme höjs även motståndet i trådlindningarna och man bör därför sörja för bästa möjliga ventilation.

Får motorn arbeta under gynnsamma förhållanden accelererar den snabbt och lämnar en icke föraktlig kraft för sin storlek. Förhållandevis är denna kraft större än hos de bästa Formula 1-motorer. Den kraft som man får ut gäller det att på bästa sätt ta vara på, så att så lite som möjligt går bort i kraftöverföringen till hjulen. Även den bästa motor är bortkastad på en dåligt byggd bil med effektslukande transmission.

Studera noggrant Din motor, det finns en

Likströmsmotorer är de lämpligaste för miniracing då deras varvtal är helt beroende av den mängd ström som passerar lindningarna. Strömmängden är beroende på den spänning som motorn får.

Motorn har ett visst motstånd som bl. a. beror på trådtjockleken i dess lindningar. För att minska strömmen till motorn reducerar vi spänningen genom att koppla in ett ytterligare motstånd i ledningskretsen. Detta motstånd är fartkontrollen, ett variabelt motstånd. De flesta fartkontrollerna har ett trådlindat motstånd mot vilket en släpkon-

hel del intressanta saker att lägga märke till och att se upp med vad skötseln beträffar.

För enkelhetens skull används permanentmagneter på småmotorer istället för elektromagneter.

Borstarna ska ligga an med ett visst tryck mot kollektorn. Grafiten i borstarna minskar friktionen och dessa kan därför ligga åt ganska hårt. För hårt tryck minskar dock effekten och medför onödigt slitage. Viktigt är att borstarna ligger an med hela sin yta mot rotorn samt att nya motorer får en inkörning så att kolen slits in och får samma kurvade yta som kollektorn.

Allt emellanåt måste kollektorn göras ren. Detta sker lämpligast med "Aerosol" eller bensin som anbringas på en bomullstuss eller mjuk trasa. Använd under inga omständigheter smärgelduk eller sandpapper. Smuts och koldamm fyller också upp spåren mellan kollektorsegmenten och orsakar kontakt mellan dem. Rengör spåren med en tillspetsad tändsticka eller en knappnål. Var försiktig så att grader ej uppstår på segmentens kanter.

Kontrollera att ledningarna från motor till borstar är hela. Även om isoleringen är obruten kan flera av de många tunna trådar som ledningen är uppbyggd av ha brutit. Om motorn plötsligt stannar eller börjar förlora kraft, sök först efter fel här. Kontakten mellan ledning och strömuttagare är också viktig liksom att de senare hålls rena. Smuts och dålig kontakt gör att motorn ej får tillräckligt med ström.

Skydda magneterna mot värme. Värmen från en lödkolv är tillräcklig, helt eller delvis, för att förstöra magneten. På sin färd runt banan och inte minst på arbetsbänken händer det lätt att magneten drar åt sig filspån etc. vilka om de kommer in i motorn kan ställa till stor skada.

Motorns kraftutveckling är till stor del beroende av dess möjligheter att avkylas. Överhettas därför aldrig motorn genom att använda för hög spänning och se till att ventilationen är god. Karossen måste vara så utformad att luften får strömma fritt runt motorn.

Kom ihåg att dåliga och osmorda lagringar för axel och drev, felaktigt skurna och inpassade drev, liksom skeva chassin tar bort mycket effekt från drivhjulen.



# Hobbyn som blev yrke

Den senast öppnade hobbyfirman i Sverige i — varje fall efter vad vi vet — är Hobby-Center på Wollmar Yxkullsgatan 1 i Stockholm. Även om firman ligger litet undgängömt på Söder är det många som hittar dit, och det förefaller som om den blivit en verklig samlingspunkt för experter inom det "styrda" modellflyget och inom radiobåt-hobby och miniracing.

Besökarna kommer till en trevlig miljö, med heltäckande matta på golvet och variera montrar där dyrgriparna finns till besökande. Två miniracingbanor finns att pröva köra bilar på.

Firmans chef är 23-åriga Tommy Bennwik, som alltså är en av de få som vågat och konnat ta det djärva steget att låta hobbyn bli yrke. Han började "hobba" med jetex och linstyrning redan när han var 7 år. Han valde att bli TV-tekniker när det begav sig och cyklade hem till folk åt en serviceverkstad och satte fart på strejkande TV-apparater. Den gedigna kunskapen om radio kom väl till pass när han för två år sedan började bygga radiostyrda flygplan — Modell-Hobbys läsare har redan fått se smakprover på hans intresse. Han har deltagit i alla radioflygtävlingar, kommit trea i norska mästerskapen (!) och vann i höstas rubb och stubb i Star Flyers' invitationstävling, som är en uppgörelse mellan garvade radiostyrare.

Affären har en total yta av 200 m<sup>2</sup> av vilka drygt hälften är osynliga för vanliga besökare. I de bakre regionerna har Tommy Bennwik en radioverkstad och inte obekant slöjdläran Erik Smedberg en snickeri- verkstad, i vilken bl. a. tillverkas byggsatser för Beckman & Co. Det betyder att Hobby-Center samarbetar intimt med Beckman & Co och att startandet av Hobby-Center möjliggjorde för Beckman & Co att koncentrera sig mer på grossiströrelsen.

Den sobra inredningen i lokalen är i sin helhet ett amatörbygge, ritat av Tommy Bennwik och utfört av Erik Smedberg.

— Den har blivit precis som jag skulle vilja ha det när jag kommer in i en hobby-affär och vill köpa något.

Starten verkar lovande, och det som bekymrar Tommy Bennwik mest är att det är svårt att få tid över att komma ut till Skarpnäck och radioflyga själv. Radio är både hans och Hobby-Centers stora specialitet.

Hobby-Center har blivit en populär samlingsplats för modellbyggareexperterna. Tommy Bennwik, TV-expert från början, har också varit framgångsrik som butiksinredare, som framgår av bilderna.



## MINI-RACING!

Bliv medlem i (Yngve) Rosqvist Mini Racing Club! och du får följande, och mer därtill!

- 10 % rabatt å alla köp rörande Mini-Racing.
- Klubb nål i metall med inskr. RRC.
- Klubbtidning med Mini-Racing nytt.
- 15 st Lap Chart kort för varvräkning.
- Förare- och mekanikerkort för tävlingar.
- Starttillstånd för klubbmästerskap (med massor av priser att vinna).

SRM — skala 1: 40. 6 raka sektioner. 6 90 graders kurvsektioner. 6 barriärer. 1 viadukt. 2 Grand Prix-racers. 2 fartkontroller. Kan utvidgas för upp till 6 bilar. Pris inkl. oms. 109: — (98: 20 för medlem).

### Strombecker

#### KOMPL. SATS NR 4

- 1 Bil Ferrari Testa Rossa
- 1 Bil Jaguar D.
- 2 Körkontroller med hast.-mätare
- 2 Rakbanor
- 6 Kurvor

#### 16 Banclips + anslutningsladd

#### KOMPL. SATS NR 5

- 1 Bil Ferrari Testa Rossa
- 1 Bil Jaguar D.
- 2 Körkontroller med hast.-mätare
- 6 Rakbanor
- 8 Kurvor

#### 28 Banclips

#### 8 Staket, bropelare + anslutningsladd

#### PRISER inkl. oms.

SATS NR 4 134: — (120: 60 för medlem)

SATS NR 5 178: — (160: 20 för medlem)

- Önskar härmed bli medlem i Rosqvist Mini Racing Club, med alla de ovan nämnda förmånerna. V. v. sänd medlemskort å 10: — att sändas på postförskott.
- Beställer härmed sats nr 4/nr 5 att sändas på postförskott. (Stryk det ni ej önskar.)
- Beställer härmed SRM:s kompletta sats att sändas mot postförskott.
- Önskar härmed ytterligare upplysningar och broschyrer över Mini-Racing och Strombecker's hela utbyggnadsprogram.

Undertecknad är aktiv/icke aktiv tävlingsförare i Mini-Racing.

Namn: .....

Adress: .....

Postanstalt: .....



## ROSQVIST RACING SHOP

DJÄKNEG. 2 MALMÖ C • ORDERTELEFON MALMÖ 040/791 10

Europas ledande bilsporthäffär!



# FANTASTISKT LOKINTRESSE!

## Rb och B mest önskade svenska modellok

När vi utlyste vår första marknadsundersökning om svenska folkets modelljärnvägsvanor och dito lokintresse, var vi mycket spända på resultatet. Låt oss först som sist säga, vi är helt enkelt överväldigade av intresset! Det har åtgått åtskilliga timmar bara till att sortera upp alla svaren och statistikuträkningen har också gjort rejäla inkräkningar på nattsömnen, men vad gör det, arbetsuppgifterna har varit synnerligen trevliga och givande. Undersökningen har om något motbevisat ryktet om mj-hobbyns påstådda död till "förmån" för miniracing.

Vi har fått svar från rikets alla hörn, även norrmän och danskar har visat sitt intresse, många icke modelstågsägare har också hört av sig (ang. lokomröstningen) och vi har fått långa brev och intressanta sådana. Vi kommer under den närmaste tiden att besvara en del direkt och en del kommer att tas upp till diskussion i spalterna.

Men nu över till resultaten och låt oss börja med lokomröstningen. Striden mellan "favoriterna" stämde med våra förningar och

var knivskarp ända in i det sista, medan det var ett större hopp till trean och ett ytterligare hopp till de övriga.

Så här ser alltså "topplistan" ut:

1	Lok	nr	10	litt.	Rb1	19,3 %
2	"	"	2	"	B	19,0 %
3	"	"	9	"	Ra	11,3 %
4	"	"	1	"	F	8,4 %
5	"	"	7	"	N	7,4 %
6	"	"	6	"	S1	7,3 %
7	"	"	8	"	S10	6,8 %
8	"	"	4	"	E9	6,1 %
9	"	"	12	"	Hg	4,5 %
10	"	"	3	"	A5	4,2 %
11	"	"	11	"	Ma	3,6 %
12	"	"	5	"	K4	1,9 %

Resultatet: Vi kommer att lägga fram såväl Rb1 och B som främsta objekt för fabrikanterna vid de kommande mässorna i Nürnberg och Leipzig och givetvis kommer även två tanklok att tas upp till diskussion,

då just denna loktyp samlat ett relativt stort röstantal och loktypen passar väl in på mindre anläggningar.

En outsider har också dykt upp, inte helt oväntat heller, nämligen NOHAB's T43. Vi erkänner gärna, att det var en del av oss att inte ta med T43, men läsarens spontana reaktion ger loket trots detta en god femteplats totalt!!! Modellen har varit sådan redan varit på tal att lägga fram, och vad som kan bli resultatet av överläggningarna med fabrikanterna kommer vi att redovisa längre fram. Att Rb1 skulle bli septare utgick man på många håll ifrån, sign. själv höll dock på litt. B, och båda loktyperna försvarar väl sin topplats. Verkligt överraskande var det ringa intresset för K4, ett verkligt trevligt oldtimerlok, passande väl på praktiskt taget alla anläggningstyper. Även Hg rönt ett rätt ringa intresse, och Ma ansågs på flera håll bli ett för stort lok.

De äldre vill ha ånga

Intresset för ångloken är fortfarande nog så livligt och tittar vi litet närmare på åldersfördelningen hos de röstande, är det övervägande äldre modellrallare och tågvaner som håller på ånghästarna. Flera av våra läsare

◀ 19,3 %

har inkommit med nära nog lyriska kärleksförklaringar till ångloken och en rubrik lyder helt sonika: Det måste bli F-loket!!! Tyvärr, bl. a. för Bjarne Landin från Bromma, blev det nu inte så, men många med honom har talat sig varma för detta utomordentligt vackra lok. Det kom flera fotografier, ritningar och fackkunniga utlåtanden om loket — vi citerar: Utomordentligt karaktäristiskt och så formfulländat i sin tunga skönhet att man inte kan tänka sig en värdigare representant för våra svenska lokbyggartaditioner!

Vi har fått en del kritik för vårt val av A5 och E9, liksom vi även fått motta lovord för valet av just dessa lok! Mest utskälda lok blev SWB's Y numera S10, en loktyp som tydligen inte tilltalar en del av våra läsare. De flesta röster på loket, som dock blev 7:a, kom just från de områden loket på sin tid främst trafikerade. För övrigt har de i vissa fall röstats nära nog förbluffande regionalt, om detta uttryck får användas. HNJ's E9 har funnit många förespråkare just i det område loket "då det begav sig" trafikerade.

A5 har tydligen också blivit ett livligt dis-

kuterat lok, främst på grund av att vår bild visar loket utan rökskärmar. Herr Åke Jacobsson i Trollhättan tillåter sig att tvivla på vår bild och skriver: "Eder bild påstås vara en A5:a, men jag hävdar att bilden föreställer A3, då litt. A5 har rökskärmar." Vi tackar för de fina fotografierna från herr Jacobsson och envisas med att påstå att A5 är A5. Bilden är inte av fräskaste datum, loket är fotograferat i Kalmar 1945 och på den övre strålkastarens glasvägg finns fortfarande kvar KJ's nummer 17. Vi visar en annan bild av loket taget vid samma tillfälle och hoppas att alla tvivel därmed ska vara undanröjda. (Däremot är Mb ett tryckfel — detta på tal om ev. felaktigheter.)

Många förslag har också kommit in på den ursprungliga versionen av litt. A med axelföljden 2 B 1 (Atlantic), ett vackert lok, helt säkert. En del av dessa lok byggdes sedermera om till 2 C-lok och omlittrerades till A2.

19,0 % ▶

På tal om de tunga tenderloken har föregående inkommit från herr L. O. Karlsson i Danderyd om ett medeltungt godståglok, t. ex. litt. Ga. Detta lok hade sin ursprungliga förebild i det preussiska G-8, sedermera litt. 55. Vi visar här en bild på den tyska originalversionen i form av 55-4491. Tillåt oss i detta sammanhang påpeka, att under det tyska litt. 55 förekommer inte mindre än 17 olika varianter med axelföljd D och 1 D!

Så över till tankloken. Även här har det kommit in mängder av egna förslag och nära nog alla i Sverige förekommande littran finns med! I detta sammanhang må det vara oss tillåtet att uttrycka vår beundran för den verkligt stora sakkunskap som så många besitter — inte minst våra yngre läsare.

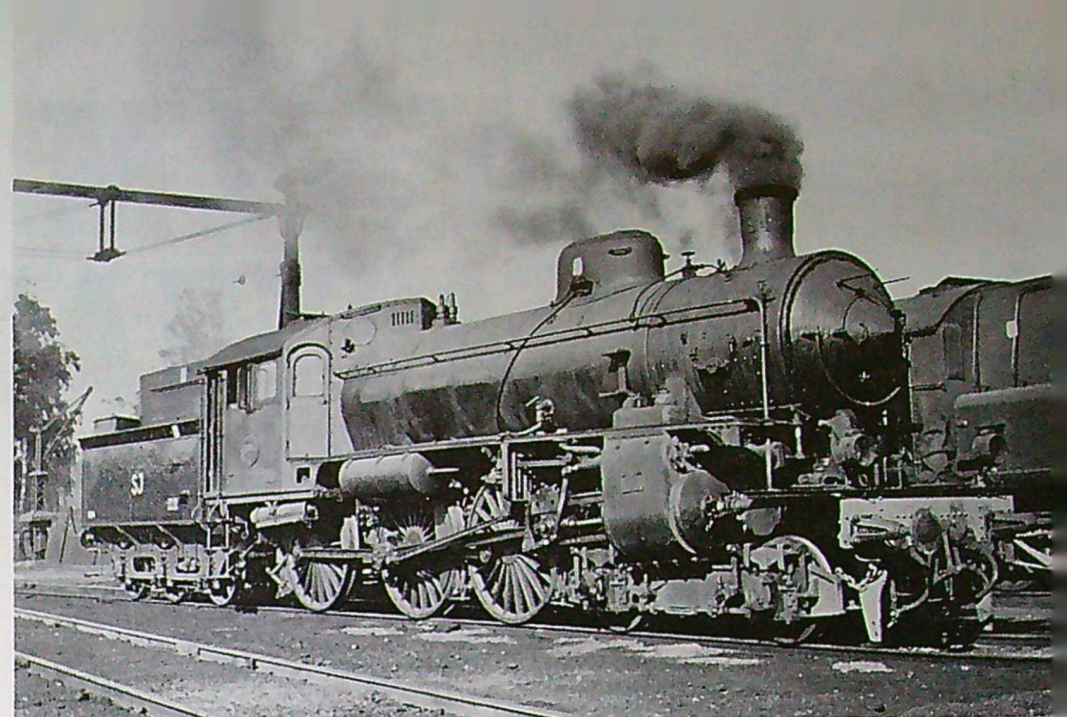
K4 har som inledningsvis nämnts inte alltför många förespråkare — tyvärr. Men alldeles så dåligt som placeringen visar är ändå inte K4. Många nämner loket i sina brev med stor sympati, men när det gäller att välja mellan K4 och ett annat lok, så vinner det andra loket. Ett exempel härpå är herr Folke Åström i Umeå, som skriver: "skulle jag rösta på något lok, skulle jag rösta på ånglok, då det redan finns ellok i marknaden. Att välja mellan B och K4 är ganska så svårt, men på grund av sitt större användnings-

1:a utom tävlan ▶

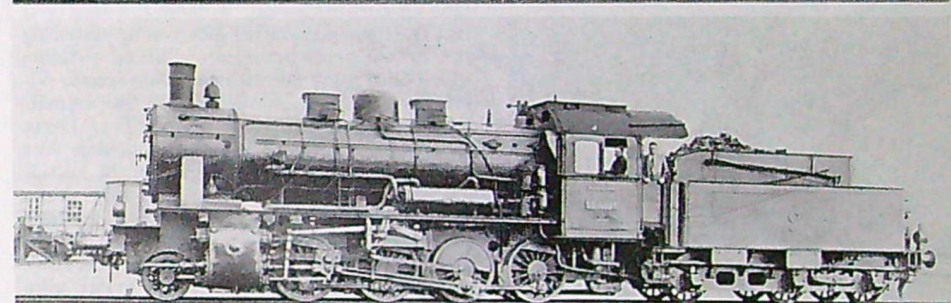
område får B-loket min röst." Ungefär så låter det i åtskilliga brev, och något lok måste ju bli sist i en omröstning.

J-loket har fått många lovord och det har beklagats livligt att loket ej fick komma med, herr Sven-Olof Blad från Ingelstad kallar det t. o. m. för "dundertabbe" och motiverar sin önskan med "detta lok har rullat åtskilliga mil på sydsvenska banor, främst Skåne-nätet, varför varje sydsvensk säkert skulle välkomna detta trevliga lok" och från Lysekil har en tågvan erinrat sig den tid då J-lok drog tågsätten mellan Munkedal och Lysekil. Vi publicerar givetvis en bild på detta omtyckta lok i form av J 1292, fotograferat i Kristianstad.

S-gruppens lok finns med på "privata" önskelistor i samtliga sina utföranden och de olika företrädena har omsorgsfullt dokumenterats i ord och bild av läsare från prak-

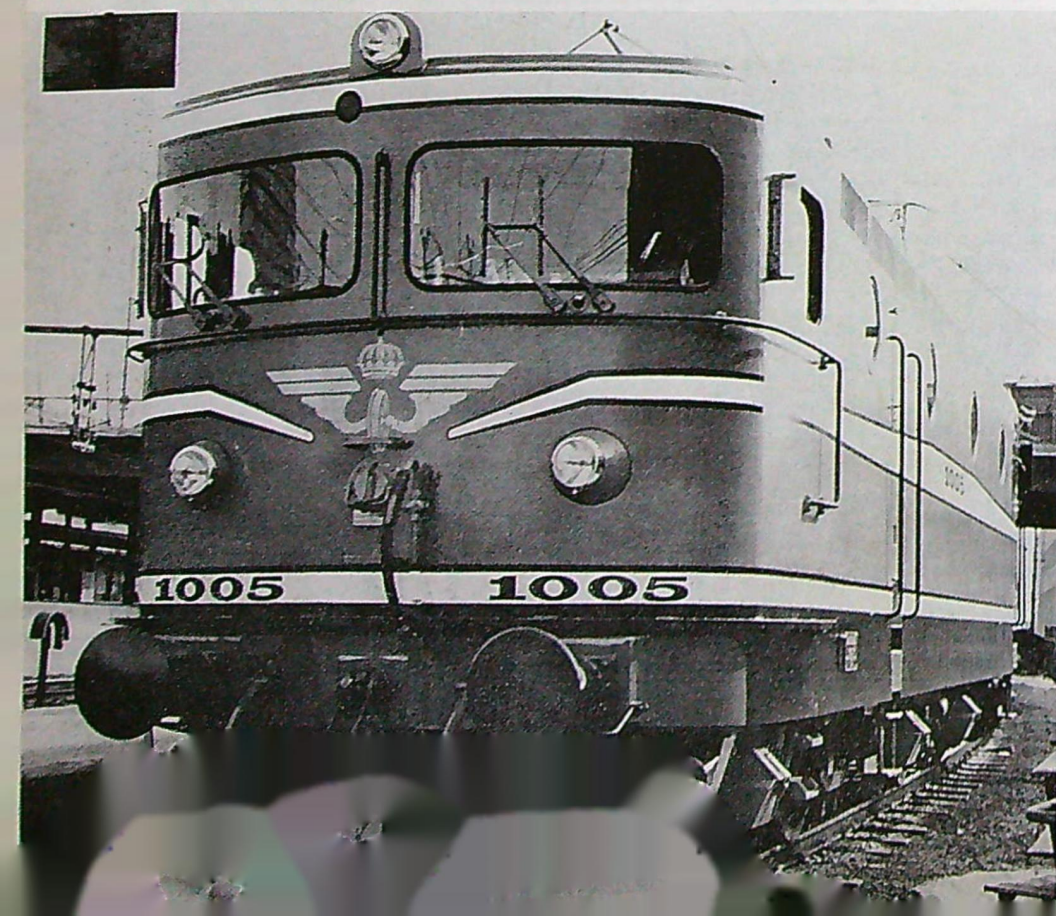
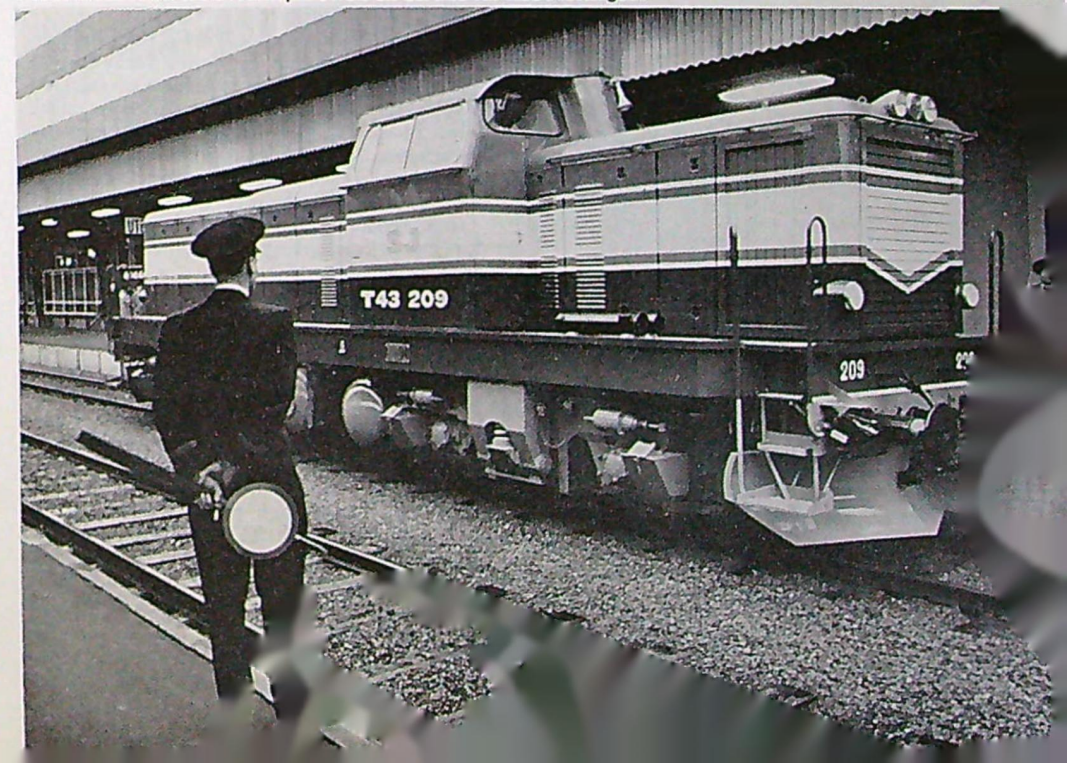


Hårdaste konkurrenten litt B, ovan i SJ-version med 3-axlig tender, nedan i BJ's gestaltning nr 129 litt D3 (även SNJ 12).



G8 55-4491 påminnande om SJ litt Ga (ovan).

T 43 samlade röster till en femteplats trots att det inte var med i tävlingen!



Segrarloket i omröstningen; litt Rb.





tiskt taget alla delar av Sverige. Vi tillmötesgår en del önskemål och visar två olika S-loksvarianter, S6 och S8. Den yttre skillnaden mellan de båda loket är inte alltför stor, drivhjulsdiametern och längden varierar en del förstås. Våra bilder visar S6 nr 1619 f. d. MYJ 35, denna typ önskad bl. a. av herr Thomas Hedlund i Växjö, samt S8 nr 1648 f. d. MSJ nr 32.

Innan vi lämnar tankloket tar vi med ytterligare ett par förslag från flera läsare, litt. N3 och K7. N3-loket är onekligen en rätt så kul modell, tyvärr har det bara förekommit i 2 ex. och torde vara rätt okänt på många håll, men detta är ju i och för sig inget hinder. Vår bild visar N nr 1597 f. d. YJ 1. K7 är en något annorlunda typ av tanklok med inbyggda vattenbehållare. 1549 tillhörde på sin tid BUJ och hade där nummer 2.

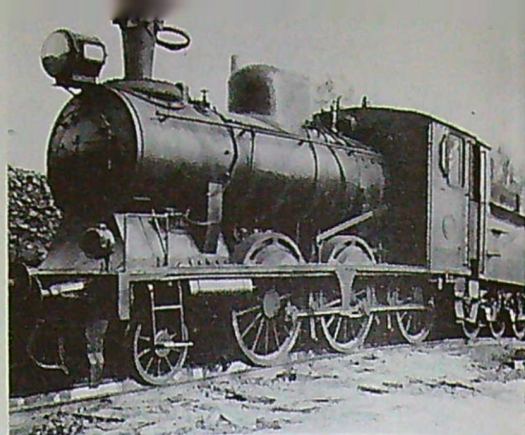
Att vi alldeles utelämnat litt. L har på sina håll inte upptagits nådigt och en hel del brev vittnar därom. Inom litt. L finns det nu ett otal loktyper från de olika privatbanorna och vi visar ett litet urval: L5 nr 1574 f. d. BAJ 70, L11 1655 f. d. CHJ nr 15 samt L26 1765 f. d. NHJ 17 litt. P6b. Då de flesta L-loken hade inbyggda cylindrar gjorde de många gånger ett rätt så "naket" intryck.

Slutligen har även litt. R haft sina anhängare. Visst var R-maskinerna kraftiga doningar, men torde ha ett mycket begränsat användningsområde på en modellbana, tänk bara kurvtagning med ett 5-kopplat lok! Men en bild ska vi visa, SJ's R 975 utanför lokstallet i Falun.

Nu över till el-loken. Där har vi rönt betydligt mindre kritik, kanske beroende på att urvalet på sätt och vis varit rätt så givet från början. Egna önskemål finns givetvis med, och mera därom litet längre fram. Vår idé att ta med el-lok i TGOJ's utförande våldade en del diskussion. Vi låter två små citat få vara signifikativa för läsarnas uppfattning om lokens yttre utförande: "Bland el-loken bör TGOJ's lok bytas mot motsvarande SJ-lok för att slippa i modell se den 'skräckmålning' som pryder TGOJ's Ma och Hg." Detta anser Bruno Kock i Hallsberg, medan Åke Asph i Enskede tycker: "Hg ser ju riktigt vackert ut i TGOJ's utförande och skulle helt säkert bli populärt ute i Europa tack vare utseende och dekor..." Så olika är alltså uppfattningarna och det ska sägas att större delen av de yngre röstarna tycks gilla TGOJ's dekorer av loket, medan de litet mera till åren komna lokvännerna reagerar mot densamma. Tycke och smak ska ju inte diskuteras!

Till alla de som undrat varför det i Pocherkatalogen avbildade Hg-loket försvann, är orsaken enligt Pochers svenske generalagent R&R-Hobby i Malmö, att motorn inte fick plats i loket. Pocher använder sig ju som bekant av en el-motor med svänghjul och friktionskoppling, som tar ett ganska stort utrymme i anspråk, framförallt på höjden. En annan motortyp ville fabrikanterna inte låta komma i fråga, varför hela projektet fick förfalla, tyvärr, tyvärr.

Bland alla de många kommentarer vi fått har endast ett mycket litet antal berört litt. Ub, kanske till stor del beroende på att Märklins tyska E63 fått bli surrogatlok. Önskemålen om att få byta ut TGOJ's Ma mot SJ's dito är ganska många, och det lutar nog över åt SJ-utförande med några procents övervikt. Vad Hg beträffar, har flera förslag framlagts om att förse loket med kåpa i två olika utföranden, och på så sätt kunna få välja mellan SJ och TGOJ. Denna princip finns ju redan hos flera fabrikanter av modellok, varför detta förslag ingalunda bör



Också litt L, SJ:s 1765 litt L26, f. d. HNJ 17.

stöta på svårigheter från fabrikanternas sida.

Specialönskemålen för el-loken var betydligt mindre än för ångloken, urvalet är förstås också avsevärt mer begränsat. Helt naturligt har det kommit en hel del "krav" från Norrland på Dm2, och O. J. J. i Kiruna när en hemlig önskan att få ett loket i modell med drivning i båda enheterna. Det skulle givetvis bli ett ytterst dragkraftslok, och vi håller med alla norrlänningar om att lok av denna typ är en imponerande syn. Två Da-lok borde annars kunna byggas om till en Dm2-a utan alltför mycket trav på finmekanisk utbildning. Kanske någon läsare redan har gjort det?

Mg- och F-loken har givetvis ansetts vara värddiga att få plats i en omröstning, självklart anser vi inte några lok "ovärdiga", men någonstans måste ju en gräns dras. En helt "fri" omröstning, som bl. a. önskas av Jan Alexandersson, Stockholm, har bara den nackdelen, att många av våra yngre tagvänner aldrig sett vissa loktyper och därför resultatet skulle delvis bli missvisande. Å andra sidan skulle det bland ett alltför stort antal relativt jämställda favoriter bli svårt att välja ut en eller ett par definitiva "segrare". T. o. m. ett sådant sällsynt lok som litt. Pb har fått en del "utom"-röster. Öc-loket har en del supporters, men likheten med detta och Hg är så stor, att Hg får anses vara representativt för båda. Vi visar SJ's 392 Öc. (Vi kommer i nästa nummer att visa en del ytterligare bilder av "önskelok" — främst el-lok, vi måste tänka på utrymmet.)

Vi får åtskilliga anledningar att återkomma till en del brev och förslag i kommande nummer. I den digra skörden på nära 400 svar fanns många goda förslag, men detta rikhaltiga material måste bearbetas ett tag innan vi kan ge oss på det.

Vi skall även ta upp en del kritik i breven, bl. a. har många mycket riktigt påpekat att i nr 1 på sid. 18—19 Da-loket sagts vara av Fleischmanns fabrikat, då det är Märklins. Även beträffande bl. a. kopplen och olika fabriks användbarhet ska vi återkomma, och sign. har överlämnat "klagomålen" och påpekandena till författaren, som senare själv får svara för sig.

Många har även önskat att få ritningar i skala H0 av olika lok och vagnar, även detta ska vi tänka på i framtiden.

Till sist, än en gång ett hjärtligt tack för deltagandet och för alla trevliga brev. Det är fantastiskt, att så många tog chansen att få säga sitt hjärtas mening om sin mj-hobby. Vi hade ju inte lockat med den allra minsta belöning! Redaktionen anser att besväret på något sätt ska belönas — kanske med någon extra rabatt när önskeloket kommer i modell!  
R. Kutschbach

# VÅRA MJ - VANOR NU KARTLAGDA

När det gäller att bena ut våra läsares modelltågsvanor har det varit knivigt värre, och det måste till åtskilliga timmars nattarbete för att få fram alla siffror. Tyvärr måste det i en sådan här rundfråga påpekas, att vad som framkommit här inte kan anses absolut gällande för modelltågshobbyn i landet, då vi ju ingalunda kan göra anspråk på att ha fått svar från mer än en mindre del av alla som sysslar med denna hedervärda hobby — givetvis från en starkt intresserad del av svenska folket. Detta innebär också, att några slutsatser om det ena eller andra årets relativa spridning inte får göras, eftersom slutsatser gäller endast och allenast våra "modellers" vanor.

Även i det här avsnittet har vi haft glädjen att motta mängder av långa och trevliga brev, fotografier och spårskemana, detaljerade berättelser om färdiga anläggningar och kommande tillbyggnader, om önskedrömmar och blygsamma förfrågningar, kort sagt om allt som kan ha med en mj-anläggning att göra. Alla åldersgrupper finns med, yngste man är endast 3 år, Anders Wikström från

Malmö, näst yngste är 17-åriga Herbert Herz, Källhagens Sjukhus i Vänersborg, det ska tydligen böjas i tid...

Vi har även nöjet att presentera vår enda kvinnliga deltagare, fröken Magdalena Knöös från Värnamo. Det var verkligen roligt att se att även damer kan finna nöje i att pyssla med modelltåg — vilket f. ö. är vanligare än man tror. Åtskilliga damer har med tiden lärt sig åtskilligt om sina makars och söners anläggningar och visar sig ofta vara verkligt skickliga landskapsbyggare.

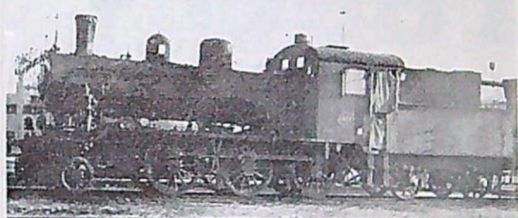
Många svar har även visat att mj är en utbredd familjehobby, såväl far som söner jobbar gemensamt på anläggningen, precis som det ska vara. Två unga gentleman försvaret sitt insändande av två svar i ett kuvert med motiveringen att inköpa mj-material för de insparade 35 örena...

Men nu över till vad vi fått fram. Det kommer att bli en hel del siffror och procent, sådant kan tyvärr inte undvikas i en utredning av denna typ.

## 400 SVAR!

400 frivilligt inlämnade svar tyder på ett mycket stort intresse. Observera att detta är vad *Modell-Hobbys* läsekrets anser, man får inte dra alltför generella slutsatser av rundfrågan.

	% av röster	10—15 år	16—25 år	26 år och däröver
Fleischmann	41	28,5 %	32,8 %	38,4 %
Märklin	47,4	59,0 %	32,3 %	8,7 %
Rivarossi	4,6	15,4 %	38,4 %	46,2 %
Rokal	0,3	50,0 %	50,0 %	0,0 %
Trix	1,7	60,0 %	21,0 %	19,0 %
Zeuke	0,3	0,0 %	54,0 %	46,0 %
Bygger allt själv	2,0	16,6 %	33,3 %	50,1 %
Övriga	2,7	11,1 %	44,5 %	44,5 %
	100,0			



L 11, SJ:s nr 1655, f. d. CHJ 15.



K7 nr 1549, en gång Borås-Ulricehamn Jvg nr 2.

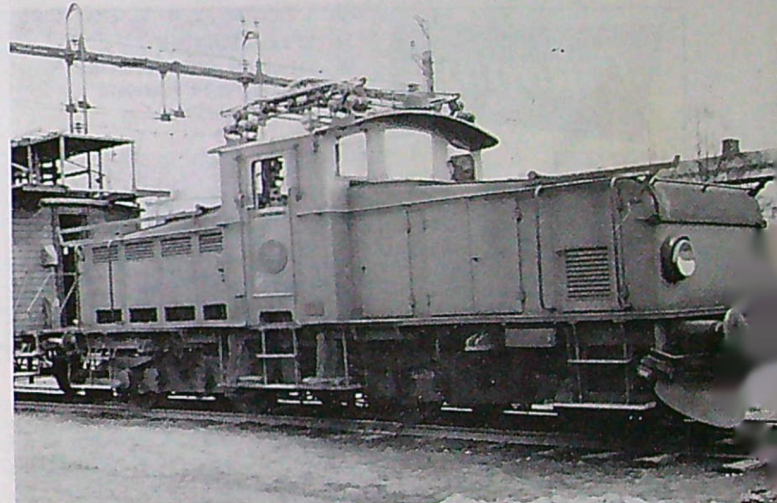


Litt S6 1619 fd MYJ 35, MSJ nr 32 numera SJ 1648 litt S8. J-loket, som många ville haft med. N3 — trevligt lok, men förekom bara i 2 ex. Fd YJ 1. Kalmar Jvg nr 17, sedermera SJ 1545 A5.

L-loket 1574 litt L5, f. d. BAJ 70.

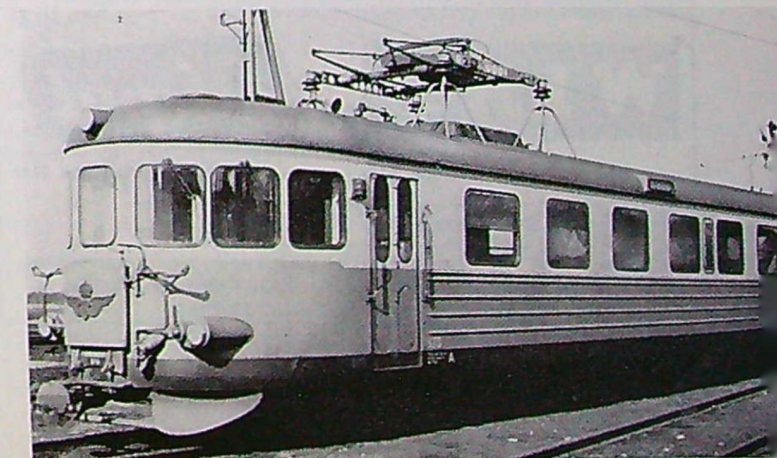


Två kraftiga bjässar SJ 975 litt R och 1845 G10, f. d. GDJ 61 litt N3.



SJ ellok nr 392 Öc.

Rälsbuss, önskad av många. SJ litt YB06a 973.



Härav torde klart framgå — vilket vi tidigare erfarenhetsmässigt redan visste — att Märklin och Fleischmann är de dominerande fabriken på den svenska marknaden. Jämnheten dem emellan är kanske en stor överraskning för många. Vad som är mycket intressant är åldersfördelningen. Det absoluta flertalet av de äldre modellrallarna (äldre man var över pensionsåldern) föredrar 2-räls-systemet, att de som bygger de mesta själva också är att finna i de båda övre åldersgrupperna är rätt givet. Ytterligare en grupp kommer fram, nämligen de, som kör med Märklin ombyggt till likströmsdrift med behållandet av tre-räls. Dessa utgör 2,2 % av totala antalet Märklinägare. Åtskilliga har byggt om Märklin och Trixlok för två-räls, dessa uppgick till 1,9 % av totala antalet mj-byggare. Vidare kan nämnas att Trix-transformatorn (den stora typen) är ganska utbredd bland två-rälsvännerna, just med tanke på manöverknappens funktion med nollåget i mitten och fram- och backkörning på ömse sidor, dvs med inbyggd polvändare.

Bygger själv om olika vagnar och lok gör hela 32,9 %, vilket är överraskande mycket, och detta förpliktar oss givetvis att i framtiden komma med åtskilliga vinkar och råd för denna stora grupp. Givetvis måste vi ju

även bättra oss när det gäller översiktsritningar av svenska lok och vagnar samt byggråd. Här har vi helt säkert en stor mission att fylla och ska återkomma i ämnet.

Att nära nog hälften av alla mj-ägare kör med fler än ett fabrikat på sin anläggning tillhör också en av de större positiva överraskningarna. Det är glädjande att se, att man inte är slaviskt fastlåst vid ett fabrikat, utan med glatt mod ger sig ut och skaffar in material från de fabrikat som tilltalar ägaren mest. Eventuella problem med koppel och hjulisolering tycks inte avskräcka, tvärt om anser många dessa små ombyggnader vara enbart trevliga, av svaren att döma. När det gäller dessa "extra" fabrikat, är floran stor och vi har gjort en procentuell uppställning över de vanligaste fabriken, men tagit med alla i en uppställning, sammanslagna under rubriken "övriga".

Mera siffror:  
 Kör med fler fabrikat gör 42,4 %  
 Kör med luftledning " 22,1 %  
 Använder två-räls " 38,6 %  
 Använder tre-räls " 43,1 %  
 Har stationär anläggning " 57,8 %  
 Här följer åldersfördelningen av ovanstående:

	10—15 år	16—25 år	26 år och uppåt
Kör med fler fabrikat	13,6 %	44,7 %	41,7 %
Kör med luftledning	9,9 %	31,9 %	58,2 %
Använder två-räls	22,2 %	37,9 %	41,1 %
Använder tre-räls	61,1 %	31,0 %	8,9 %
Har stationär anläggning	20,0 %	41,6 %	38,4 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %

**Övriga**  
 Pocher har 41,2 %  
 Liliput 19,9 %  
 Övriga 38,9 %

Här följer en specifikation av "övriga fabrikat" som förekommer på våra röstades mj-anläggningar:

**Akane** Detta torde räcka en god del av de fabrikat som finns att få på den svenska marknaden. Ett par av dem tillhör de mera exklusiva fabriken, t ex Tenshodo och Akane. Revell tillverkar också modelltåg och tillbehör, detta till upplysning för dem som tror att Revell uteslutande gör byggsatser av annat slag. Det danska Long förekommer på sina håll, och som det påpekats, har detta fabrikat gett ut en modell av det danska dieselloket My och Di3 (Nohab-lok). Påsvenskandet kommer från Svein Nilsen, Steinkjer, Norge. I min artikel om diesellok har detta fallit mig ur minnet, för jag har ett dylikt i min ägo. Sån't händer!

**Liliput** har en gång gett ut en modifierad modell av det svenska F-loket, kört av var gjord, men underrett tillhörde de tyska E18-loken och var inte alldeles så överensstämmande med originalet. Även köregenskaperna var mindre goda — detta är en del år sedan — men tekniken har gått åtskilligt framåt sedan dess liksom kraven stigit och dagens Liliputlok är på toppen av vad som kan framställas. Så må ingen skugga falla på dagens fabrikation av detta fabrikat.

Vi kommer under årets lopp att ägna oss en hel del åt dessa olika fabrikat. Läsare har undrat om vi bara skriver om de "stora" märkena. Ingalunda, men vi visste inte då hur stort intresset var för mj och de mindre kända fabriken, vilket vår rundfråga gett oss klara besked om. Vi är dessutom såpass nya som tidning och det tar sin tid innan vi hunnit lära känna våra läsares önskemål. Det tar även sin tid att få fram ett samarbete med de olika representanterna för de olika fabrikat som saluförs i landet, Rom byggdes som bekant inte på en dag.

Många olika önskemål har framkommit, en del ska vi vidarebefordra till de olika fabriken, en del ska vi diskutera i tidningen. Flera av våra insändare kommer att få svar direkt, ge Er bara till rälts litet, vi har många brev att besvara.

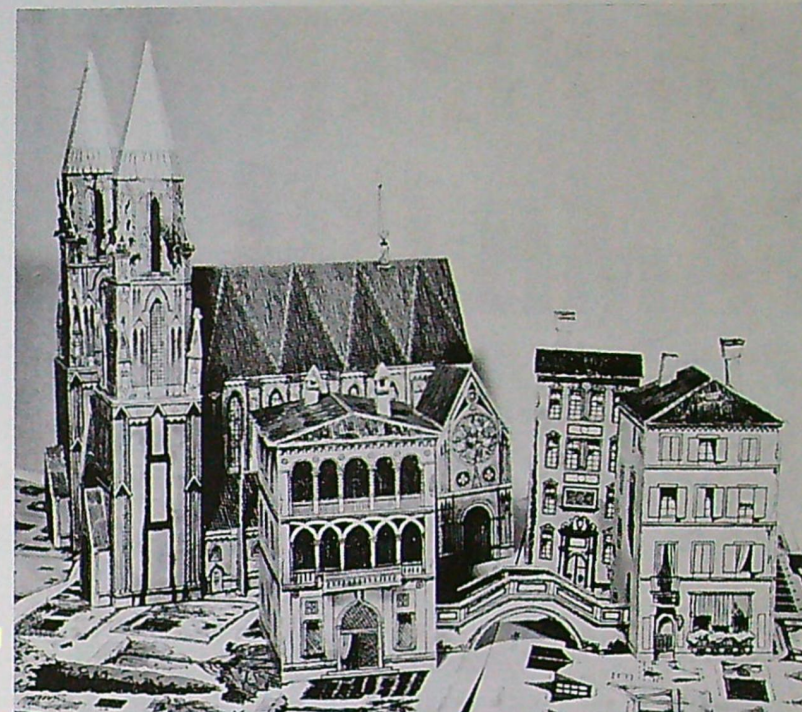
Till slut: har Ni några problem eller något att fråga om, skriv till oss. Vi svarar gärna, både privat och i tidningen. Vill Ni ha privat svar, så sänd med svarskuvert! Vår nyöppnade frågespalt kommer att tas i anspråk för svar av allmänt intresse.

R Kutschbach

# KLIPP OCH LIMMA

## MODELLER I KARTONG

## EN FIN GAMMAL HOBBY



Man klipper ut detaljerna från arket eller skär ut dem med kniv. På alla vikställen ritsar man efter linjerna med en knivspets, viker till detaljerna och fogar ihop dem med hobbylim. Här är vackra prov på äldre arkitektur åstadkomna med ark 9031, tre palats från Venedig, och dubbelarket 9215, gotisk kyrka. Återuppliva en gammal fin hobby — och gör det nu, när det finns så fina limsorter att göra ett fint hobbyarbete med!

### 10 förnämliga kartongark att välja på!

- 9017 Tre små enfamiljsvillor. Frånsett skorstenarna lätta bygga. Lagom storlek för H0-järnvägen. Enkelark ... 0: 90
- 9018 En liten riddarborg. Lagom svårighetsgrad. Det klassiska motivet för modellkartongbyggare. Enkelark ... 0: 90
- 9021 Ställverk och godsmagasin. Öka ut H0-banan med två byggnader i modernt snitt! Enkelark ... 0: 90
- 9024 Kvarn med vattenhjul. En gammal romantisk skvallkvarn med rörligt vattenhjul. Enkelark ... 0: 90
- 9026 Ödegård med kapell. Kapell, gårdshus och uthus nägonstans uppe i Alperna. Enkelark ... 0: 90
- 9029 Tre fackverkshus. Roliga, färggranna. Liksom alla hus i serien lämpliga i mj-landskapet. Enkelark ... 0: 90
- 9031 Tre palats i Venedig. Något av det vackraste som gjorts för kartongmodeller med pillemariska skorstenar. Enkelark ... 0: 90
- 9213 Supertanker. 43 000-tonnaren Tina Onassis som en 72 cm lång modell, svår men spännande att bygga. Dubbelark ... 1: 50
- 9214 Flyghamn. Stationsbyggnad, hangar och flygledartorn. Dubbelark ... 1: 50
- 9215 Gotisk kyrka. Liknar Kölnerdomen. Det verkliga generalprovet för kartongmodellbyggaren, mycket vackert slutresultat. Dubbelark ... 1: 50

### TILL ALLT OM HOBBY

Riksrådsvägen 78, Johanneshov

Härmed rekveras följande klippark:

... st nr 9017 pris ... 0: 90	... st nr 9029 pris ... 0: 90
... st nr 9018 pris ... 0: 90	... st nr 9031 pris ... 0: 90
... st nr 9021 pris ... 0: 90	... st nr 9213 pris ... 1: 50
... st nr 9024 pris ... 0: 90	... st nr 9214 pris ... 1: 50
... st nr 9026 pris ... 0: 90	... st nr 9214 pris ... 1: 50

För emballage, expedition och porto tillkommer 1: 50. För hel serie, alla 10 arken, lämnas specialpris 9: —, alla kostnader inberäknade.

Jag önskar:

Hela serien till specialpris 9: —.

Jag betalar:

Postförskott  
 Sätter in likvid på postgirokonto 54771

NAMN: .....

ADRESS: .....

### SPECIALERBJUDANDE:

HELA SERIEN, 10 ARK, FÖR KR 9: —  
 (Oms, emballage, expedition och porto inräknade)

**Graupner**

- BYGGSATSER
- DIESELMOTORER
- RADIOSTYRNING
- TILLBEHÖR

ESSO BERLIN

Super-turbintanker, skala 1: 250, balsat, för framdrivning med elmotor samt radiostyrning. Längd 845 mm. Nr 2089, byggsats (inkl. ritn. o. utförl. bygganv.)

Kr. 55: —

Nr 333, beslagsats Kr. 6: 75



THEODOR HEUSS

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

Nr 2097, byggsats. (inkl. ritn. o. utförlig bygganv.) Kr. 87: 50

Nr 430, beslagsats Kr. 16: 75

Nr 432, räddningsbåt Tedje, byggsats Kr. 17: 75



**WIAD**

modellhus skala H0

**Liliput**

tåg skala H0

Rekvirera i dag GRATIS kataloger

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

# AXPLOCK UR PIPER- FAMILJEN

Vi presenterar här ett axplock ur Piper-familjen. Som synes representeras familjen av ett flertal två-motoriga flygplan, plan som blivit populära här i Sverige. Allt fler storföretag i Sverige väljer att utrusta företaget med ett affärsflygplan för att snabbt kunna vara på plats vid viktiga affärsförhandlingar, för att vinna tid. Många väljer även att anställa skickliga piloter som helt svarar för flygtransporterna inom företaget.

MAGNUS LOFSTROM

Piper har överallt i hela världen befest sin ställning som ett mycket populärt civil- och sportflygplan. Företaget, som i Skandinavien representeras av Nyge-Aero, gör i dag stora framsteg framförallt på den svenska marknaden.

#### Piperfabrikernas tillkomst

År 1929 beslöt sig en herre vid namn Taylor i Bredford, USA, att starta en flygplanfabrik. Staden Bredford tillsköt kapital för fabriken startande. Som verkställande direktör tillsattes Mr Piper, som förde den framåt i dess skiftande öden. Lokaler och tillverkning var till en början blygsamma, men företaget växte och stabiliserade sig. Så kom depressionen, försäljningen gick ner, permitterandet av folk tog vid, och Piperfabrikens lönsamhetskurva pekade brant neråt. Man överlade att helt lägga ner tillverkningen. Det var bara en person som helhjärtat och med entusiasm gick in för att rädda situationen, och det var Piper själv. Svårigheterna övervanns och fabriken kom igång.

Så mötte ånyo ett dråpslag den unga och omstridda firman. Fabriken brann ned och allt som återstod var i stort sett förkolnade rester av flygplan. En anskrämlig syn för dem som arbetade och trodde på Piper. Men skam den som ger sig. Årtalet var 1937 och trots hopande orosmoln på himlen byggde man en ny fabrik, nu förlagd till Look Heaven, Pennsylvania. Satsningen var riktig, det vet man i dag.

#### Piper Cub

En av fabriken absoluta slagnummer var Piper Cub. Av detta ettriga, robusta lättflugna två-sitsiga flygplan byggde man ca 25 000 enheter i olika versioner, såväl civila som militära. Folkflygplanet Piper Cub vidareutvecklades och blev Piper Super Cub, en förbättrad version speciellt vad beträffar motorstyrkan. Frågan är väl om inte Super Cub i dag bedöms som ett av världens säkraste och mest lättflugna småflygplan. Ätminstone att döma av försäljningssiffran. Under de år som gått sedan fabriken startade har man byggt nära 40 olika flygplan-

typer, och programmet av i dag upptar 10 olika typer.

#### Piper i Sverige

Det första Piperflygplanet kom till Sverige år 1946, och primus motor för den aktionen var Walle Forslund, ett välkänt namn inom flygkretsar, och framförallt i kretsar där man talar om Piper. Som ekonomisk garant ställde sig AB Nyköpings Automobilfabrik, och bolaget som handlade med flygplanen döptes till ANA-flyg. Utvecklingen gick sin gilla gång, men ANA föredrog att satsa på bilar.

ANA-flyg inköptes år 1956 av disponent Göte Johansson och företaget ändrade namn till Nyge-Aero. Ungefär samtidigt hade det

Stora bilden på nästa sida: Piper Colt 108 heter denna version av ett av världens säkraste och mest lättflugna flygplan.



första 2-motoriga Piperflygplanet kommit till Sverige. En Piper Apache som flögs över Atlanten. Stor uppståndelse och beundran inför detta plans prestation att ta sig över "pölen"! Nyge-Aero verkade hårt för Pipers frammarsch i Skandinavien, och man valde Nyköping och Brandholmens flygplats som utgångspunkt.

#### Nyge-Aero i stark utveckling

Affärsflyget i Sverige är för närvarande i stark utveckling och allt fler industrier och enskilda företag övergår till att skaffa sig egna flygplan för affärsresor. Detta har medfört en stark expansion under de senaste åren, och inom Nyge-Aero har man med jämna mellanrum utvidgat flygplatsen i Nyköping. I dagarna har man även etablerat sig i Göteborg, där företaget har en stor kundkrets, i och med övertagandet av Bröderna Fredricsons Flygservice på Torslanda.

Torslanda-verkstaden sysselsätter 10-talet man och meningen är att tills vidare driva den efter liknande linjer som tidigare. Göte-

borgsavdelningen är direkt underställd huvudkontoret i Nyköping.

I samband med övertagandet av Fredricsons Flygservice kommer man att på Torslanda även öppna en avdelning för taxifyg genom att där placera några moderna flygplan. I och med taxifyget i Göteborg erbjuds ökade möjligheter till rationalisering av firmaresorna för jäktat affärsfolk. Med bekväma Piper-flygplan går det sålunda att på en enda dag avverka resor, som annars skulle ta både två och tre dagar i anspråk.

Nyge-Aeros utvidgning till Göteborg får ses som ett led i marknadsutvecklingen och vi vågar redan nu förutsäga, att fortsättning följer inom en icke alltför avlägsen framtid.

#### Dominans på radiofronten

En avdelning inom företaget som på senare tid skjutit i höjden med väldig fart är radioverkstaden. Där arbetar i dag tre man, som har mer än full sysselsättning. Men den ökade verksamheten här får väl närmast betraktas som en logisk följd av den ökade radioförsäljningen. Enbart under 1963 har

— en siffra som för övrigt ställer Nyge-Aero i allra främsta ledet som återförsäljare i Europa för King radio, som företaget representerar.

#### Nya verkstaden snart inflyttningsklar

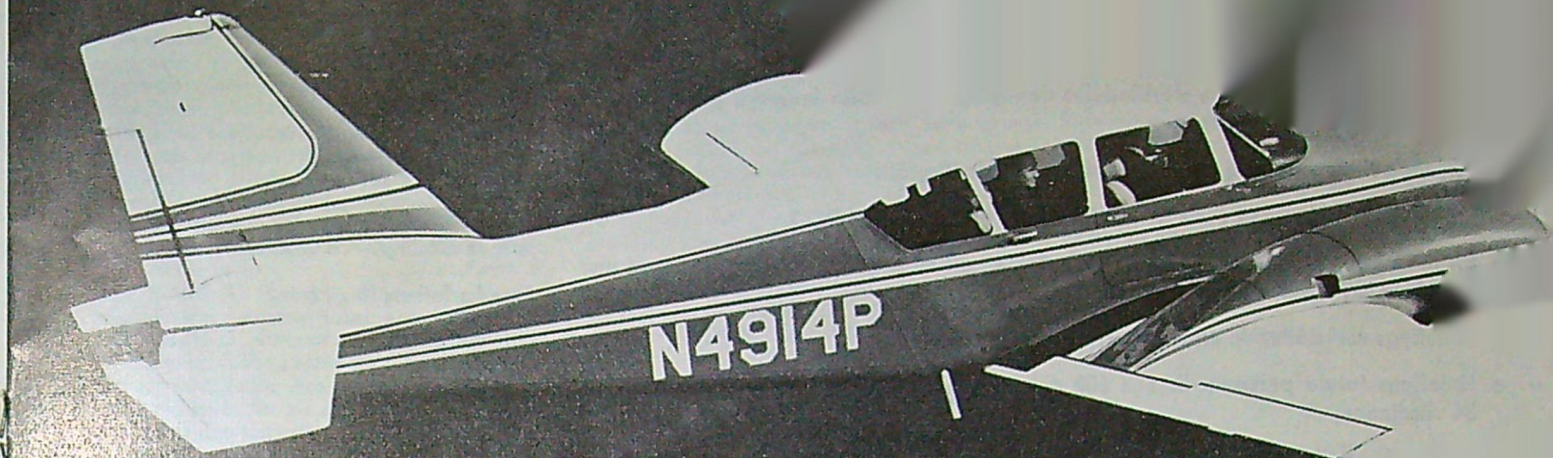
I takt med utvecklingen har Nyge-Aero undan för undan byggt ut sin anläggning på Brandholmen i Nyköping. Under sensommaren 1963 förlängdes och breddades det permanentade landningsstråket och samtidigt igångsattes ett större verkstadsbygge, som nu står inflyttningsklart. Den nya byggnaden ligger i omedelbar anslutning till gamla verkstaden och för enbart verkstadsändamål erhålles nu ytterligare 600 m<sup>2</sup>. Härigenom förfogar man i Nyköping över 1 400 m<sup>2</sup> verkstadsyta. Samtidigt kommer även lagret att utökas med ca 100 m<sup>2</sup> och radioverkstaden ökar till det dubbla. Kontoret slutligen får åtminstone 50 % större svängrum från och med i år. Som synes står Nyge-Aero väl rustade för år 1964.

Sålt radio för mer än en halv miljon kronor

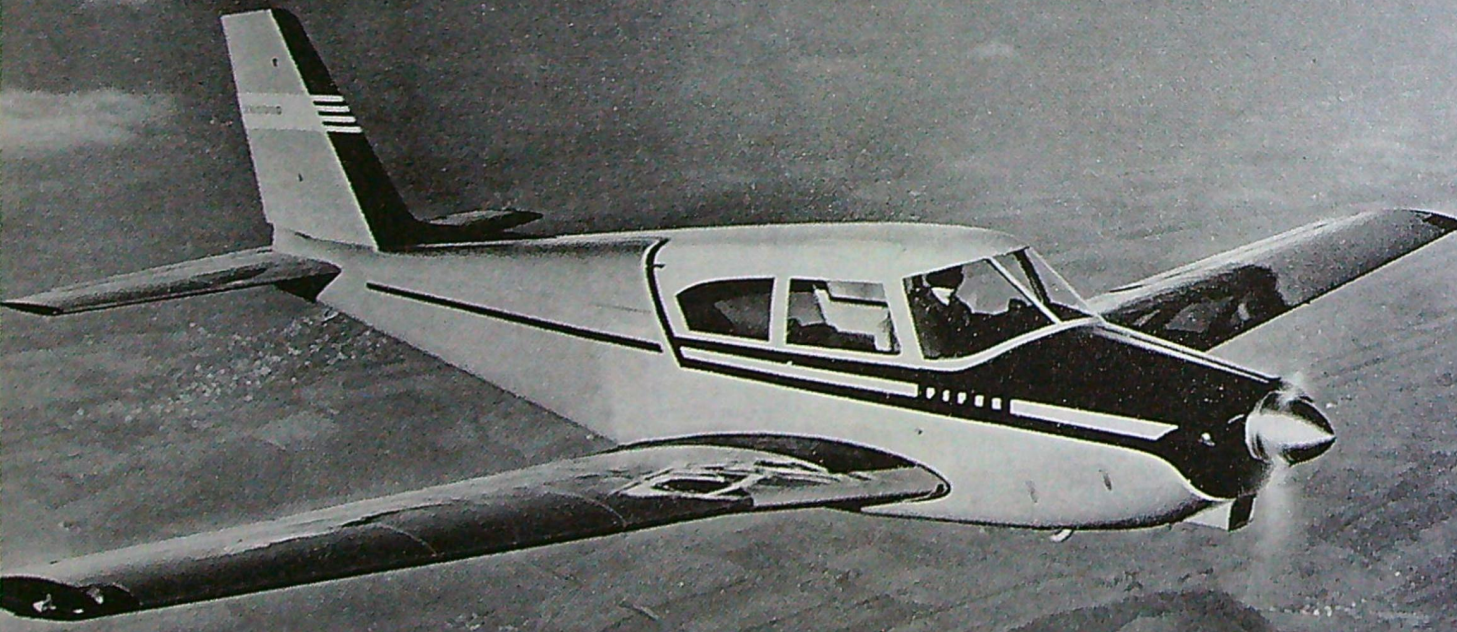
PIPER	Ant. pers.	Motor Ly hk	Vikter kg			Mått meter			Effekt belastn. kg/hk	Hastighet km/t			Topp-höjd m	Flyg-sträcka km	PRIS (STANDARD)
			max.	tom	tills.	pännv.	längd	höjd		max.	marsch 75 %	landn.			
CHEROKEE 235	4	180	1.089	556	534	9,14	7,10	2,22	6,1	240	228	92	5.500	1.200	93.100:— Fritt Nyköping
AZTEC B	6	2x250	2.180	1.317	863	11,00	9,20	3,15	4,3	346	330	100	6.400	1.650	275.600:— Fritt USA
COMANCHE 180	4	180	1.157	685	472	10,97	7,52	2,22	6,4	267	256	97	6.400	1.440	93.600:— Fritt USA
COLT	2	108	750	427	323	9,14	6,10	1,90	6,9	192	172	86	4.300	1.036	38.900:— Fritt Nyköping
APACHE 235	5	2x235	2.180	1.250	940	11,30	8,40	3,15	4,6	326	314	100	5.250	1.580	234.000:— Fritt USA



Piper Aztec B



Piper Apache 235



Piper Comanche 180



Piper Cherokee 235

# SVERIGES TRAFIKFLYG

- Linjeflyg bildades den 2 april 1957.
- 150 svenska städer har flygförbindelse dagligen. Direkt eller indirekt, genom snabbförbindelser pr buss eller tåg.
- Linjeflyg trafikerar idag 20 väl tekniskt utrustade flygfält.
- Linjeflygs maskinpark består av 9 st Convair 340/440 och 2 st DC-3.
- På huvudparten av de trafikerade flygplatserna har Linjeflyg egen stationerad personal för såväl passagerar- som maskinservice.
- Linjeflygs verkställande direktör heter Sven Östling.
- Linjeflygs totala personal är ca 600 personer, varav 48 kaptener, 41 styrmän och 34 värdinnor.
- 1962 befordrades omkring en halv miljon passagerare på en totalsträcka av nära 14.000 mil.

Denna artikel är sammandrag ur direktör Sven Östlings redogörelse för Svenskt Inrikesflyg.

## Det svenska inrikesflygets utveckling

I början av 1920-talet togs för första gången några stappande steg på den svenska marknaden för att man skulle få igång ett svenskt reguljärt inrikesflyg. Man erinrar sig namn såsom Svenska Lufttrafik AB, P. O. Flygkompani osv. Föret var emellertid trögt, och det var först i och med ABA:s linje

Malmö—Göteborg som man med fog kan säga att en reguljär linje kom i gång. Under de kommande åren gjordes många försök att upprätta linjer. Vissa finns kvar, andra fick läggas ner i avsaknad av ekonomiskt underlag.

Så kom det andra världskriget, vilket innebar en så gott som total stagnation. Det var bara linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Visby som upprätthölls. Inte lång tid efter krigsslutet sattes ett flertal andra linjer i stånd. Det ställdes dock för

stora förväntningar på inrikesflygets utveckling, och man fick återigen börja en successiv avveckling av linjerna.

Omkring 1949 började tidningsflyget, och det är väl närmast denna sektion som gjort att inrikesflyget i dag har bärkraft och trafikunderlag. Till en början fanns tre flygbolag som vart och ett kämpade för att sprida ut kvällstidningarna över hela landet. Konkurrensen var hård och till slut stod flygbolaget Air-Taco som ensam herre på täppan.

Utvecklingen av det reguljära inrikesflyget till den stora omfattning som det i dag har kan tillskrivas Linjeflyg Aktiebolag (LIN) vilket bildades den 2 april 1957 för att bedriva inrikes reguljär flygtrafik, flygtransport av tidningar och charterflyg.

## Svenska folkets flygintresse

Allt fler människor inser de stora fördelar som inrikesflyget numera innebär. Det märks inte minst på alla uppvaktningar från olika delar av landet som ständigt kontaktar LIN och myndigheter för att få en ökad linjetäthet till stånd, fler flygfält och fler turer.

För att väcka ytterligare intresse för flygning och dess fördelar hos svenskt folk introducerade LIN i januari 1958 ett kallade rabattresor. Alla förstagångsflyg fick 50 % rabatt på flygningarna, och tusen människor har utnyttjat denna möjlighet till luftdop. LIN inför också rabattresor under lågsäsong, gruppresor och gruppbiljetter osv. För att stimulera intresset inför inrikesflyget. På senare tid har också införts s. k. "no booking tickets" vilket innebär att en passagerare som befinner sig på flygplatsen strax innan planet ska starta i sista stund kan köpa sin biljett till reducerat pris om planet inte är fullbelagt. Detta gjort för att öka beläggningen på planen.

Den starka dominans som huvudstaden intar som landets administrativa och kulturella centrum gör att de flesta resenärer önskar komma till Stockholm på morgonen och hem på kvällen. Eftersom det på flertalet linjer inte föreligger behov av middagsturer skulle om inga andra möjligheter förelåg, flygplanerna komma att stå stilla från det de anlät till Stockholm på morgonen, till dess turen går tillbaka på eftermiddagen. Tack vare att passagerartrafiken kunnat kombineras med tidningsflyget kan emellertid flygplanerna och hela flygbolagets fasta organisation bättre utnyttjas. Planerna som på morgonen anländer med passagerare till Stockholm flyger nämligen under dagen med tidningar, till dess det på eftermiddagen åter blir dags att föra passagerare hem. Därmed är man inne på inrikesflygets ekonomiska uppbyggnad och dess trafikunderlag.

## Intäktsförhållanden och trafikunderlag

Det svenska inrikesflygets intäkter erhålls i huvudsak från passagerare, post och frakt. För LIN:s del har frakten av tidningar blivit en ovanligt stor inkomstkälla och det är kanske orsaken till att många linjer och turer blivit ekonomiskt bärande. Tidningsflyget svarar nämligen för ca 25 % av LIN:s totala intäkter. Post och övriga frakter är inte mer än ca 30 %, medan resterande del av intäkterna kommer från passagerartrafiken. Vad som i fortsättningen kommer att diskuteras, blir dock i huvudsak intäkterna och bärkraften från passagerartrafiken.

Det finns många faktorer som spelar in på en flyglinjes ekonomiska bärkraft. För det första måste man ha de rent tekniska detaljerna, alltså flygfält och arrangemangen i samband med detta. För det andra måste det

även finnas ett visst ekonomiskt-geografiskt förhållande för att en linje skall bära sig. Många linjer är inte lönsamma. Det plan som upprätthåller linjen måste nämligen ha en beläggning på ca 60 %. På många platser har man ännu ej uppnått detta mål, men man planerar inte bara för stunden, utan hoppas i framtiden att denna investering skall visa sig vara riktig. Att beläggningen måste vara så pass hög som 60 %, i jämförelse med de internationella linjernas lägre siffra, beror på att en kort linje alltid kräver en högre beläggning än en lång linje och dessutom ett högre kilometerpris. Det område som en flyglinje av i dag ska betjäna för att det hela ska vara lönsamt bör vara tätbefolkat, industrialiserat och affärsbetonat. Det kan till exempel vara en större handelsstad med rik ombygd. Att industrier och affärsföretag är förlagda till området är en förutsättning, eftersom det i huvudsak är bland industri- och affärsfolk som inrikesflyget hämtar sina passagerare. Det är ju som bekant tidsvinsten som brukar vara det avgörande skälet för att folk ska flyga. Andra orsaker är möjligheten till direktförbindelse med byte, personlig service eller ibland enbart prästigen att ha flugit.

## Säsongsvariationerna

De stora säsongsvariationerna utgör ett stort problem för bolagets organisation och lönsamhet. Det reguljära flygets plikt att under högsäsong åstadkomma en kraftig uppdimensionering av linjetäthet och turer medför en oproportionerlig stegring av bolagets fasta kostnader. Som exempel kan vi ta flygtrafiken till Gotland. Under de korta sommarmånaderna måste man sålunda 4-faldiga trafikinsatsen på denna linje. Bolaget får därför ikläda sig en ovanligt stor organisation som man under den andra delen av året inte tillnärmelsevis kan utnyttja. Man engagerar sig på så sätt i alltför stora fasta kostnader på denna linje. För att i möjligaste mån förebygga eller åtminstone eliminera sådana toppar har företaget genom smidig personalpolitik förlagt den flygande personalens semestrar till lågsäsong. Vidare har flygplansbesättningsmedlemmarnas utbildning förlagts till lågsäsong, så att både högsta antal plan och besättningsmedlemmar finns tillgängliga under högsäsong. All översyn och modifiering av flygplantyperna som inte är betingade av flygsäkerhetskrav förläggs också till vinterhalvåret.

## Utvecklingsmöjligheter

1958/59 kan utan överdrift benämnas som ett av LIN:s mest framgångsrika år. Då uppvisade bolaget 40 % ökning av antalet befordrade passagerare på de reguljära linjerna. Därtill kom ett stort antal passagerare på s. k. charterresor. Normalt kalkylerar man med en ökning av ca 20 %, men det lutar dock åt att ökningen blir kraftigare under de kommande åren. De stora avstånden i Sverige mellan kommersiella och administrativa centra skapar en naturlig möjlighet att minska avstånden. Ett väl utgrenat flygnet talar också för ett alltmer ökat utnyttjande av inrikesflyget. Det är också angeläget att man söker inriktade utvecklingar mer och mer mot ett enkelt och formalitetsfritt "folkflyg". Det finns fortfarande kvar mycket av gloriösa och invanda föreställningar hos både allmänhet och flygbolag när det gäller flyg. Det gäller därför att försöka arbeta bort detta, och skapa en naturlig känsla hos båda parter att inrikesflyget är ett allmänt samfärdsmedel, fullt jämställt med landets övriga kommunikationsmedel. I dessa problem

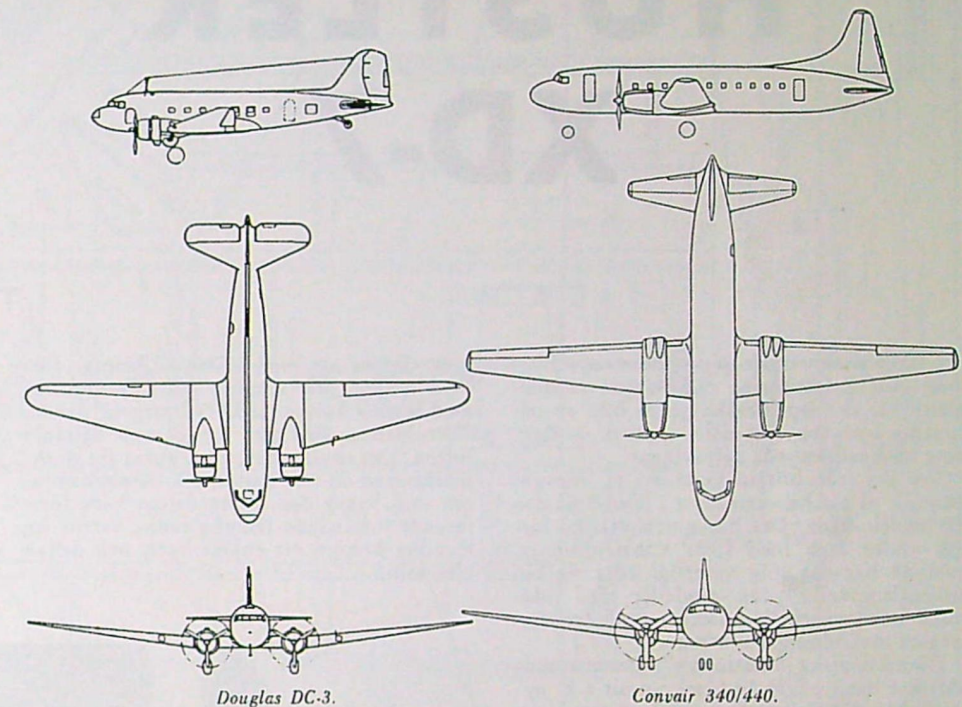
har våra två grannländer Finland och Norge kommit betydligt längre.

## Finska inrikesflyget

Det finska inrikesflyget anses vara väl utgrenat — ett förhållande som speciellt blivit uppmärksammat vid utvecklingen av det svenska linjenätet. Orsakerna till att inrikesflyget i Finland fått en sådan omfattning är flera. Markavstånden är mestadels större i Finland än i Sverige på grund av landets karaktär med många sjöar och kuperad terräng. För flyget existerar ju inte detta problem, då planen tar närmaste vägen oberoende av markens beskaffenhet. Vidare har det finska inrikesflyget under många år kunnat utnyttja det stora antalet krigsflygfält i Finland. Utan nämnvärda investeringskostnader för flygfälten har man kunnat upprätta flyglinjer. Den inriktning som det finska inrikesflyget redan från början fick som ett enkelt folkflyg utan fördyrande service

och med låga priser har säkerligen varit en bidragande orsak till den kraftiga och starka utveckling som dagens finska inrikesflyg kan visa upp. Vidare har man inte haft alltför stora internationella vyer, vilket inneburit att de ekonomiska resurserna så gott som odelat kunnat investeras i inrikesflyget. Norska inrikesflyget

Det norska inrikesflyget har många likheter med det finska. De norska järnvägarna och landsvägarna är i det starkt kuperade och av fjordar uppdelade landskapet förhållandevis gles utbyggda, och inrikesflyget har därför haft en kraftig utveckling. Upplåtande av vissa tekniskt väl rustade krigsflygfält har liksom i Finland bidragit till utvecklingen. Det är i huvudsak tre flygbolag som kämpar om det norska inrikesflyget. SAS samt de privatägda bolagen Braathens SAFE Air Transport A/S och Wideröe Flyvselkap A/S.



Linjeflygs båda flygplanstyper är DC-3, som finns i två exemplar, och Convair 340/440, av vilken det finns 9 stycken. Typiska "luftbussar" med nedanstående prestanda:

	DC-3	Convair 340/440
Typ	Tvåmotorigt lågvingat trafikflyg	Tvåmotorigt lågvingat trafikflyg
Besättning	2 piloter 1 flygvärdinna	2 piloter 1 flygvärdinna
Antal passagerare	32	52
Mått:		
Spännvidd m	29,0	32,1
Längd m	19,7	24,1
Höjd m	5,9	8,7
Vingyta m <sup>2</sup>	91,8	85,5
Vikter:		
Tomvikt kg	8 500	14 870
Max. startvikt kg	12 200	22 270
Max. landningsvikt kg	12 200	21 615
Max. betalande last kg	2 700	6 450
Motorer:		
Antal	2	2
Fabrikat och beteckning	Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp	Pratt & Whitney R-2800 CB-17
Effekt hk/motor	1 200	2 500
Prestanda:		
Marschfart km/tim	270	410
Landningsfart km/tim	108	160
Startsträcka m	1 410	1 565
Landningssträcka m	1 150	1 230
Längsta flygsträcka m	2 400	4 000
Topp höjd m	7 000	8 400

APROPÅ OMSLAGET:

# Radiostyrda deltavingar

## HUSTLER XD-7

TOMMY BENNVIK

I förra numret gav jag en lektion i flygning med flermotoriga radiostyrda modellplan. Här ska jag försöka ge en bild av någonting nytt som jag själv upplevt — flygning med radiostyrda deltavingar.

Det ska från början sägas att vi inte gör anspråk på att ha varit först i landet på den här avdelningen. Det har gjorts talrika försök under åren med flera konstruktioner, men då har det mig veterligt rört sig om enkanalsmodeller, dvs. modeller med sidoroder och eventuell motorkontroll (protester och invändningar mottages!).

I amerikanska "Nationals" (motsvarande SM) har det i några år förekommit s. k. pylonnacing, hastighetstävling på slutan bana. Ett stort antal olika modeller och typer har provats, och det har visat sig att konventionella flygplan inte kan mäta sig med deltan i hastighetsresurser.

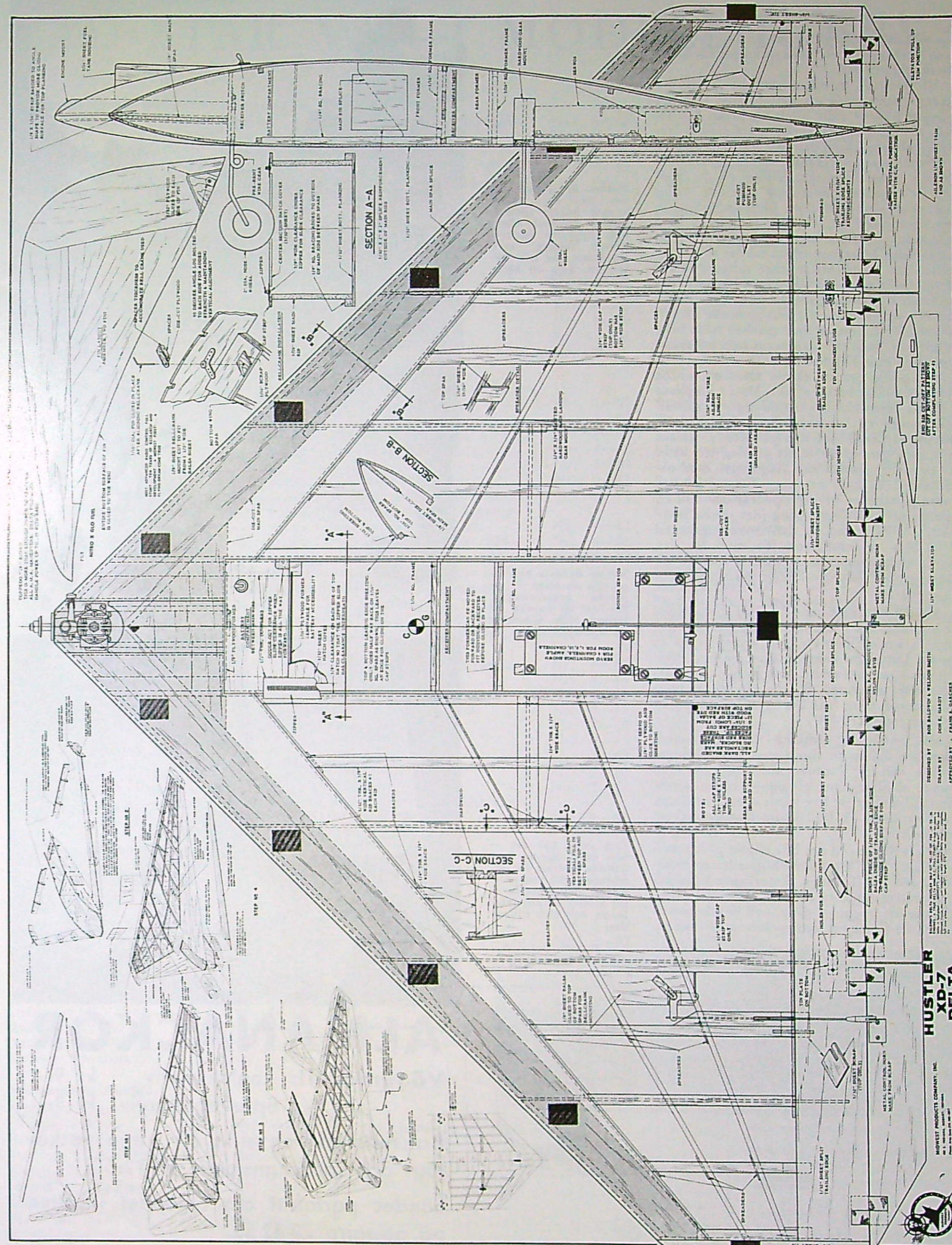
Förra året kom det i USA ut en byggsats på en mycket beprövad och populär delta, "Delta-Hustler". En klubbkamrat till mig inköpte ett exemplar och började sätta ihop den. Modellen blev klar så långt att den blev byggd och klädd, sedan blev det inte mycket mer eftersom det saknades lämplig radio m. m. Detta var på våren 1963. Projektet lades på hyllan, för nu var tävlingsäsongen inne och hela tiden gick åt att hålla "multi-kärrorna" hela och trim.

Inte förrän på hösten, då tävlingsäsongen med VM, SM osv. var över, blev det aktuellt att tänka på ett lämpligt vinterflygplan. Det kanske inte var så dumt att ha en delta? Den kan ju tas fram helt flygklar ur bilen, och



En av deltavingens absoluta fördelar är att den genom koncentrationen av vingytan till en triangel tar ringa plats och därför slipper man onödigt monteringsarbete på flygfältet. Inga blåfrusna fingrar i onödan på Skarpnäck, där Per-Axel Eliasson (skinnmassan) och Tommy Bennvik gör klart för start.

Radiostyrda deltavingar har samma egenskaper som sina verkliga motsvarigheter. Ett team bestående av Tommy Bennvik, Per-Axel Eliasson och Bo Oldenburg håller på med byggen och provkörningar. Deras första erfarenheter med byggsatsmodellen Hustler XD-7 redoviras här.



112,5 cm är Hustler XD-7 Delta mellan vingpetsarna. Längden fram till spinnerens yttersta spets är drygt 80 cm. Eftersom hela modellen är en vinge får man alltså en vingyta på 45 dm<sup>2</sup>. På ritningen föreslås en Torpedo "19",

som är fullt tillräcklig även om man har ännu större glädje av kärran med kraftigare motor. Ritningen är för övrigt fylld med kommentarer av konstruktörer, ritare och provflygare. Tillverkare: Midwest Products Co, Indiana.

sig då till minnes att höjd- och skevrodreren som sitter efter hela bakkanten pekade ganska mycket uppåt.

Vi skruvade in några varv på "kwicklin-karna" och gjorde ett nytt försök. Den här gången höll vi fullt höjdroder från början, och äntligen, efter säkert hundra meters "racerbilsäkning" kom den loss från marken.

Början var nog ganska vinglig, eftersom deltan är åtskilligt mer känslig på skevrodreren är vanliga multikaror och inte heller har samma sidostabilitet. Motorn visade sig emellertid alldeles för svag — kärnan bara "hängde" i luften. Men landningen var en upplevelse. Eftersom deltan saknar sidoroder gäller det att på ett mycket tidigt stadium långt ner i medvind sikta in sig rakt i förhållande till landningsbanan. Sedan reser man nosen successivt för att slutligen när kärnan är ungefär 1,5 meter över marken hålla fullt höjdroder ända tills den lugnt och behagligt sätter sig på bakhjulen.

Nu gällde det att skaffa fram en motor med väsentligt bättre effekt. Mats Ljungberg i firma Aero-Hobby erbjöd sig att stå till tjänst med en "supervass" Hi Johnson 36. Söndagen därpå satt den på plats i deltans nos, men genom ett fatalt misstag vid valet av propeller slutade den flygningen med totalhavari. Vi hade nämligen tittat i fel kolumn på tabellen över propeller och valt en speedsnurra för linstyrning (det skulle ju gå fort...). På grund av den stora stigningen 9x8 blev vridmomentet för stort för den korta spännvidden och kärnan rollade sig fram genom luften — men det gick verkligen fort!

Vid det här laget hade Bo Oldenburg blivit så intresserad att han med hjälp från oss övriga "klämde" ihop ett nytt exemplar på en vecka. Det säger kanske något om hur enkel deltans konstruktion är, man bygger ju egentligen bara en vinge. Bo tog lärdom av mitt misstag och satte från början in en Merco 35 RC och snurra 10x4".

Den deltan flög utmärkt från första stund. Men när Bo hade flugit den några gånger tyckte han att motorn var litet slö. Han kunde nämligen inte göra 4-5 stigande rullar i följd. Därför har han nu bytt ut 35:an mot en Veco 45 RC, så nu blir det säkert full rulle.

Vi får väl se om det blir någon pylonklass i Sverige. Ett första försök gjordes ju redan förra året på Tullinge. Ytterligare en delta rapporteras nu vara på väg: Per-Axel Eliasson har ett bygge på gång, och den kommer säkert att flytta sig med en Merco 49 i nosen.

Motorn är startad, en viss liten brun pudel smyger bakom sändarlådan. Per-Axel Eliassons "flyghund" har sett många flygtyg, men inget som det här trekantiga. Bäst att hålla sig avvaktande.

Temmy Bennvik har tagit upp sändaren för att checka roderutslagen, Per-Axel är beredd att släppa iväg vidundret på Tommys tecken.

Och iväg bär det — fast det i början mest liknade racerbil, för deltavingen ville inte lyfta. Röret fick trimmas in till kraftig anfallsvinkel innan den steg till väders...



## ALMANACKOR

Vägmodell: Ångloksmotiv kr 9:—  
Spårvagnsmotiv kr 9:—

Bokmodell; en sida för varje vecka, tåg- och spårvagnsmotiv kr 12:50.

Sändes portofritt om beloppet insättes på postgiro 70 42 82.

ING. R GRÖNSTEDT, NYBROGATAN 76 STHLM Ö

# VAD STÅR VAR I MODELLHOBBY?

## Modellmotorer och modellracer

Falks världsrekord	Nr: 1-62
EM-62	Nr: 1-62
Modell motorskötsel	Nr: 2-62
Zetterströms 10-kubikare	Nr: 2-62
Bil-SM-62	Nr: 2-62
Cox-serien	Nr: 3-62
Johnson-serien	Nr: 4-62
Frog 150 och Viper	Nr: 1-63
Modellmotorskötsel	Nr: 1-63
Taifun-serien	Nr: 2-63
Enya 15 D	Nr: 3-63
OS pet, OS max III	Nr: 4-63
Ed Cadet	Nr: 5-63
Taifun Orkan	Nr: 6-63
Modellracer-EM	Nr: 7-63
Lennarth Larsson motorsamling	Nr: 7-63
Mer om modellracer-EM	Nr: 1-64
Wopwinner	Nr: 1-64

## Tävling

Nr. tävlingar-62	Nr: 1-62
Nyflyg-SM-62	Nr: 2-62
Europacupen	Nr: 3-62
Oktoberkannan	Nr: 4-62
Stövaren	Nr: 1-63
Termik-Johans VM-modell	Nr: 2-63
Rörkroppar	Nr: 3-63
Div. tävlingar	Nr: 3-63
" tävlingar	Nr: 4-63
Termik-Johans fällbara propeller	Nr: 5-63
Om termik	Nr: 5-63
Dee Moné	Nr: 6-63
NM-63	Nr: 6-63
Friflyg-VM-63	Nr: 7-63
Div. tävlingar -63	Nr: 1-64

## Linflyg

Linkontroll-SM-62	Nr: 2-62
Linkontroll-VM-62	Nr: 2-62
Vi bygger Miss F. A. I.	Nr: 2-62
Monoline	Nr: 4-62
Oktoberkannan	Nr: 4-62
Om stuntflygning	Nr: 1-63
Om linflygning	Nr: 2-63
När brister linan	Nr: 4-63
Div. tävlingar	Nr: 5-63
Finnlandskampen	Nr: 7-63
Lin-EM -63	Nr: 8-63
Om Loppan	Nr: 8-63
Div. tävlingar -63	Nr: 1-64
Om Team-Racing 4 sidor	Nr: 1-64

## Radioflyg

Radioflyg VM-62	Nr: 2-62
Radioflyg-SM-62	Nr: 4-62
Mustfire	Nr: 1-63
Feuervogel	Nr: 3-63
Uttagning till VM-63	Nr: 6-63
Radioflyg-VM-63	Nr: 7-63
Radioflyg-SM -63	Nr: 8-63
Rearwin Speedster	Nr: 1-64

## Modellflyg övrigt

Sigges J 35, Saab 105	Nr: 2-62
Graupners Weihe	Nr: 4-62
Robbes Cessna 182	Nr: 4-62
Sterlings Starfire F94G	Nr: 4-62
Mustang P 51	Nr: 4-62
Modellflyg i badkaret	Nr: 2-63
Sigges Viggen	Nr: 3-63
Skalaflyg	Nr: 4-63
6 nya byggsatser	Nr: 4-63
Getingen II	Nr: 5-63
Nya stuntbyggsatser	Nr: 5-63
Lillpiparen, nödsignal	Nr: 9-63

## Helskalaflyg

Gnomo: Parisutställningen	Nr: 6-63
Om segelflyg	Nr: 6-63
Morane Saulnier	Nr: 7-63
Motorflyg-SM -63	Nr: 7-63
Nyköpings Flygklubb	Nr: 7-63
Flygande Vingen	Nr: 8-63
MFI Junior	Nr: 8-63
Gnomo: Flygnytt	Nr: 8-36
Östr. Sörmlands flk.	Nr: 8-63
Torsby-Fryklanda	Nr: 9-63
Dornier: DO 32	Nr: 9-63
Om autogiro	Nr: 9-63
Beechcraft Musketeer	Nr: 9-63
Flygpojkar	Nr: 1-64
Om flygmuseum	Nr: 1-64
Identifieringstävling	Nr: 1-64

## Tåg

Något om ÖSIJ	Nr: 1-62
Trix: Adlerloket	Nr: 1-62
20 Oldtimerlok	Nr: 2-62
Arnold Rapido	Nr: 2-62
Zeüke	Nr: 3-62
Mer om ÖSIJ	Nr: 3-62
Stockholm-Älvsjö 32 meter	Nr: 4-62
Järnvägsmuseets anläggning med 9 olika svenska lok	Nr: 4-62
Fleischmanns tanklok 1324	Nr: 4-62
Litt S 3/6 och P 8	Nr: 4-62
Ångdrivet B-lok skala 1:10	Nr: 4-62
5 sidor landskapsbygge och spårplanering	Nr: 1-63
V 200	Nr: 2-63
Tågnyheter från Nürnberg-63	Nr: 3-63
Miniatyrbilar i HO	Nr: 4-63
Fabrik för modelljärnvägen	Nr: 4-63
Turbinlok 18-1001	Nr: 4-63
Nürnberg Verkehrsmuseum	Nr: 5-63
Litt, Ol, E 44 och V 60	Nr: 6-63
Fleischmanns 1302	Nr: 7-63
Trix: Litt, Q	Nr: 7-63
BJ:s N3 nr 77	Nr: 7-63
Arnold Rapido	Nr: 7-63
Märklins V 60	Nr: 7-63
Skalor, rälsystem, tågskivor lok, m. m., 11 sid.	Nr: 9-63
Spårplanering, vagnar, lokomöstning, 9 sid.	Nr: 1-64
My, Mx, D13, M61, T43	Nr: 1-64
Östtyska nyheter	Nr: 8-63

Om Per-Axel Eliasson	Nr: 1-62
Måla på baksidan	Nr: 1-62
Modellsporens Dag-62	Nr: 2-62
Sterlingmodeller	Nr: 2-62
Om Jan Svensson	Nr: 3-62
6 sidor miniracing	Nr: 3-62
Trimma Scalextric	Nr: 4-62
Armerad polyesterplast	Nr: 1-63
Miniracing: Hembygge	Nr: 1-63
Schucos Alwegtåg	Nr: 2-63
Airfix miniracing	Nr: 2-63
Lennart Olssons tågciros	Nr: 2-63
Nürnberg-63	Nr: 3-63
Gjut i skumplast	Nr: 3-63
Modellrakettflygning	Nr: 4-63
Epoxyhartz	Nr: 5-63
Bygg bättre plastmodeller	Nr: 5-63
Något om Cox	Nr: 5-63
Tokai TC-130 B	Nr: 5-63
Tävlingsregler för miniracing	Nr: 5-63
Sigges Mefor	Nr: 6-63
Hobbymaskiner 4 sidor	Nr: 7-63
Ostermans -63	Nr: 8-63
SAAB 401	Nr: 9-63
Linstyr El-Mefan	Nr: 9-63
SM i Miniracing	Nr: 9-63
Kjol på Mefan	Nr: 1-64
SRM Miniracing	Nr: 1-64
Customizing	Nr: 1-64

## Båtar

Något om radiobåtar	Nr: 1-62
Radiobåt-SM-62	Nr: 2-62
Lätt att bygga Sporty	Nr: 2-62
Inga och Vedette	Nr: 3-62
Acke: Fartskrovs konstruktioner	Nr: 4-62
Nova Scotia-skönare	Nr: 1-63

Jonas II del 1	Nr: 2-63
Högsjöbogerare	Nr: 2-63
Tävlingsregler för radioseglbåtar	Nr: 3-63
Radioseglbåten: Tre Musketerer	Nr: 4-63
Jonas II del 2 radioinstallationer	Nr: 4-63
Trekanten juni-63 (4 sidor)	Nr: 6-63
Räktrålar från Koster	Nr: 8-63
Radiobåt-SM -63 6 sid.	Nr: 8-63
Radioseglning	Nr: 8-63
Musketererna enhetstyp	Nr: 9-63

## Radio

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

## Övrigt

Om Per-Axel Eliasson	Nr: 1-62
Måla på baksidan	Nr: 1-62
Modellsporens Dag-62	Nr: 2-62
Sterlingmodeller	Nr: 2-62
Om Jan Svensson	Nr: 3-62
6 sidor miniracing	Nr: 3-62
Trimma Scalextric	Nr: 4-62
Armerad polyesterplast	Nr: 1-63
Miniracing: Hembygge	Nr: 1-63
Schucos Alwegtåg	Nr: 2-63
Airfix miniracing	Nr: 2-63
Lennart Olssons tågciros	Nr: 2-63
Nürnberg-63	Nr: 3-63
Gjut i skumplast	Nr: 3-63
Modellrakettflygning	Nr: 4-63
Epoxyhartz	Nr: 5-63
Bygg bättre plastmodeller	Nr: 5-63
Något om Cox	Nr: 5-63
Tokai TC-130 B	Nr: 5-63
Tävlingsregler för miniracing	Nr: 5-63
Sigges Mefor	Nr: 6-63
Hobbymaskiner 4 sidor	Nr: 7-63
Ostermans -63	Nr: 8-63
SAAB 401	Nr: 9-63
Linstyr El-Mefan	Nr: 9-63
SM i Miniracing	Nr: 9-63
Kjol på Mefan	Nr: 1-64
SRM Miniracing	Nr: 1-64
Customizing	Nr: 1-64

Var god sänd mig mot postförskott

helårspren. på Modell-Hobby 10 nummer för 15:—

boken Allt om Miniracing — 9: 60

Namn .....

Adress .....

Postadr. ....

Jag vill ha gamla nummer

å 1: 75  4/63  
 1/62  5/63  
 2/62  6/63  
 3/62  7/63  
 4/62  8/63  
 1/63  9/63  
 2/63  1/64  
 3/63  2/64

Sänd dem mot postförskott.

Sänd mig mot postförskott

1 samlingspärm å 3: 75

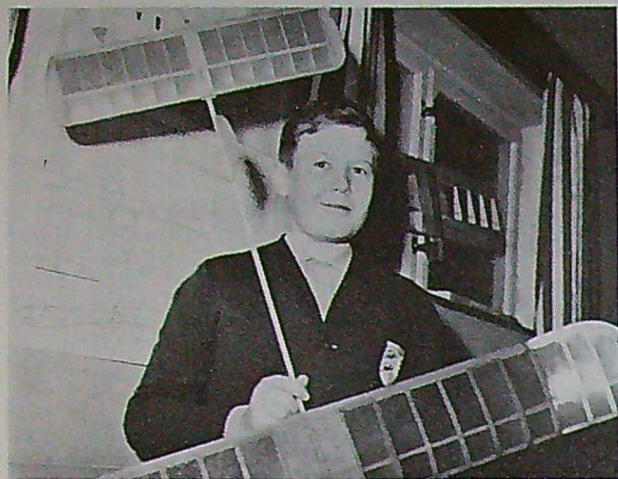
FRANKERAS EJ. MH BEHALTAR PORTOL

TILL  
**MODELL-HOBBY**  
 Dannemoragatan 20  
 STOCKHOLM VA

LÖSEN

Svarsförsändelse  
 Tillstånd nr 14  
 Stockholm 23

MH 3/64



Tempo 1 är ingen ny oprövad konstruktion. Dess vagna har stått i Norrköping, där Carl-Erik Aunér har tävlat och vunnit med den i många år. Andra norrköpingsgenerationen har också lyckats bra: Här är Hans Kalén, som till modellflygparapen Gunnar Kalén, som vann Östergötlands DM förra året med modellen.

## av Termik Johan

SMFF:s första kursmodell i klass A1, som fått namnet Tempo 1, hade sin premiär vid den praktiska undervisningen på instruktörskursen i Norrköping nyligen. Den är ingen nyfödd, oprövad konstruktion: Den ursprungliga modellen kom till i början på 1940-talet och har sedan vidareutvecklats.

Konstruktör är ingen mindre än Carl-Erik Aunér, Gamen, Norrköping, vilken har en 20-årig modellflygbarana bakom sig, även

om han under de senaste tio åren flugit D2-modeller. Aunér är också verksam inom förbundsstyrelsen som protokollsekreterare.

Intresset för modellen var stort under instruktörskursen och ännu större sedan var och en hade flugit modellen. Den allmänna meningen var att det är sällan en sådan snygg och lättbyggd modell är så lätttrimmad och flyger så bra. Hur många segrar denna modell vunnit genom åren är svårt att säga,

men exempel på en av de senaste framgångarna är att Hans Kalén, som till Gunnar Kalén, vann Östergötlands DM 1963 med Tempo 1.

Meningen är nu att med Tempo 1 slå ett stort slag för nybörjarflyget. Snart kommer det att ordnas riksomfattande tävlingar med modellen — passa på och bygg den och var med och tävla om lockande priser!

Här är några av modellens data: Spännvidd 97 cm, bäryta 18 dm<sup>2</sup>, längd 81 cm.

### Byggsbeskrivning

För den som tänker bygga Tempo 1 kommer här några anvisningar.

Byggsatser kan inhandlas genom Sveriges Modellflygförbund, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, och den som tänker skaffa löst material kan hos närmaste hobbyhandlare köpa följande (alla mått i mm):

**Furulist:** 1 st 3×7, 1 st 5×5, 1 st 5×10.  
**Balsa:** 1 st 4×5, 1 st 2×7, 1 st 3×15, 1 st 3×10, 1 st flak 2 mm 200×1000, 1 st flak 3 mm 100×500.

**Övrigt:** 1 st flak 1 mm plywood 100×300 mm, 2 ark japanpapper, en bit 5 mm furu till kroppens främre del, en liten bit rundstav Ø 4 mm och 1 mm pianotråd.

Och så här går bygget till i korta drag: Börja med kroppen. Såga ut den främre delen av 5 mm furu. Glöm inte häftet för trimhagel. Nosdelen limmas fast till 5000

mm furulist. Sedan limningen torkat, sågar man av kroppen i rätt längd, 810 mm, och smalnar av den bakåt underifrån i enlighet med ritningen. Limma sedan på de två 1 mm plywoodplattorna som täcker hagelrummet — och kroppen är färdig att putsas med sandpapper.

Nu sätts ving- och stabilisatorbädden fast på den färdigputsade kroppen. Här är det viktigt med noggrann passning! Putsa fenan och montera den på plats med lim och klädnyppor. Borra hålen för startkroken i startkroksfästet innan det senare monteras. Rundstaven för vingfästasättningen bör vara 30 mm lång. Limma så att det går lätt att byta ut den om den skulle gå av.

Vingen kräver en bra byggbräda, exempelvis en lamellskiva. Mittbalken tillverkas först. Var noga med att fiberriktningen är den rätta på plywoodförstärkningarna vid knäckarna. Fram- och bakkant måste noggrant överensstämja med ritningen. Urtagen i bakkanten för spryglarna måste bli lika djupa.

Vid tillverkningen av spryglarna bör man göra en mall av plywood som överensstämmer med vingens tvärsektion (se kroppsvy). Även urtagen för balkarna skärs ut ur mallen. Ett bra knep för att mallen ska sitta stilla på flaket medan Ni skär ut spryglarna: Limma fast en nål i vardera änden av mallen. Låt nålarna sticka ut på mallens under-

sida, så att de tränger ner i flaket och håller mallen på plats. Det är 2 mm-flaket som ska användas för spryglarna, som ska vara 18 till antalet. Även vid sprygetillverkningen lönar det sig verkligen att vara noga!

Limma nu fast spryglarna vid mittbalk och framkant, och sist vid bakkanten. Se till att bakkanten följer profilens undersida som den ska. Efter det att vingens mittstycke är klart "kantras" vingen så att vingörat kommer att ligga plant mot byggbrädet, och sedan upprepas förfaringssättet med spryglar och lister. När limmet torkat tillverkas vingpetsarna av 3 mm balsa och passas noga och sist limmas den yttre spegeln — vilket får bli ett rent inpassningsarbete. Förstärkningarna vid vingknäckarna och mittstycket sätts fast, och sedan skulle vingen vara klar för putsning. Här får man vara lätt på handen och ta tid på sig, det är särskilt lätt att skada spryglarna vid fram- och bakkanterna.

Stabilisatorn är lättbyggd nu när man behärskar konsten att bygga en vinge.

Om klädsel skrev Bo Modér i förra nummer av Modell-Hobby, så vi behöver inte gå in på ämnet en gång till. Tänk på att rynkor och veck stör strömningarna kring vingens och stabilisatorns profiler och försämrar flygegenskaperna. Att kunna klä modellen snyggt är en tränings sak. Om acetonet inte "tar", har man lackat anliggningsytorna för

dåligt. Börja alltid med undersidan och gör denna helt klar innan Ni fortsätter med översidan. Häfta alltid med små punkter och på längden först. Klä inte för stora stycken i taget och ta svårare avsnitt, såsom vingpetsarnas översida och stabilisatorpetsarna, för sig.

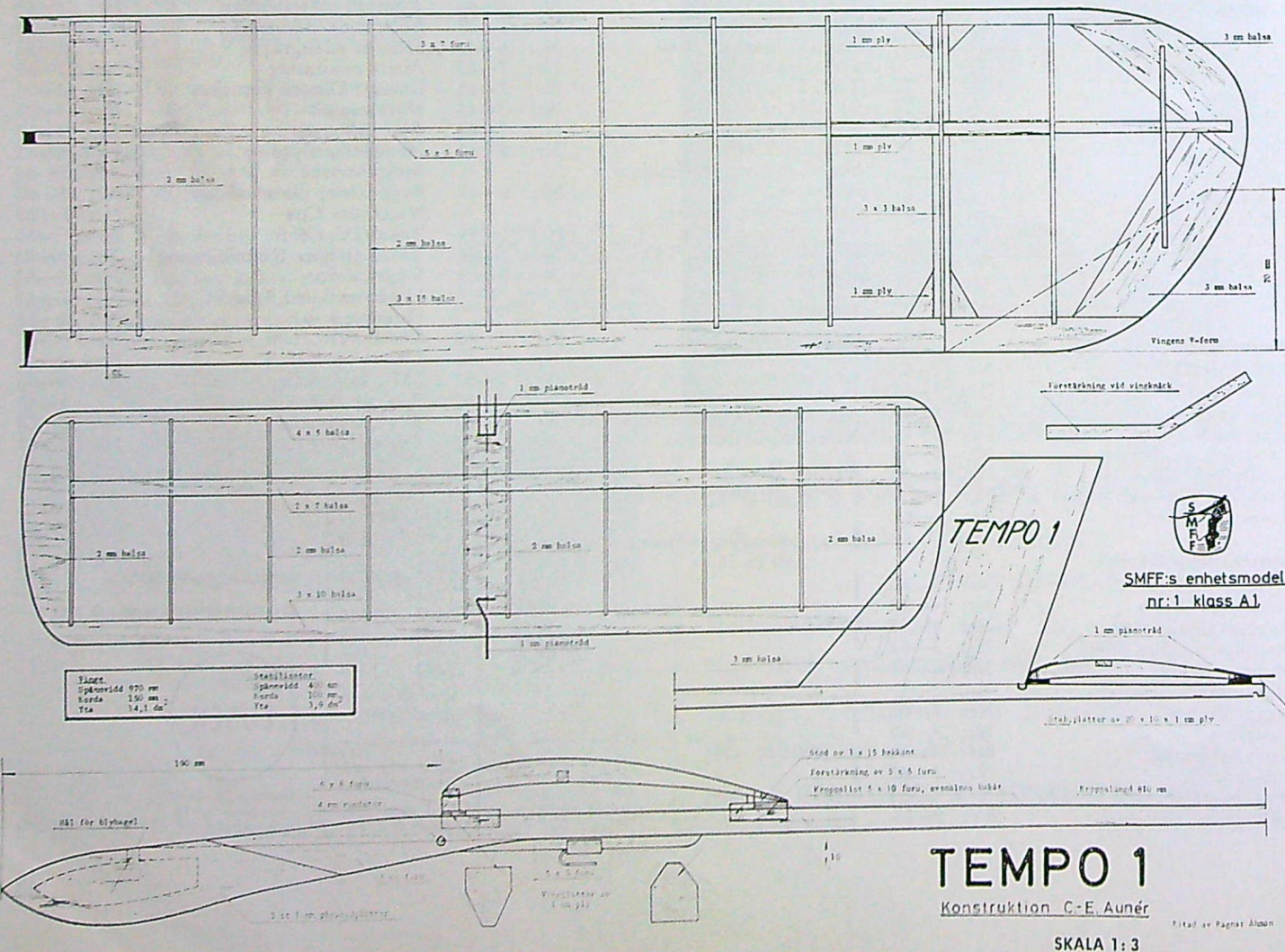
Efter krympning med vatten och fixerspruta och efterföljande torkning lackas modellen två gånger med zaponlack.

### Trimning

Med hagel i hagelrummet trimmar man in jämvikten så att tyngdpunkten, alltså jämviktsläget, kommer vid mittbalken. En dag med lugnt väder uppsöker man ett ställe med "mjukt underlag" (snö eller gräs) och provglider den med handstart och justerar vingens och stabilisatorns vinklar med pallningar av hårt trä. Fäst pallningarna med lim och låt detta torka. Modellen ska glida i en flack bana utan vare sig hackflykt eller dykning. Höjdstarten med lina fordrar *alltid* två man, en som håller modellen och en som drar linan. Starta alltid rakt mot vinden. Om modellen har svårt att svänga vid glidflykten kan man sätta på ett liter trimroder på fenan.

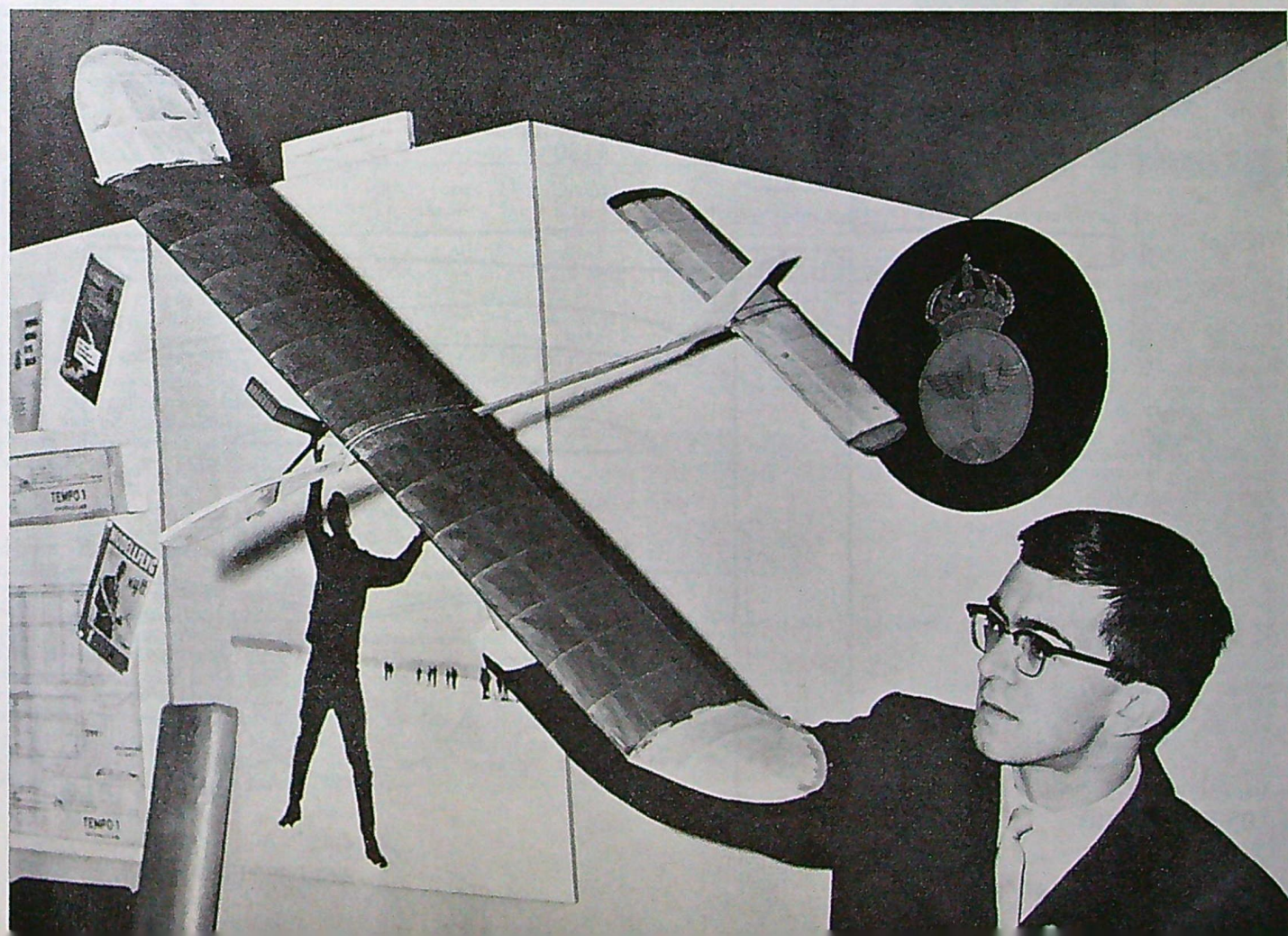
Ha nu inte för bråttom! Det är kul att flyga Tempo-etran, och flyger gör den verkligen bra om den är någorlunda välbyggd. —Johan

# SÅ BYGGER VI



# TEMPO 1:an

Det nya "skolflygplanet" för nybörjare inom modellflyget heter Tempo 1 och presenteras här i ritning och med bygganvisningar. I SMFF:s utställningsmonter på "Hobby och Fritid" demonstrerade man bygget praktiskt — Erik Björnwall visar ett färdigt plan som byggdes inför 1000-tals åskådare. SMFF och Modell-Hobby ordnar stora specialtävlingar med Tempo i sommar. Passa på, bygg och trimma i tid!







Anders Håkansson fotograferad vid VM i Wiener Neustadt 1963, där han tog silvermedaljen.

## TRE GÅNGER SILVER -NÄSTA GÅNG GULD?

ANDERS HÅKANSSON hör onekligen till landets skickligaste modellflygare och han har också gjort sig internationellt känd som skicklig modellflygare i den främsta av modellflygklasser — wakefieldklassen, som är den vanliga använda namnet på C2 efter den gigantiska trofén som sattes upp av lord Wakefield för snart 35 år sedan.

Tre gånger har Anders Håkansson tagit

hem silvermedaljer i modellflyg-VM. Två har han flugit ihop med egna modeller — en i Wiesbaden 1955 och en i Wiener-Neustadt 1963. Den tredje ordnade han på VM i Högnäs, där han flög proxy för amerikanen Kothe. Den sistnämnda prestationen är unik och saknar motstycke. När kommer guld?

Tro nu inte bara att Anders Håkansson är ensidigt inriktad på gummimotorflyg. Inom

modellflyget är han mångsysslare och till hans favoritklasser hör faktiskt också segelmodeller och radiostyrda modeller.

Anders är bördig från Skåne, närmare bestämt Malmö. Det hörs förresten på dialekten. Till yrket är han jordbrukare på egen gård, så mera skånsk kan man knappast bli. Hans hemmaklubb är Aeroklubben i Malmö, för vilken han kämpat i styvt 20 år.

Att han vunnit en massa stortävlingar här i Sverige behöver vi knappast påminna om i dessa spalter — senast var det SM. Hans prisskåp talar sitt tysta språk, och han är mer än väl förtjänt av lönen för mödan.

Anders Håkansson's VM-modell 63 är en utveckling från hans tidigare modeller. Man känner igen särdragen, exempelvis i flygkroppstypen och i urformningen av vingspetsarna. Vid tidigare konstruktioner, då 80 g-regeln tillämpades för gummisnodden, använde han krax — och var f.ö. en av de få som verkligen lyckats med detta. Nu, när 50 g-regeln tillämpas, lönar det sig inte med annat än direktdriven propeller.

Kroppen är uppbyggd enligt lädprincipen med fyra sidor som smalnar av i nos och stjärt.

Bärplanen är av fackverkstyp och är pappersklädda.

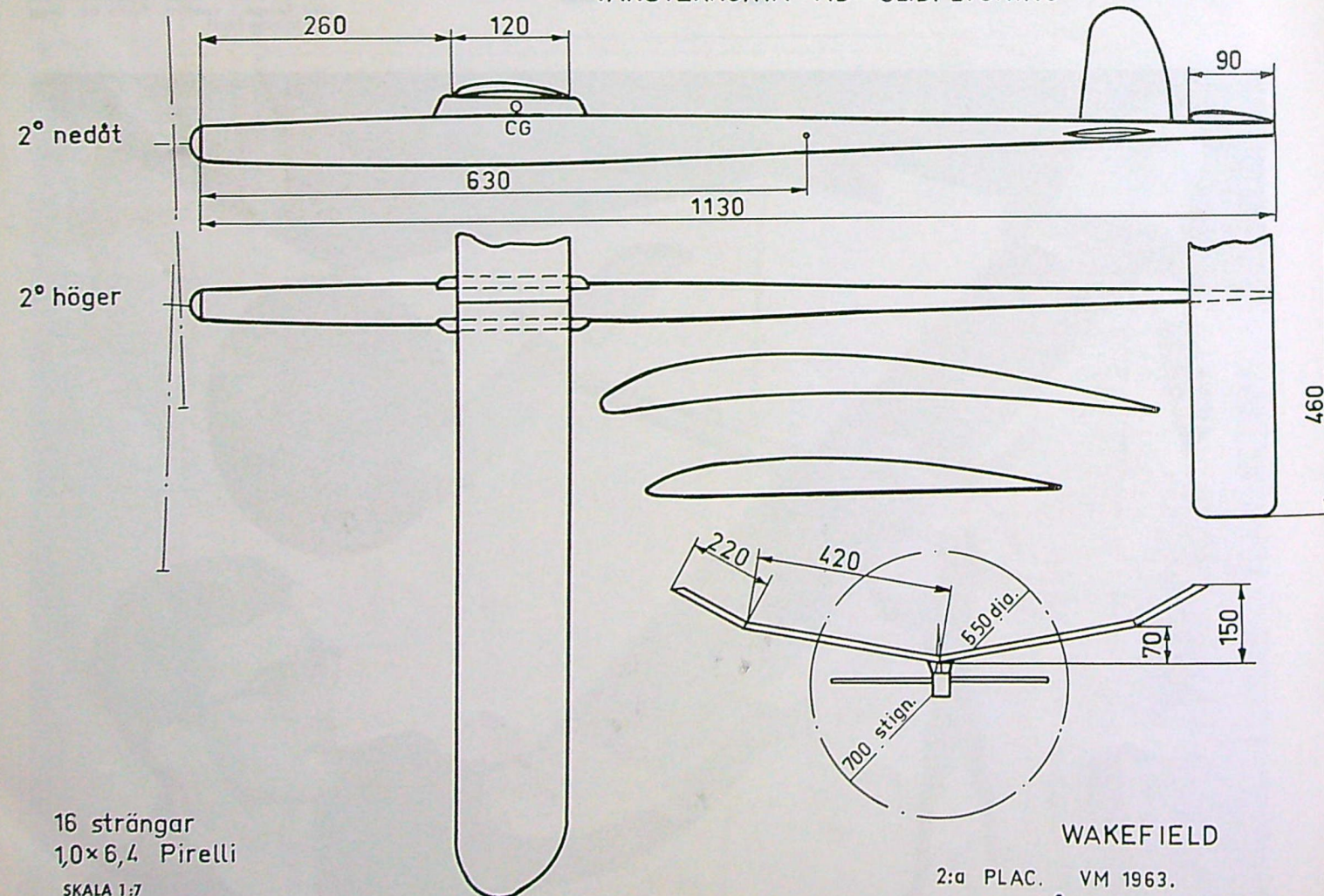
Propellern är fällbar och viker in sig mot kroppssidorna efter arbetsförloppet.

Slutligen kan nämnas att modellen är konventionellt trimmad för största säkerhet: ingerspiral i stiget och vänsterglid.

Se upp för denna vackra rödsvarta modell, herrar konkurrenter. Den har säkert inte gjort färdigt vad den ska göra.

Termik-Johan

### VÄNSTERKURVA VID GLIDFLYGNING



16 strängar  
1,0x6,4 Pirelli

SKALA 1:7

## MODELL-HOBBYS MODELLMOTORTEST

### Test nr 16 och 17

Nuvarande modellen av Enya 09 II kom först ut 1960 och ersatte då den tidigare modellen från 1957. Vid första anblicken skiljer sig motorerna mest från varandra genom att den äldre modellen har matt gråblåstrat vevhus och cylindertopp, vilken senare dessutom har kylflänsar som är högre i framkanten och slutar bakåt samt är mycket rundade i såväl fram- som bakkant. Samma vevaxel används på båda modellerna liksom ett liknande utförande på främre vevaxelpartiet med vevaxellagret. Huvudvevhuset, som nu har avsevärt större diameter, är anpassat liksom cylindertopp, överströmningsportningen och cylindertoppen.

Liksom de större typerna av Enya-motorerna har Enya 09 II ett huvudvevhus och cylinderblock i vilket cylindrofodret passas in. Olik den föregående modellen är den dock i det att öglespolsystemet nu består av två överströmningskanaler fräsade på det mycket tjocka cylindrofodrets insida i stället för den konventionella överströmningskanalen mellan fodrets utsida och vevhusväggen och med en rektangulär överströmningsport skuren genom cylindrofodret. Ett av skälen till att 09:an omkonstruerades var tillverkarnas önskan att pressa priset till en mera konkurrenskraftig nivå utan att inkräkta på effekt och kvalitet. Den nya konstruktionen på cylindrofodret var förmodligen ett av medlen att åstadkomma detta. I själva verket har det inte blivit något "förbilligande" av denna motor.

Den förblir fortfarande till stor del en förminskad "stor" motor. Vevaxeln är fortfarande härdad och balanserad genom bortfräsning av gods på båda sidor om vevtappen som är urborrad och axeln är lagrad i bronslager i främre vevhusdelen. Anligningsytorna mellan vevhusdelarna samt huvudvevhus och cylindertopp är bearbetade och i det senare fallet används ingen packning.

Vevhusdelarna är pressgjutna av aluminiumlegering liksom cylindertoppen. Cylindrofodret har en väggjocklek på 2,5 mm. Främre delen av vevhuset innehåller vevaxellagret av brons vilket har god passning till vevaxeln. Denna är balanserad och har en diameter på 7,5 mm och är urborrad med 5,5 mm från ventilhålet och bakåt. Vevtappen har en diameter på 5 mm och är urborrad. Kolven är lappad, lätt i vikt och har rak baf-

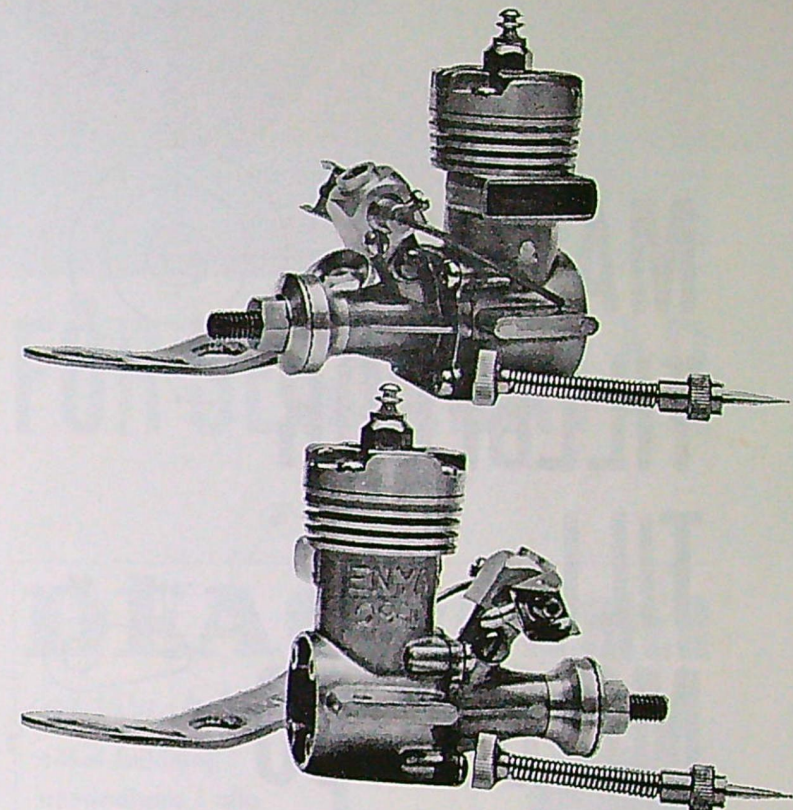
fel. Kolvbulten har en diameter på 3,5 mm. Vevstaken är pressgjuten av aluminiumlegering. Cylindertoppen och främre vevhusdelen är båda fästade till huvudvevhuset med vardera fyra skruvar. Medbringaren är svarvad av aluminium och fäst på en kona på vevaxeln. Förgasarrör och nål är av mässing och förnicklade. R/C-versionen (som också var föremål för test) hade en enkel trottell bestående av en trottellkropp fäst i luftintaget med två skruvar genom ordinarie hål för förgasarröret. Förlängningen av trottellkroppen hade två hål borrade och gängade mitt för dessa. Trottelltrumman är av mässing och låses med en skruv i trottellkroppen. Trumman omsluter inre delen av förgasarröret som ej är genomgående utan slutar mitt i hålet genom trumman. Detta hål har en diameter på 3,5 mm. Normala luftintagets diameter är 6 mm och trottellns invändiga diameter 3,8 mm. Bränsleslangen ansluts till förgasarröret på en nippel på samma sida som förgasarnålen och i rätt vinkel mot denna (T-rör).

En bidragande orsak till val av motor är ofta reservdelsservicen. Vi har sett Hobbytjänsts reservdelslager och där finns det mesta, för att inte säga allt, som kan tänkas behövas i den vägen till Enya-motorerna.

Motorn kördes in på en propeller 7"×4" Tornado Nylon och ett bränsle som bestod av 70% Metanol och 30% Ricinolja under första halvtimmen. Därefter skedde inkörningen med Nitromite 4, med någon procent extra oljetillsats och efter ytterligare ca 30 min gjordes resterande inkörning på ren Nitromite 4. För testen av R/C-versionen blandades 2 delar Nitromite 4 och 1 del Nitromite 5 varvid en nitreringsgrad på 5% erhöles.

För testen av standardmotorn användes dels ren Nitromite 5 och Cox Racing. Motorn var relativt lättstartad men behövde vara ordentligt blöt för att starta snabbt. Det var lättast att få en snabb start genom att choka fram bränslet till förgasaren, lägga några droppar bränsle på kolven, slå runt propellern några varv och därefter ansluta strömkällan till glödstittet, varefter motorn startade efter några slag. Under inkörningen och testen av standardmotorn användes Enya glödstitt nr 4 och för R/C-testen användes K&B's RC-stift.

## ENYA 09 II + 09 II RC



Enya 09 II i RC-version sedd från två sidor. Cylindervolymen är 1,6 cm<sup>3</sup>.

Motordata: Enya 09 II och II R/C.

Typ: Encylindrig, luftkyld, öglespolad tvåtaktsmotor med vevaxelventil. Kolv med baffel, glödstittet placerat i centrum. Vevaxeln lagrad i bronslager. Trotteln på R/C-versionen är demonterbar.

Tändsystem: Glödstittständering  
Borrning: 0,500" = 12,7 mm  
Slaglängd: 0,500" = 12,7 mm  
Cyl.vol.: 0,0982 cu.inch. = 1,609 cm<sup>3</sup>  
Vikt: motor 100 g, trottell 19 g

Varvtalsmätningarna med trotteln monterad gjordes med en bränsleblandning av två delar Shell Nitromite nr 3 och 1 del Shell Nitromite nr 5 vilket motsvarar 5% nitrering. Använt glödstitt: Enya nr 4 där ej annat anges.

Propeller	Fullgas	Tomgång
Frog Nylon 9"×4"	6800 rpm	2800 rpm K&B RC-stift
Top Flite trä 8"×3½"	10000 "	3500 "
Top Flite trä 8"×3½"	10200 "	3800 "
Tornado Nylon 7"×4"	11700 "	4000 "

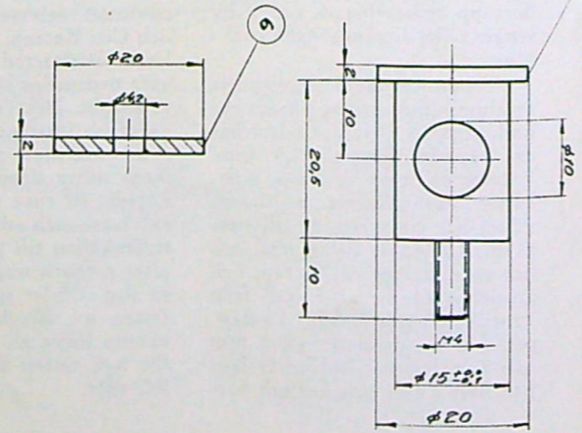
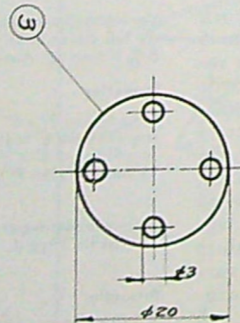
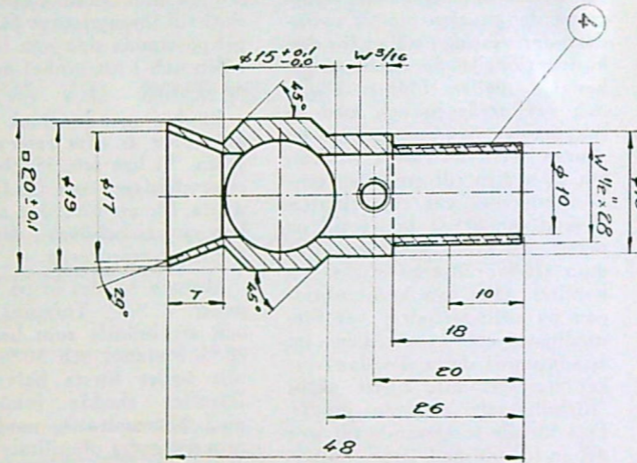
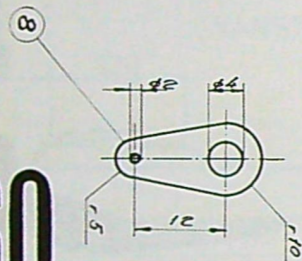
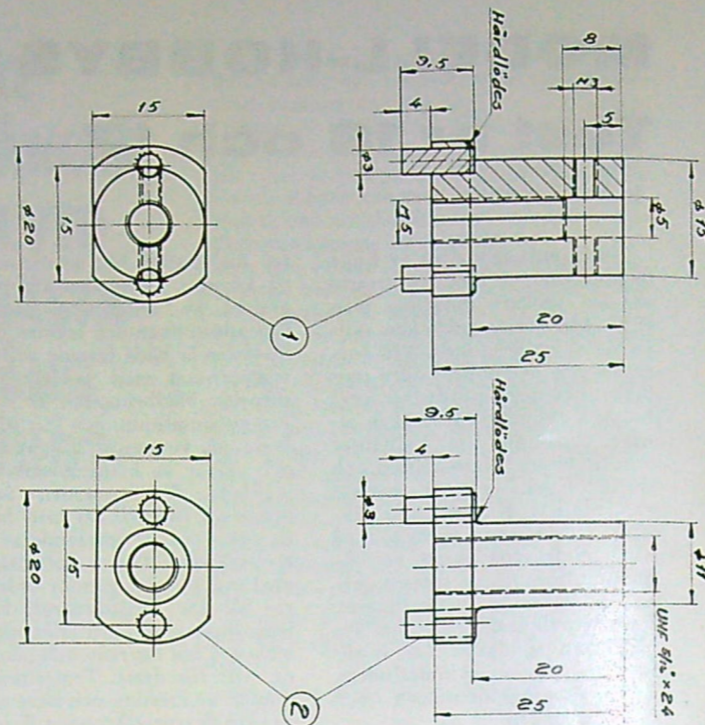
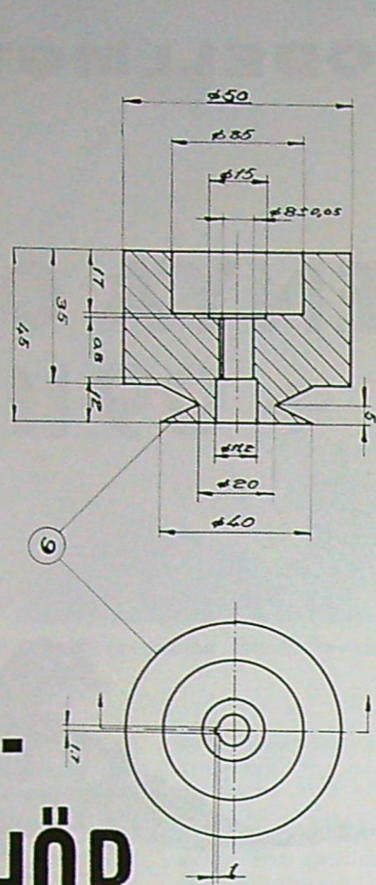
Varvtalsmätningar utan trottell. Bränsle: dels Shell Nitromite 5, dels Cox Racing. Glödstitt: Enya 4.

Propeller	Nitromite 5	Cox Racing
Tornado Nylon 1"×4"	12800 rpm	—
Power Prop 7"×4"	13800 "	14200 rpm
Top Flite trä 7"×3"	14400 "	15000 "
Super Nylon 6"×4"	16600 "	17200 "

Lennarth Larsson

Tillbehör till marinversionen av Mc Coy 60: 1) Kopplings-skiva av stål SIS 1350, 2) Dito, 3) Kopplingsmellan-lägg av gummi, 4) Förgasar-hus av 20x20 mm alumi-nium, 5) Trotteltromma av mässing, 6) Trotteltbricka av mässing, 7) Låsmutter B6M-4, 8) Trotteltarm av 1 mm mäs-singsplåt, 9) Svänghjul av mässing. Detaljerna ritade i skala 1:1 och 1:2.

# MARIN-TILLBEHÖR TILL MC COY 60



Om man vill börja köra radiostyrd båt i klass C finner man att det inte finns så sär-skilt bra sortering av 10 cm<sup>3</sup> motorer. Ty-värr finns det bara en motor med båttillbe-hör, och denna motor har inte kullager, vil-ket man på grund av slitaget helst vill ha. En motor som uppfyller de flesta önsknin-gar är Mc Coy 60.

Om man har tillgång till en svarv och är lite händig tillverkar man lätt båttillbehö-ren efter nedanstående ritning. Det som saknas på ritningen är vattenkylmanteln, denna till-verkas av ett glödgat kopparrör. Man lindar helt enkelt röret runt de blanka luftkylflän-sarna. Om man använder 4 mm kopparrör får det rum 5 varv. Trotteln hävarm får man utforma beroende på hur man placerat motorservon och hur lång servons dragrö-relse är.

Kopplingen är av en typ med mycket hög verkningsgrad. Den fordrar dock att man centrerar propeller- och motoraxel mycket noga. Kopplingshalvan som sitter på propel-leraxeln fixeras med två stoppskruvar M3x5. Gummimellanlägget bör vara armerat med bomullsgarn.

Jag hoppas ritningen kan bli till nytta och nöje och önskar lycka till.

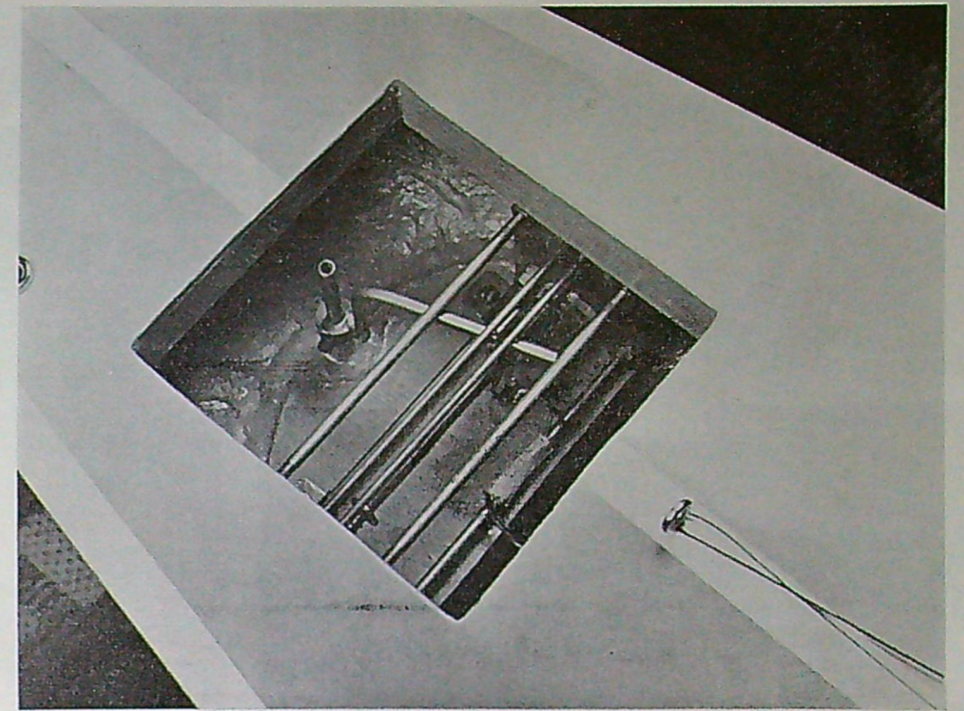
Olle Rex

Efter prov med olika typer av roderme-kanismer har jag funnit att den som nu ska beskrivas ger en lämplig roderhastighet. Den är dessutom mycket driftsäker och lättbyggd.

Efter sitt funktionssätt kallas den skruv-servo. Den fungerar i princip enligt följande. En mutter som man hindrar att rotera sitter på en gängad axel. När axeln roterar kommer muttern att flytta sig. Mutterns rö-relse utnyttjar man sedan för att få roder-kulten att röra sig. För att ge ett lämpligt roderutslag ska roderkultens längd vara 40 mm.

Den använda elmotorn är en Microperm 2000, som växlats ned med en enkel kugg-växel. Kuggväxels utväxlingsförhållande är 1:7, vilket uppnåts med två hos Wentzels inköpta mässingskugghjul. Det mindre med 10 kuggar och det större med 70 kuggar. Det mindre fästes med en lödloppa direkt på motoraxeln. Genom lödning fäster man det större på den gängade axeln.

Den gängade axeln är en 100 mm lång M4-skrub av mässing. Denna har symmetriskt i varje ände svarvats ned till en diameter av 3 mm. Detta har gjorts så att den gängade delen fått en längd av 62 mm. Två 15 mm långa spiralfjädrar monteras i varje ände av axeln. Dessa har till uppgift att under drift trycka på muttern när denna har kommit till



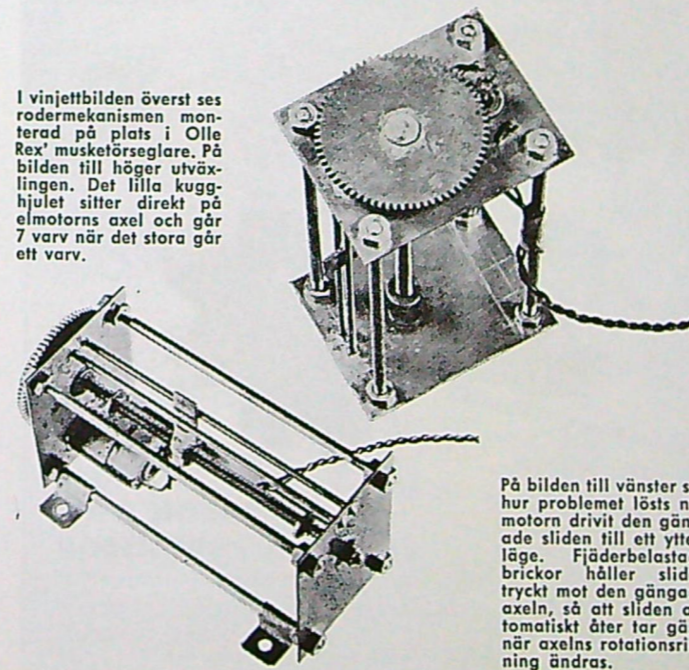
## RODERMEKANISM FÖR SEGELBÅTAR

änden av axeln. På båda sidor om fjädrarna sitter 1 mm tjocka brickor. Axeln fixeras i axiell led dels genom det stora kugghjulet och dels genom ett 3 mm långt mässingsrör. Chas-sit är uppbyggt av 1 mm mässingsplåt och fyra stycken M3-skrivar vars längd är 95 mm. De båda chassigavlarnas yttermått är 40x50 mm. Övriga detaljers utformning framgår av bilderna.

Jag hoppas att denna beskrivning kan lösa era roderservoproblem. Lycka till!

Olle Rex

I vinjettbilden överst ses rodermekanismen monterad på plats i Olle Rex' musketörseglare. På bilden till höger utväxlingen. Det lilla kugghjulet sitter direkt på elmotorns axel och går 7 varv när det stora går ett varv.



På bilden till vänster ses hur problemet lösts när motorn drivit den gängade sliden till ett ytterläge. Fjäderbelastade brickor håller sliden tryckt mot den gängade axeln, så att sliden automatiskt åter tar gång när axelns rotationsriktning ändras.

## DEAC-BATTERIER

gastäta, helt slutna, underhållsfria

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



Ovan till vänster: Bert och Erik Wennborg med sin radiostyrda flotta vid SM 1963. Neptunbolagets Einar i förgrunden. Einar har med den äran ägnat sig åt isbrytning i Trollhätte kanal. Överst brytning i 4-6 mm is, nederst i svårare is, 12-15 mm.

## "EINAR" BRÖT 15 MM IS!

Erik och Bert Wennborg i Trollhättan gjorde sensation på förra årets radiobåt-SM då de föresåde sin vackra radiobåtflotta — se bilden överst här på sidan och reportaget i Modell-Hobby nr 8 förra året! Sedan dess har de inte varit överksamma, och vi kan säkert också i fortsättningen vänta intressanta nyheter från detta händiga far-son-team.

Senaste nyheten är att bogserbåten Einar, skalamodell av Neptunbolagets bogserbåt med samma namn (hemmahörande i Göteborg), liksom sin förebild provats som isbrytare hemma i Trollhättan. Sonen, 24-årig Bert, har skickat bilder från isbrytningen och rapporterar följande:

— Vi har provat Einar vid gång i is och blev förbluffade över den kraft som båtens maskin utvecklar. Att den var stark visste vi förut. Einar har nämligen fått bogsera en bohuseka med två personer ombord (och vi är ju båda ganska fullvuxna), och det har den klarat galant.

— Nu har den också använts som isbrytare. 4-6 mm is klarade den lätt utan att hindras i sin framfart. Vi gav oss emellertid inte med detta, utan provade allt tjockare is, varvid båten fick backa och ta sats. Resultatet blev att vi kunde bryta 12-15 mm is med en halv båtlängd vid varje försök. Det var otroligt vad den liknade sin förebild i den här praktiska övningen! Skrovet tog ingen skada av gången i is, inte ens färgen skavdes bort.

En bidragande orsak till att Einar klarar isen så bra är utan tvivel den höga vikten, 21 kg.

Därmed har bogserbåtstypen som radiostyrd båt åter visat sig vara något av det roligaste man kan ha...



# 50 av 100 miniracingsatser utdelade

I vår stora prenumerationskampanj kring nyåret lottades sammanlagt 100 satser — här följer fördelningen över de 50 första. De övriga 50 namnen kommer i nästa nummer av Modell-Hobby!  
Docent E. J. Durehan, Uppsala. Hugo Frykner, Trollhättan. K. E. Pettersson, Klinten. Christer Fahlgren, Repströmsgruvan. Per-Ake Walterson, Näs. Göran Zebühr, Johannesshov. Ingemar Armdal, Södra Vi. K. G. Andersson, Nyköping. Morgan Lindberg, Svanesund. Ove Gustavsson, Laxå. Göran Karlsson, Norrköping 4. Leif Haraldsen, Göteborg

SV. Karl Einar Palm, Kiruna. C. Bengt Carlsson, Karlstad. Jan Hjelmoth, Osby. Roland Hedlund, Gävle 9. Christer Vallstrand, Bromma. Karl E. Lundberg, Spånga 2. Claes-Göran Sandström, Stockholm Sö. Sixten Falkman, Hälisingborg. Ake Nihlen, Gellinge. Bertil Persson, Landafors. Lars-Ake Johansson, Vittinge. Ake Akerlund, Jäkköck. Håkan Björk, Gärdsta. Ken Andersson, Västervik. Bo Enberg, Arvidsjaur. Christer Blomgren, Sundbyberg. Stud. B. Karlsson, Danderyd. Lars Ljungström, Lidköping 3. Sten Nilsson, Eskilstuna 5. Svante Samuels-

son, V. Frölunda. Sven Larsson, Djurholm 1. Christer Lindberg, Bandhagen. Rolf Berglund, Ramvik. Per-Erik Zachrisson, Skellefteå. Per Karlsson, Bromölla. Jonnie Brundin, Ektorp. Kjell Törngren, Göteborg H. Per Ekeroot, Lycksele. P. H. Klaening, Eskilstuna. Torbjörn Brännström, Johannisberg. Lars Inge Akerlund, Frövå. Gunnar Höri, Kiruna 3. Staffan Lindgren, Piteå. Bertil Pettersson, Göteborg V. Ingemar Christiansson, Stenstorp. Bengt Bengtsson, Norrköping 7. Dan Olsson, Motala. Göran Viking, Enskede.

## MODELLBÅTHOBBY BLIR INTERNATIONELL

Vid svenska Modellbåtförbundets årsmöte i Örebro härförleden fattade man det mycket viktiga beslutet att anmäla förbundet till det internationella modellbåtförbundet "Naviga". Denna kloka åtgärd kommer att medföra en rad intressanta förändringar i reglerna och i det internationella samarbetet.

Naviga har sitt sekretariat i Wien, är startat av schweizare och har den mest intensiva verksamheten i Västtyskland, där den sydtytiska staden Ulm är det centrum där de största tävlingarna har gått och kommer att gå det närmaste året. Vi svenskar har tidigare varit representerade som observatörer på tävlingar i Ulm (refererade i Modell-Hobby av Axel Lundquist) — och även blivit observerade av den utländska expertisen.

Den viktigaste och närmast aktuella regeländringen för radiobåtarna är klassin-

delningen efter motorvolym. De tre internationella klasserna för hastighet är

upp till 3,5 cc,  
3,5-10 cc,  
över 10 cc med praktisk gräns vid 30 cc.

För navigering gäller "poängplockning" under ett varv på en navigationsbana som ska klaras inom en maximitid, i regel 4 eller 5 minuter. I denna klass kan såväl kolmotorer som elmotorer (och eventuella ångbåtar) tävla gemensamt.

Aven seglarna får så småningom ändra sina regler efter det internationella bestämmelser, men där tar man det lugnare.

Speedbåtarna med centrumlina bör få väsentligt ökade chanser nu, när de får en enhetligare klassindelning och större möjligheter att tävla internationellt.

Med SMBF:s inträde i Naviga följer givetvis rätten att delta i EM-tävlingarna. En hitills i båtsammanhang icke tillämplad re-

gel är att varje båtörare ska ha byggt sin båt själv.

1964 års SM går efter de gamla reglerna, förmodligen första lördagen och söndagen i september (den 5-6/9) i Örebro.

Tillfälle att prova Navigas bestämmelser får radiobåtfolket redan vid Stockholms-regattan den 6-7 juni på Trekanten.

Radiobåtseglarna får en egen SM-tävling i Stockholm i höst, dag ej fastställd.

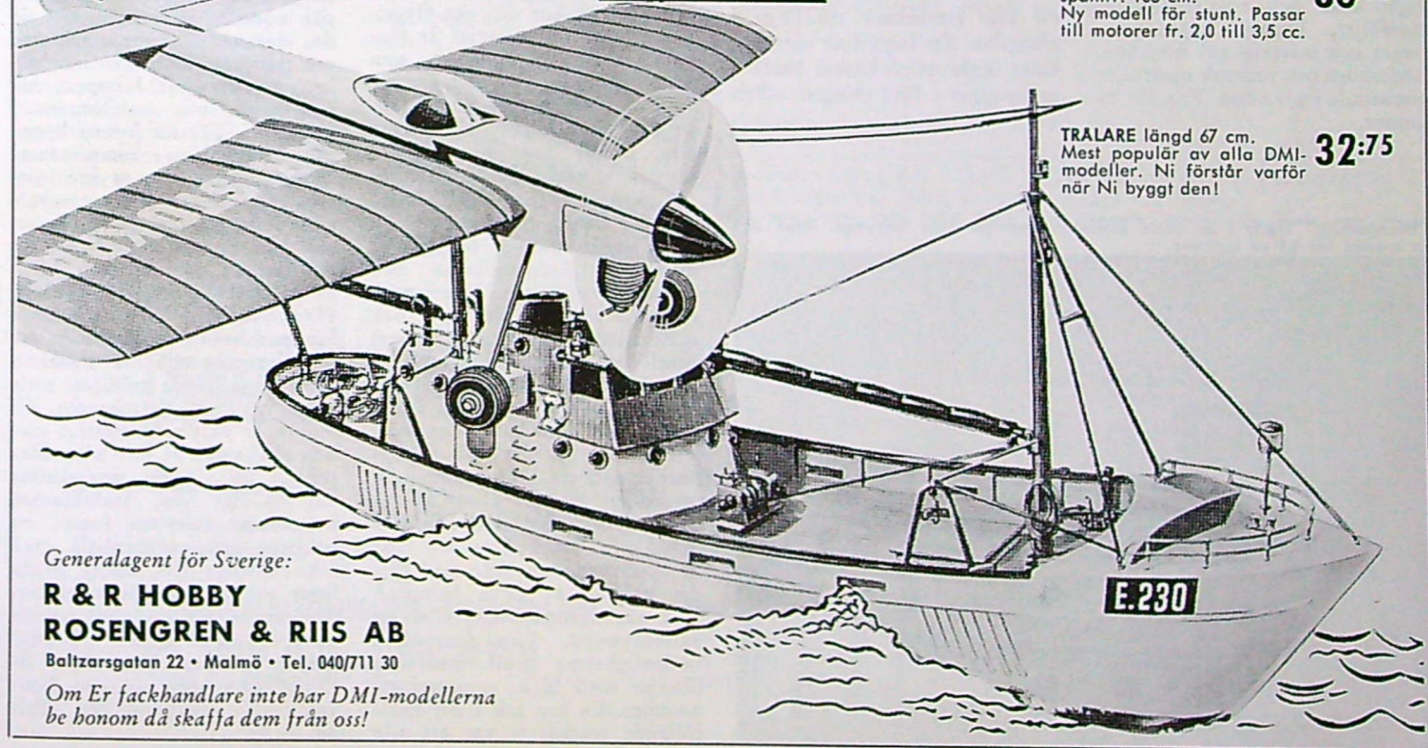
Slutligen kan nämnas att SMBF fått en ny ordförande, nämligen Per Björkner, som ska leda förbundets verksamhet i samarbete med Michael och Leslie Broom. Vid årsmötet utsågs även en pressombudsman, Tommy Bennvik, som har lovat att titt och tätt hålla Modell-Hobbys läsekrets underrettad om vad som sker på det organisatoriska området inom modellbåthobbyn.

Välkänt danskt fabri-  
kat, som erövrat  
Sverige



### DANSK MODELFLYVEINDUSTRIS

flyg- och båtmodeller har snabbt blivit en försäljningssuccé i Sverige tack vare att de genom bra förarbete och fin passform är lätta att bygga — lätta att få gott resultat med. Med en DMI-modell blir Ni alltid nöjd med Er egen arbetsinsats! Begär vår Hobbykatalog 1963-64!



ARISTOKRAT  
spännv. 103 cm.  
Ny modell för stunt. Passar  
till motorer fr. 2,0 till 3,5 cc. **36:50**

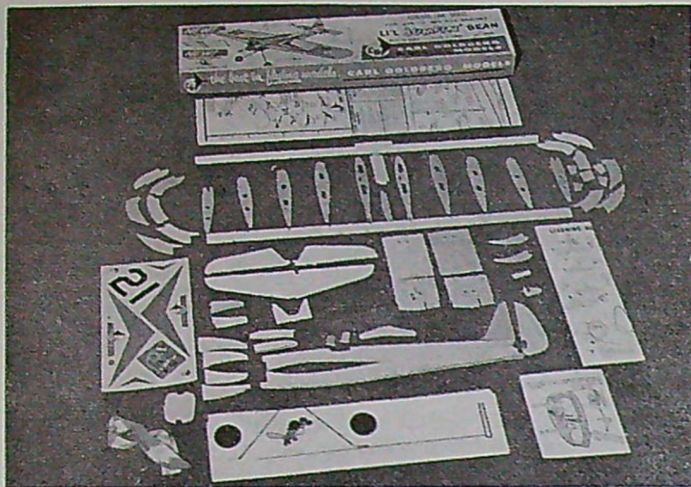
TRALARE längd 67 cm.  
Mest populär av alla DMI-  
modeller. Ni förstår varför  
när Ni byggt den! **32:75**

Generalagent för Sverige:

**R & R HOBBY**  
**ROSENGREN & RIIS AB**

Baltzarsgatan 22 • Malmö • Tel. 040/711 30

Om Er fackhandlare inte har DMI-modellerna  
be honom då skaffa dem från oss!

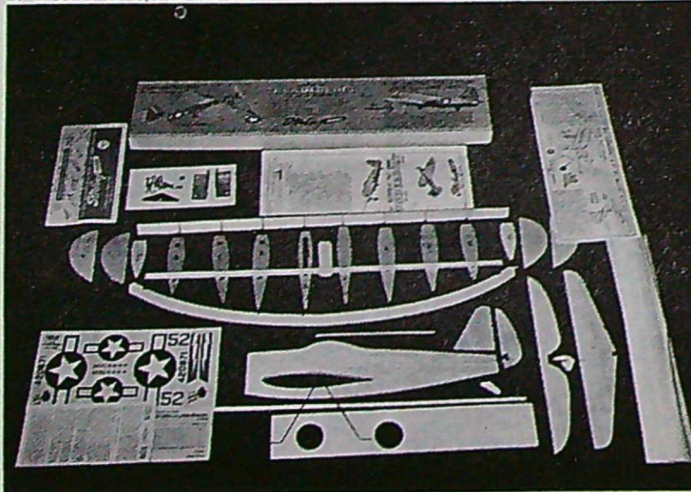


"Den lilla hoppande bönan" är det roliga namnet på den här byggsatsen till en stuntmodell för 0,8 cc motorer.

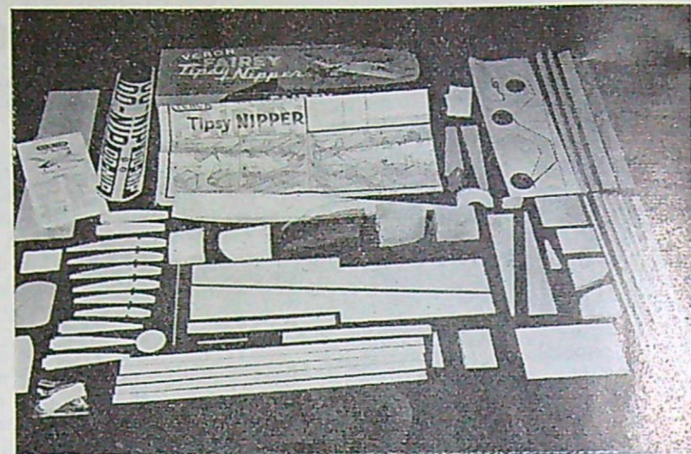
### "Hoppande lillbönan" kul stuntkärna

"Li'l Jumpin' Bean" från Goldberg Models är en liten stuntmodell av träningstyp avsedd för 0,8 cm<sup>3</sup> glödströmsmotorer med tank och radialfästen. Ritningen visar hur modellen kan modifieras för andra motorer och innehåller dessutom vingen i hel skala samt tecknade steg-för-steg-instruktioner. En stor karta med dekaler medföljer, liksom plastkabin. Samtliga balsadelar och plywooddelar är stansade. Balsan är av lämplig hårdhet och stansningen väl utförd. Plywooden var relativt väl stansad men några bitar behövde hjälp av kniv för att lossna. Färdigfrästa fram- och bakkanten med spår för spryglarna ingår liksom beklädnadspapper för vingen. Landnings- och sporrställ är färdigbockade och tre gummihjul medföljer, liksom lingenomföringar och material till störtstång. Roderhorn och roderok medföljer utstansade i plywood. Pris 10: 85 kronor.

"Thunderbolt" ingår i en serie semiskalamodeller från Sterlings. Även den är avsedd för 0,8 cc motorer.



# HOBBY-NYTT



Topsy Nipper kan byggas för linkontroll eller styras med enkanalsradio. Det hör till det mera lättbyggda.

### Linbaby från Sterlings

Sterling har en serie små lin-kontrollmodeller av semiskala-typ, avsedda för 0,8 cm<sup>3</sup> glödströmsmotorer med tank och radialfäste. Vi har valt ut "Thunderbolt" och tittat lite närmare på den byggsatsen. Ritningen innehåller steg-för-steg-instruktion med text och bilder men ej i full skala. En treplansskiss i 1/4 skala över modellen finns dock. Balsan är mycket välstansad och av god kvalitet. Kroppen är t.o.m. redan rundad på över- och undersidan. Framkanten är formfräst och spår är sågade för spryglarna. Bakkanten är stansad i ett stycke ur ett flak då den är bågformad. Färdigbockat landställ och svarta trähjul medföljer. Ett praktiskt universalfäste av metall för motorn liksom ett roderok och fästskruvar för såväl motor som motorbock medföljer i plastpåse. Ett stort flak med dekaler ingår också liksom beklädnadspapper för vingen. Pris 13: — kr.

### Inte så nipprigt!

Verons nyaste byggsats "Topsy Nipper", är en byggsats av den där typen som man endast tycks behöva klämma ut en tub lim i och skaka om i kartongen för att modellen ska vara färdigbyggd. Den är avsedd som friflygande skalmodell eller radiostyrd med enkanalsradio av den moderna heltransistoriserade typen och motorstorlekar från 0,5 cm<sup>3</sup> diesel- till 1,2 cm<sup>3</sup> glödströmsmotorer beroende på hur den ska flygas. I stort sett allt material är färdigbearbetat och ritningen, som är i fullskala, innehåller dessutom en bildserie steg-för-steg-instruktion för bygget. Ytterligare text, utöver den på ritningen, finns i ett medföljande häfte.

Kroppens undersida är ett färdigfräst block, liksom de block vilka utgör nos och överdel på modellen. Kroppssidorna och spanten är utsågade, liksom ving-spetsar, vingförstärkningar och motorspant av plywood. Vingens fram- och bakkanten är färdigfrästa och har sågade uttag för spryglarna. Dessa är synnerligen välstansade i bra balsa. Landstället, av noshjulstyp, är färdigbockat och tre svampgummihjul medföljer liksom även nylon-spinner och stor, färdigformad plastkabin. Stabilisator och fena är uppbyggda men kan med fördel utföras av lätta balsaflik med någon förstävning eller av balsaplywood. För den rätta skalenshållningen skall medföljer dekaler med bl.a. registreringsnummer. En bra sak i det medföljande texthäftet var att alla

mått var angivna i såväl tum som mm. Pris 48: — kr.

### RC-babies för nybörjare

Sterlings "Minnie Mambo" är den minsta och nyaste i en serie på tre R/C-modeller i vilka namnet "Mambo" ingår. Denna serie är avsedd för nybörjaren såväl rent byggtekniskt som vad radiostyrningen beträffar. Man bör dock inte bygga den utan att tidigare ha byggt åtminstone ett par modeller så att man lärt sig de elementära byggprinciperna och tekniken. Ritningen innehåller en sidovy av kroppen, en vinghalvan och stabilisatorn i full skala. För att kunna bygga andra vinghalvan rekommenderas byggaren att gnida ut lite matolja på ritningen så att vinghalvan syns igenom på baksidan och kan byggas där. Balsan är väl stansad men behöver hjälp av rakblad för att lossa perfekt. Plywooddelarna behövde hjälpas loss med kniv ur flaken men var i övrigt rakt och bra stansade. Spryglarna kunde möjligen varit något styvare. Framkanten till vingen är delvis färdigfräst medan bakkanten är helt klar. Materialet till vingens torsionsnäsa var onödigt hårt. Stabilisatorn byggs upp runt en fram-, en bakkant och en mittbalk med s.k. capstrips, dvs. tunna, breda lister, som spryglar. Konstruktionen ger en lätt och stark stabilisator, om än något mer tillkrånglad än vanligt. Landstället är färdigbockat och av den konventionella tvåhjulstypen. Pris 36: — kr.

# FRÅGA OSS OM HOBBY!

Många av våra läsare vill ha en starkare kontakt med redaktionen och med sin hobby. Det tar sig uttryck genom brev och telefonsamtal, där man dels ställer diverse frågor om saker och ting som inte tydligt framgått av texten, dels framför önskemål om tidningens innehåll. Hittills har det inte varit möjligt att på ett tillfredsställande sätt sköta denna service åt läsarna.

Men vi ska göra ett försök! Det blir ingen frågelåda i vanlig bemärkelse, utan mera en diskussion, med vars hjälp vi ska föra fram tidningen och göra den bättre och mera i enlighet med läsarnas krav.

Men först något om den mest diskuterade frågan, nämligen den om fördelningen av materialet på våra olika hobbygrenar. I de tre senaste numren har vi ägnat en stor del av utrymmet åt tåg. Lokomotorstningen och de hundratalens svaren på denna visar att intresset är stort, och med Robert Kutschbachs hjälp har vi fäst uppmärksamheten på en för svensk modelljärnvägshobby mycket väsentlig punkt, nämligen att parken av svenska modeller måste utökas.

Många av dem som deltog i röstningen har inte nöjt sig med att fylla i kupongen, utan har även kommenterat Kutschbachs lokurval. Vi ska i denna spalt och även i separata artiklar ta upp en del av insändarna till diskussion. Och naturligtvis ska läsarna även i fortsättningen få säga sitt hjärtas mening om sin hobby.

Modelljärnvägsavdelningen har nu genom det stora pådraget tillfört många nya medarbetare och alla läsare har funnit stora gemensamma intressen. Att mj-avdelningen nu volymsmässigt minskar något kommer säkerligen att kompenseras av ett tekniskt sett bättre och intressantare innehåll.

Men även alla andra hobbyutövare ska nu få sin stora chans att säga vad de önskar av sin hobby och av sin hobbytidning. Vi ber alla intresserade att studera de senaste numren och komma med synpunkter och förslag, gärna med hjälp av kupongen nedan.

Som alla ser har Buzz Cooper i detta nummer fått göra sitt just för denna spalt. Det sker f.ö. på förslag från en av våra läsare. En av huvudfrågorna i enkäten på kupongen är om Buzz Cooper — och serier överhuvudtaget — behöver förekomma i Modell-Hobby.

Banans utrymme i utbyggt skick är 1,75x2,50 m. Man kan också bygga banan med lösa delar. Masonitmaterial till 2-spårig 90°-kurva kostar 5:—, till raksträcker (tre remсор masonit 745x85 mm går åt till 745 mm tvåspårig bana) 1:50. Till detta kommer tvärlåar, som kostar 40 öre styck. Man bör använda 5 slår på rakan, 4 för kurvan.

### Gör Modell-Hobby bättre genom att svara på frågor

Avsikten är att vi på denna sida ska ge tips och svar på frågor från läsekretsen. Men just nu vill redaktionen fråga läsarna. Använd det här formuläret, skriv av det eller skriv oss ett brev av helt eget fabrikat. Vi kommer att läsa det med största eftertanke. Vi vill göra Modell-Hobby bättre genom att ta råd av våra läsare i denna första läsvaldesundersökning.

## VI FRÅGAR ER!

	Bör utökas	Är lagom	Bör minskas	Bör slopas
Modellflygavdelningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Friflygande modeller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segelflygmodeller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gummimotormodeller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kolvmotormodeller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radiostyrda modeller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linstyrning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportflygavdelningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Modellbåtavdelningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radiostyrda båtar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kolvmotordrivna båtar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segelbåtar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speedbåtar med lina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Experimentfarkoster (mefor osv.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Allmänt om radiostyrning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miniracing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plastbilar (customizing)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plastbygge, allmänt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Modellracerbilar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Modelljärnvägar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buzz Cooper	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Egna förslag: Jag vill läsa mer om .....

Jag tycker minst om artiklar av typ: .....

Namn: .....

Yrke, titel, ålder: .....

Adress: .....

Insändes senast den 1 april till Modell-Hobby, Dannemoragatan 20, Stockholm Va. Märk kuvertet "Fråga om hobby".



Världsfabriken för elektrotekniskt experiment-material.

### Generalagent

med permanent utställning och service för 30 ledande fabriker:

### BRÖDERNA JONSSONS INDUSTRI AB

Karlavägen 24, tel. 10 58 00, 20 58 44  
Fack 37. Stockholm 26.

Miniracing-anläggningar

STABO-CAR

Modell-konstr. byggsatser

STABO.

Radar-apparatur och fjärrstyrningsapparaten —

Funk STABO

Telefonanläggningar med batteri för upp till 1000 mtr. samtal —

STABOFON.

1964 presenteras bl. a. dynamo-drivna miniracingbanor samt i detalj utarbetade experiment-byggsatser enl. senaste vetenskapliga normer.

# 1964 ÅRS NYHETER I MODELLJÄRNVÄG

Bl. a. Zeuke, Piko, Gützold o. Schicht



Zeuke-TT BR 92

## NYHETER FRÅN ZEUKER TT

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

### GOBBITAR FÖR HO-VÄNNER

"Piko" har nu kommit ut med några verkligt fina nyheter. Bl. a. ett 50-tal olika godsvagnar från alla europeiska länder. Något för Er som samlar på sällsynta vagnar. Alla Piko-koppel passar till Märklin, Liliput, Gützold & Schicht, är även lätt utbytbara. Dessutom har alla vagnar isolerade hjul.

### LOKTILLVERKARE

"Gützold" är tillverkare av enbart lok och ur deras program har vi valt de vackraste modellerna som t. ex.: BR 64 (57:50) se bilden ovan och BR 75 (76:—). Tunga ånglok med utsökt detaljering. Vidare ett litet tjockskikt diesellok för växlingsjänst, BN 150 (32:50). Alla Gützold-lok drivs via snäckväxel, som ger jämn gång och absolut skalenlig hastighet.

### KÄNDA EUROPEISKA VAGNAR

"Schicht" bygger person- och snälltågsvagnar av kända europeiska typer. Här rekommenderar vi en absolut "toppgrej". TVÄVANINGSVAGNAR i skala H0 passande alla fabriker 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 miniatyrmockeller 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 vår stora H0-katalog för 2:— (i frimärken) och Zeuke TT samt TT-tillbehör för 1:50 (i frimärken).

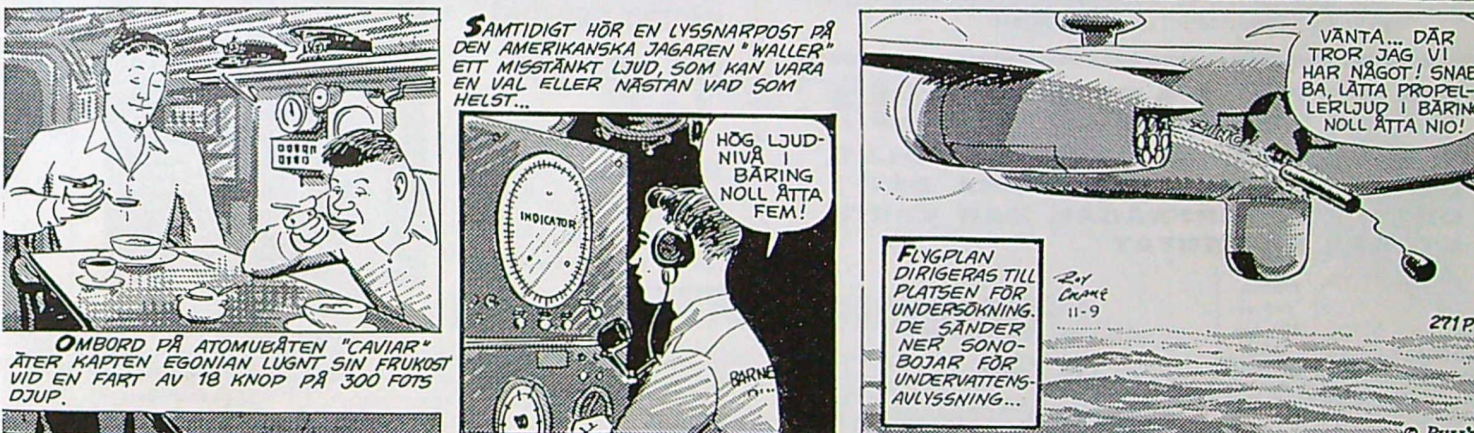
### Nyheter finns i dessa affärer:

- Eskilstuna: Nya Leksaksaff., Köpmang. 31
- Lasses Leksaker Eft., Tegelbruksg. 1. (Zeuke smalspår i H0)
- Göteborg: Wettergren o Kerber's Hobbyavdelning, Vasag. 22.
- Gävle: Åke Romeis Hobbyaffär, Norra Kungsgatan 11.
- Huddinge: Kjellbergs Porslin o Leksaker, Sjödal's torg.

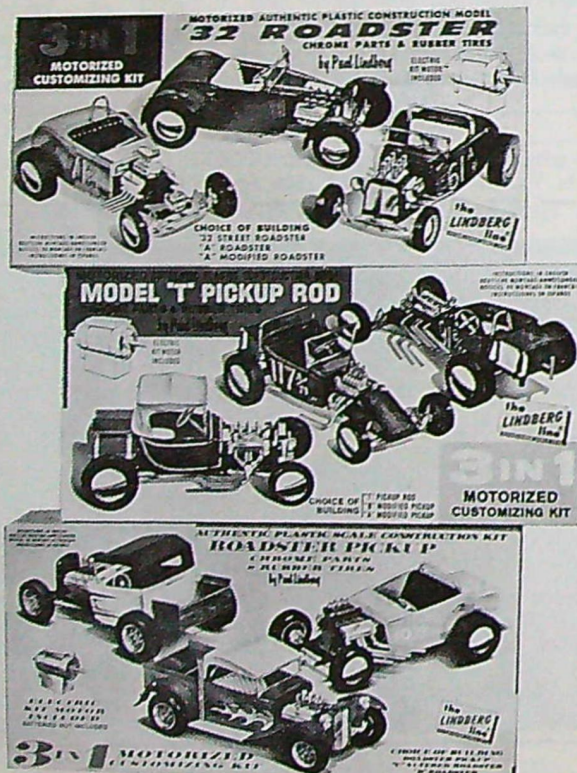
- Hälsingborg: Bröderna Boréus AB.
- Katrineholm: ModellSport, Vasavägen 42.
- Linköping: Hobbylaget, Hamngatan 20.
- ModellSport, Torggatan 4.
- Landskrona: Freds Hobby, Hälsingborgsv. 38.
- Lund: Leksaks City, St. Gråbrödersgatan 3.
- Malmö: Leksaks City, S. Tullgatan 4.
- Norrköping: Dockans Hobby o Leksaker, Skolgatan 6.
- Sala: Elons Specialaffär i Leks. o Hobby, Norrbygatan 5.
- Stockholm: Hobby-Teknik, Upplandsgatan 41.
- Lek-Tjänst, St. Eriksgatan 42.
- Lek-Tjänst, Solna Centrum.
- Lek o Hobby, Farsta Torg.
- Thor-Hobby, Skånegatan 53.
- Thor-Hobby, Renstiernasgatan 13.
- Thor-Hobby, Ostgötagatan 40.
- Södertälje: Norrins Leksaker, Jovisgatan 9.
- Västerås: Hobbylek AB, Köpmangatan 12.
- Zetterlunds Eft., Köpmangatan 1 B.
- Örebro: Lek o Hobby, Engelbrektsgratan 30.

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

# LÄS BUZZ COOPER.



# ÅRETS STORA NYHETER I HOT ROD



Lindberg Lines' nya serie "3 in 1" med elmotor. En så liten el-motor har Ni aldrig kunnat bygga själv förut! Monteras med kuggväxlar vid bilens bakaxel.

Ford 32 Roadster. Kan byggas som en "street roadster", modifieras till en tävlingsbil eller förses med motor och tillbehör som gör den till en riktig "drag". 75 delar i plast, 50 kromdetaljer, 4 vanliga hjul och 2 "slicks", dekal och motorbyggsats ..... kr 16:25

Ford T Pickup. Kan byggas som hot rod i pickup-version, förses med strömlinjeplåtar och slicks för klass A eller görs om till en-sittig B-modell. 91 plastdelar, 54 kromdetaljer, 4 vanliga hjul och 2 slicks, dekal och motorbyggsats ..... kr 16:25

Roadster Pickup. Typiskt "hembygge". Kan lättas upp till en B-roadster eller bli en snabb C-roadster med kompressor och raka rör. 76 plastdelar, 40 kromdetaljer, 4 vanliga hjul och 2 slicks, dekal och motorbyggsats ..... kr 16:25



Härmed beställas

..... st Ford 32 Roadster,

..... st Ford T Pickup

..... st Roadster Pickup

att sändas mot postförskott till

Namn .....

Adress .....

LEKSAKSBORGEN

Hobbyavdelningen

OSTERMALMSTORG 2

STOCKHOLM O

Franke-ras i Vi be-talar portot

Lösen

Svarsförsändelse Tillstånd N:o 200 STOCKHOLM 5

# TÄVLINGSKALENDERN

Nu börjar de olika modellbyggarförbunden komma med sina tävlingsprogram för året. Hittills har det kommit in tävlingsdagar från SMFF:s linstyrningssektion och från Svenska Modellbåtförbundet.

Preliminärt tävlingsprogram för linstyrning 1964

- 19/4 Juniortävlingen, Stockholm
- 26/4 Teamracing och speed, Borlänge
- 3/5 Stunt och combat i Motala
- 17—18/5 Vårtävling, Bromma
- 31/5 Ut = uttagningstävlingen för Nordiska Landskampen och VM, förmodligen på Bromma
- Nordiska Landskampen i Danmark
- 22—23/8 SM, kanske på F 18, Tullinge
- 2/9 VM i Budapest, Ungern
- 20/9 Stunt- och combatävling, troligen i Stockholm, "tröst-tävling" utan landslagsdeltagare
- 4/10 Solnas pokal, teamklasserna

## Friflyg

- 26/4 Vingarnas Vårtävling, Stockholm
- 3/5 Enköpings vårtävling
- 7/5 Distriktsmästerskapsdag, hela landet
- 24/5 Majpokalen, Uppsala
- 31/5 Tempotävlingen, hela landet
- 7/6 Skvaderns nattävling, Sundsvall
- 13—14/6 Solsträffen, Brattfors

## SMBF:s program för radiostyrda båtar

- 26/4 Göteborg, motorbåtar
- 23—24/4 "Trekantregattan", enbart segelbåtar
- 24/5 Göteborg, lokal motorbåttävling
- 31/5 Radiobåttävling i Borlänge (förmodligen även segelbåtar)
- 6—7/6 Stockholms-regattan, motorbåtar + segelbåtuppvisning
- 14/6 Örebro, motorbåtar
- 16/8 Västerås, motorbåtar
- 16/8 Göteborg, motorbåtar
- 5—6/9 SM för motorbåtar i Örebro
- 13/9 Västerås, Arosregattan för motor- och segelbåtar
- 2/2 Segelbåtarnas SM ej tidsfixerat, går förmodligen i slutet på augusti i Södertälje (vid Scania-Vabis)

# GÖR DET NU!

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

TILL  
MODELL-  
HOBBY

Franke-  
ras ej  
MH be-  
talar  
portot

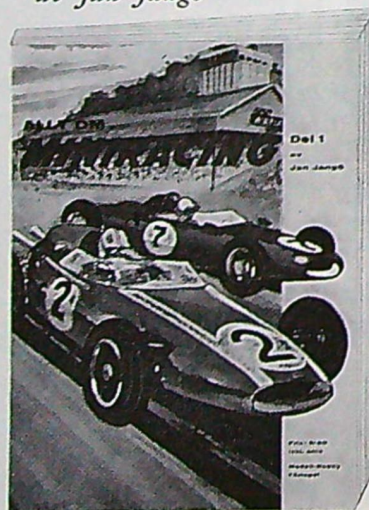
Allt om miniracing  
av Jan Jangö

Dannemoragatan 20  
STOCKHOLM VA

Jag beställer härmed ..... st  
miniracingbok à 9: 60 inkl. oms.  
+ frakt.  
V. g. texta tydligt.

Namn .....

Adress .....



LÖSEN

Svarsförsändelse  
Tillstånd nr 14  
Stockholm 23

## MODELL-HOBBYs RADANNONSER

Annonspriset är kronor 2: 50 per rad, betalas i förskott. Bifoga annonskostnaden i frimärken eller sätt in beloppet på postgirokonto 65 90 65. Adress: MODELL-HOBBY, Annonsavdelningen, Dannemoraga-

tan 20, Stockholm Va. Tel. 33 62 21.

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

### SÄLJES

Trixonlägg. 210: — Fleischmann-vagnar Da-lok Trafo nytt 140: — T. Svelander, Hyggesv. 33, Östersund. Tel.: 203 25.

8-kanals radio med servo kompl. Tel.: 64 57 61.

Märklinanl. har kost. 200: — säljes för 50: —. L. Sundberg, Klingsbergsg. 48, Norrköping.

Telepilot "Marin" sändare och mottagare säljes, endast 75: —. Tel.: 0381/116 46 eft. kl. 17.00.

Modellmotor OK. Cub 2,5 cc säljes för 20: —. Krister Nyberg, Box 9605, Domnarvet.

Kompl. 3-kanals Metz Mecatron agg. Oanv. säljes p. g. a. bristande intresse för 525: —. Jan Öberg, Högalidsg. 1, Kiruna C.

Ny Webra Bully m. trottel 45: —. A. Fridén, Vinterg. 19, Skövde.

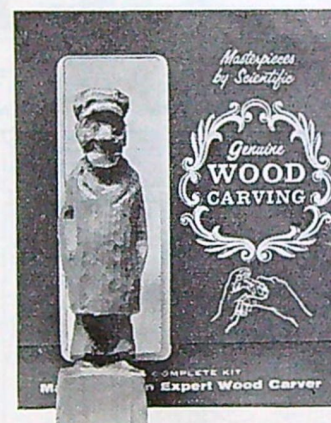
RCS 1-kanal, mätinstr., rodermek., motorer end. inkörda, AFM 600 M. issläde, hobbylit. Man, Am, Heromod, RCM & E, TFA 10 ärg., böcker m. m. Närmare upplysn. per brev el. tel. Björn Kullgren, Tingssg. 44 C, Arvika, 0570/127 46.

SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENINGSS exklusiva ritningar av svenska flygplan i skala 1:18. Finns endast i begränsat antal. Begär prospekt redan i dag från SUND-TRADING, Box 15057 Malmö 15.

FLYGBILDER: Akta fotografiska svartvita flygbilder storl. 9x12 cm. Finns i 25 olika motiv, pr st. 0: 30 kr., sats 6: 50 kr + GRATIS 1 st. färgbild av jaktplan. Mot pfsk. från E. BERGSTEN-JORN-MH.

## NY ROLIG HOBBY "DÖDERHULTARE"

Grundskuren skeppare utomordentligt väl utformad



Satsen innehåller specialkniv, hårpensel, utförlig bildbeskrivning, steg för steg. "Döderhultaren" en verkligt trevlig present för bemärkelsedagar.

Härmed beställes ..... st "Döderhultare", höjd 15 cm pris 15: 75.

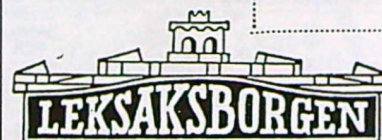
allt sändas mot postförskott till:

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

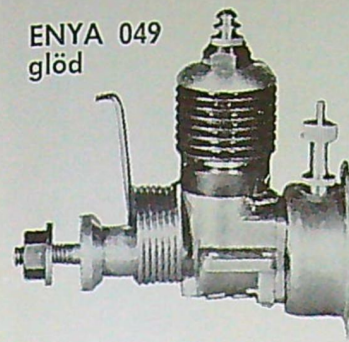
Franke-  
ras ej  
Leksaksborgen  
betalar portot



HOBBYAVDELNINGEN  
ÖSTERMALMSTORG 2  
STOCKHOLM O  
Tel. 62 14 16

Svarsförsändelse  
Tillstånd nr 200  
Stockholm 5

ENYA 049  
glöd



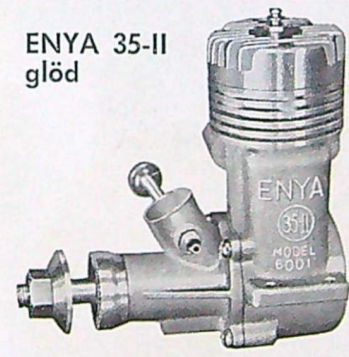
ENYA 06  
glöd



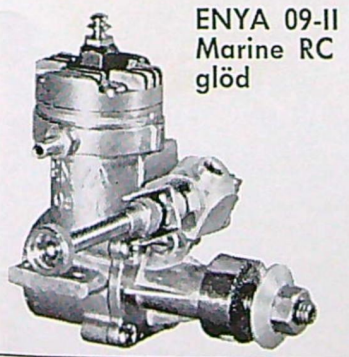
ENYA 15-II RC  
glöd



ENYA 35-II  
glöd



ENYA 09-II  
Marine RC  
glöd



# ENYA

## MODELLMOTORER

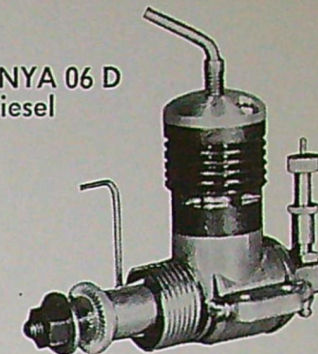
### TYP

	cm <sup>3</sup>	Standard		RC-version	
		Förr	Nu	Förr	Nu
Enya 049 glöd <b>NYHET!</b>	0,80	—	25: 50	—	34: 50
Enya 06 glöd	0,99	32: —	29: 50	—	34: 50
Enya 06 D diesel	0,99	39: 50	29: 50	42: —	47: 50
Enya 09-II glöd	1,61	39: —	37: —	49: 50	47: 50
Enya 09-II Marine <b>NYHET!</b>	1,61	—	48: —	—	58: 50
Enya 15-II glöd	2,47	48: —	44: —	58: 50	54: 50
Enya 15-II Marine <b>NYHET!</b>	2,47	—	48: —	—	69: 50
Enya 15 D-II diesel	2,48	—	73: —	—	83: 50
Enya 19-IV glöd	3,21	55: —	49: —	65: 50	59: 50
Enya 19-IV Marine <b>NYHET!</b>	3,21	—	65: —	—	75: 50
Enya 29-III B glöd	4,91	—	69: —	—	79: 50
Enya 35-II glöd	5,85	—	72: 50	—	89: 50
Enya 45 glöd	7,36	—	82: —	—	99: —
Enya 60 glöd	9,94	—	103: —	—	119: —
Enya 60 Marine	9,94	—	123: —	—	139: —
Avgasrör med ljuddämpare till 15, 19, 29, 35, 45 <b>NYHET!</b>	—	—	10: 50	—	10: 50
Avgasrör med ljuddämpare till 29, 35, 45 <b>NYHET!</b>	—	—	11: 75	—	11: 75

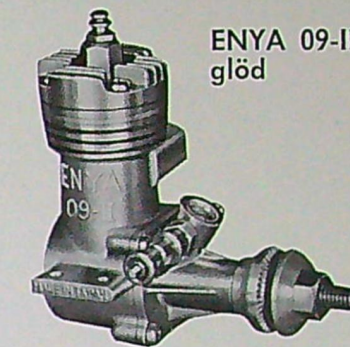
1 ÅRS GARANTI

PRIS (inkl. 6% oms)

ENYA 06 D  
diesel



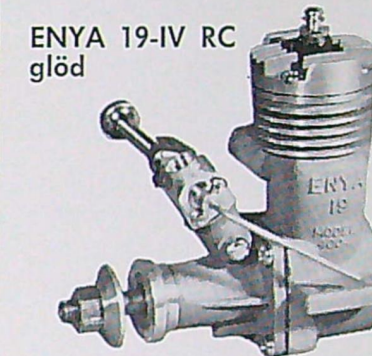
ENYA 09-II  
glöd



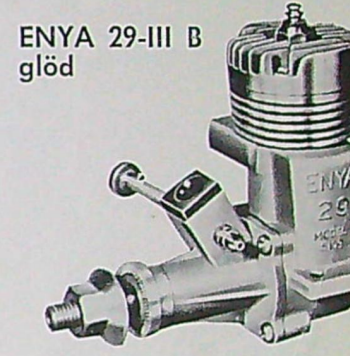
ENYA 15  
D-II RC  
diesel



ENYA 19-IV RC  
glöd



ENYA 29-III B  
glöd



## NYHETER!

Enyas motorsortiment har utökats med fyra nya modeller: Enya 049, ettrig och lättstartad 0,8 cm<sup>3</sup> glödstiftsmotor, Enya 09-II Marine, Enya 15-II Marine och Enya 19-IV Marine. Marinmotorerna har inbyggda kylmantlar och finns även med trottel. De kan förses med de nya avgasrören som även passar till övriga Enya-motorer.

## PRISSÄNKNINGAR!

På grund av den rekordartade försäljningen av Enya-motorer har priserna på de populäraste modellerna kunnat sänkas avsevärt. Se ovan!

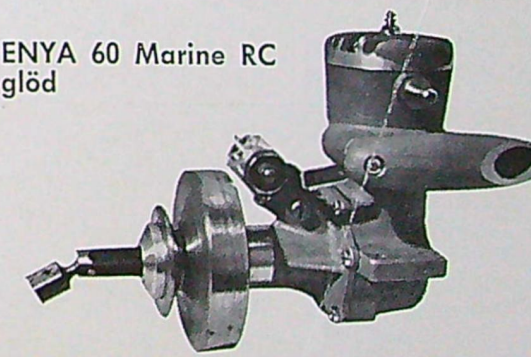


AVGASRÖR med  
LJUDDÄMPARE

ENYA 15-II  
Marine RC  
glöd



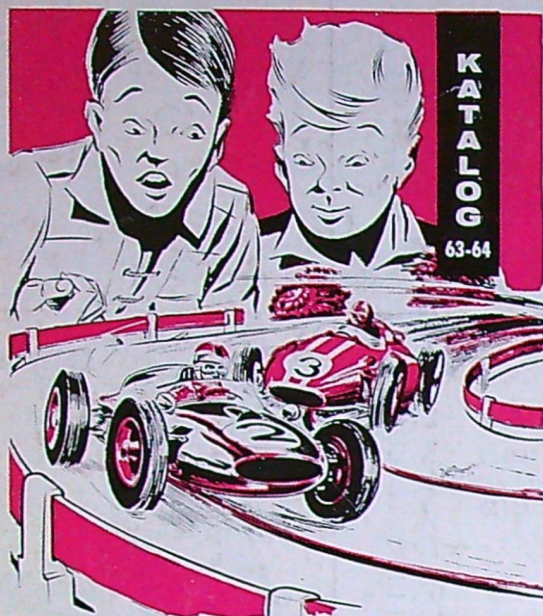
ENYA 60 Marine RC  
glöd



Generalagent:

# HOBBYTJÄNST

Olofsgatan 7 — Box 3310 — Stockholm 3 — Telefon 08/202304



# WENTZELS

# NU KOMMER DEN NYA KATALOGEN

MED HÖGINTRESSANTA NYHETER

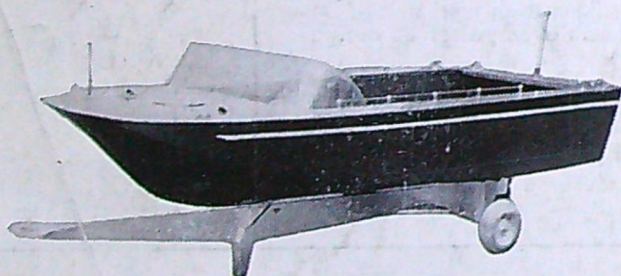
104 SIDOR — RIKT ILLUSTRERAD

Gör slag i saken nu — skaffa Er den hobby som Ni alltid önskat. Såväl äldre som ungdom ägnar sig i allt större utsträckning åt modellbygge av något slag — en fascinerande avkoppling i stressad värld ...

Vi har trettio års erfarenhet och resurser. Dels har vi egen framställning av byggsatser och tillbehör, dels har vi en omfattande utval av det bästa världsmarknaden kan erbjuda. Varje ny artikel testas noggrant innan vi släpper ut den på hobbymarknaden.

## UR INNEHÅLLET:

- GUMMIMODELLER
  - FRIFLYGMODELLER
  - MODELLMOTORBÅTAR
  - REVELL PLASTMODELLER
  - DIESELMOTORER
  - RADIOAGGREGAT
  - BALSÅ, LISTER & FLÅK
  - HUMBROL LIM & FÅRGER
- SEGELMODELLER
  - R/C-MODELLER
  - MODELLSEGELBÅTAR
  - REVELL MINIRACING
  - GLÖDSTIFTSMODELLER
  - MODELLTILLBERÖR
  - METALLPROFILER
  - TRIANG MINIC SHIPS
- LINKONTROLLMODELLER
  - SKALAMODELLER
  - FARTYGSMODELLER
  - FORMULA 152 MINIRACING
  - EL-MOTORER
  - VERKTYG
  - HOBBYLITTERATUR
  - H0 SPÅRMATERIAL etc.



## KASKAD

Elegant racerbåt med utomordentliga sjöegenskaper. Avsedd för 1—2,5 cc motorer, längd 600 mm, bredd 250 mm. Kaskad lämpar sig utmärkt för radiokontroll. Ny enastående lättbyggd konstruktion — helt spantlös. Alla delar i flygplywood (vattenfast), balsa samt hondurasmahogny är färdiga för montering. I satsen ingår även glasklar panoramaruta.

Riktpris **29:75**

### TILLBEHÖRSATS 1 till KASKAD:

Innehåller axel, propellertrumma, roder, stoppring samt nylonpropeller.  
Riktpris 10:—.

### TILLBEHÖRSATS 2 till KASKAD:

Innehåller gösstake, flaggstång, 4 halkipar, 3 knop, 2 luftintag, frälsarkrans, handräcken samt 10 handräckshällare.  
Riktpris 10:—.

Den nya HOBBYKATALOGEN kan köpas i väl sorterade hobby-, leksaks-, sport- o. järnaffärer över hela landet. Ni kan även rek. den från oss mot ins. av kr. 2:— i frimärken.

**P.S.** Den första modellen i REVELLS serie av MINIRACING bilsatser — FORD LOTUS — har just inkommit. Byggsats inkl. motor kr. 42:—.

# WENTZELS

Drottninggatan 67 • Box 3110  
STOCKHOLM 3

Jag bifogar kr. 2:— i frimärken, sänd den nya hobbykatalogen omg.  
Sänd pr postförskott plus porto:

- REVELL Ford Lotus à 42:—
- Kaskad byggsats à 29:75
- Tillbehörsats 1 Kaskad à 10:—
- Tillbehörsats 2 Kaskad à 10:—

NAMN .....

BOSTAD .....

POSTADRESS ..... MH-3