

modell

HOBBY

MED SPORTFLYG



Nr 4 · april 1964
Pris 1:75 inkl. oms.
Danmark och Norge 3:-



BEAGLE AIREDALE TESTAS
RADIOFLYG
TULLJAGAREN
TV 39



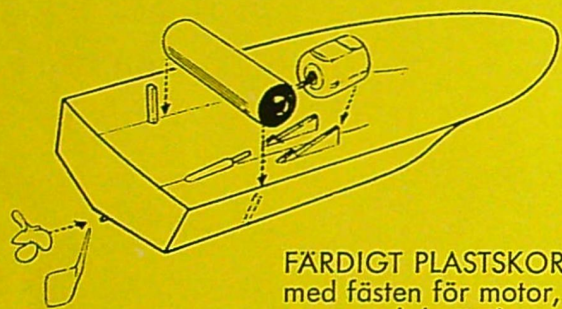
BYGG HOT ROD

MJ-NYTT I NÜRNBERG
TEKNIK • HOBBY • SPORTFLYG



SIGURD ISACSON

presenterar

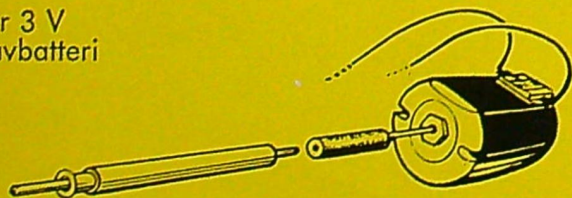


FÄRDIGT PLASTSKORV
med fästen för motor,
prop.axel, batteri o. roder



HELT FÄRDIG
ÖVERBYGGNAD
JOLLE, FLAGGA OCH DÄCKSTILLBEHÖR

För 3 V
stavbatteri



BÄTMOTORSATS finns separat —
med motor, axel och allt. Ger
högre fart, så båten delvis planar.

Tullverkets nya TULLJAGARE TV 39

snabb båt för elmotorer

Tulljagaren har färdigjutet skrov liksom sina föregångare T 52, LUX, STORÖ och SIXTEEN, med fästen för motor, batteri, propelleraxel och roder. Tulljagaren TV 39 byggs efter en tydlig bildritning med texter.

TV 39 är en intressant nyhet med hela överbyggnaden formad färdig i däck med luckor, rutor och allt. Man kan helt enkelt inte misslyckas med Tulljagaren. Det finns bara ett helt färdigt skrov och en helt färdig överbyggnad. För hobbyentusiasten finns det sedan trevliga detaljer för byggnad över däck: mast, lyftkran, jolle (färdigformad), radioantenn m. m. Alla delarna medföljer byggsatsen t. o. m. flagga och strömbrytardelar. Färg ingår i plastmaterialet — blått skrov med vita överbyggnader. Den som gillar den "hårda" linjen kan måla allt i tullens gröngrå "smygfärg".

93108

R:p 9:75

BÄTMOTORSATS

Tulljagaren TV 39 "går fort" med denna standard båtmotorsats. Den t. o. m. planar upp delvis över vattenytan. Sigurd Isacson som konstruerat modellen garanterar, att en pojke som kan läsa kan få båten att gå. Båtmotorsats, komplett med axel och trumma.

93103

R:p 4:75

Distribueras av



modell HOBBY 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

MJ-nytt på Nürnbergmässan	4
Mässnytt från Malmö	6
Om SPAF	8
Beagle Airedale	10
Stockholms Flygskola	12
Vi synar "tvåhalvor"	16
Plastracer från Arvika	19
Tulljagaren Tv 39	21
Test: Am 10 RC	24
Prenumerationstävlingen	25
Svenska modelllok men vilka?	26
Kommentar från R. Kutschbach	28
Looping	30
Trimning av segelmodeller	32
RC-multi 1964	34
Vintertävlingen	36
Fråga oss om hobby	37
Hot Rod	38
Buzz Cooper	40
Modellnytt	41



Modell-Hobbys stora plastbiltävling har blivit en stor framgång för alla, även byggarna och modellfirmorna som får sälja bilsatser. Omslaget visar ett av bidragen, uppdraget i "övernaturlig" storlek. Byggare Anders Rehnlund, Solna, som försett bilen med en genomskinlig kylare. Tävligen ska pågå i månadsetapper hela året!

20 år om hobby

En vårdag för 20 år sedan steg jag upp på en spårvagn till Djurgården och träffade på den en gammal skolkamrat.

— Jag gör en hobbytidning, sade han. Den heter Teknik och Hobby. Kom upp till mig någon gång.

Jag gick upp till honom och han visade mig en tidning som bara handlade om modellbygge. Jag blev intresserad, och spårvagnsturen till Djurgården hade betytt mitt slutliga yrkesval.

Jag stannade "däruppe" på Sveavägen i nära fyra år. Tidningsförläggare är visserligen ett folk för sig. I samma ögonblick, efter de första två krävande åren, som Teknik och Hobby började finna sin melodi, la-

des den ner, och i stället fick jag starta Populär-Teknik. Efter två år, då Populär-Teknik som första tidning i Sverige hade börjat testa bilar, lades den ned och jag fick sparken.

Men skam den som ger sig. Jag startade en egen tidning. Den hette Hobbyfolk. Efter två år lades den ner. Det var våren 1951. Sedan den dagen kom det inte längre ut någon "ren" hobbytidning i Sverige.

Jag gick till Teknik för Alla. Efter två år lades den som bekant inte ner. Var troll-cirkeln bruten? Men själv hade jag blivit landets ledande mopedtestare och hade kört 100 olika mopeder. Det var ett alltför stort avsteg från hobbylinjen och jag ägnade mig åt storindustrin och lärde mig känna människor i stället för teknik.

Men en dag satt det två unga grabbar i mitt arbetsrum och ville starta en hobbytidning. Det gick som det gick, gammal kärlek rostar aldrig...

Modell-Hobby fyller — hoppas vi — två år i augusti i år. Det nummer Ni nu håller i Era händer har tryckts i 23.500 exemplar. Det är i och för sig inte något rekord, men det har hittills inte hänt att en två år gammal hobbytidning tryckts i denna stora upplaga. Hur ska det gå?

Hobby är något mycket spännande!

Jan Jangö

Det ska vara en super i år! För att visa fördelen med superheterodyner ställde sig fem man i Metz-Schuco-Hegis monter i Nürnberg och körde var sin radiostyrd bil samtidigt. Nyhetsreportage från Nürnberg finns på flera ställen i tidningen.



TEMPOTÄVLA 31 MAJ!

HELA SVERIGE TÄVLAR MED SMFF:S MODELL

För att få delta i en modellflygtävling som är sanktionerad av SMFF måste man vara medlem i en modellflygklubb som är ansluten till SMFF. Förbundet måste sanktionera tävlingar större än läntävlingar, dvs. tävlingar med deltagare från flera län måste ha sanktion. Detta är beslutat för att inte större tävlingar skall konkurrera om deltagarna och för att dessutom ge de tävlande valmöjligheter. Samordnande instans inom SMFF är grencheferna för respektive friflygning Gunnar Kalén, linstyrning Christer Söderberg och radiostyrning Gunnar Hoffman. Ansökan om sanktion för tävling ställs till SMFF:s sekretariat, Tycho Brahegatan 35, Limhamn. Ansökan om enskilt medlemskap kan också ställas dit. Enskild medlem erhåller förutom sitt medlemskap även förbundets medlemstidning Modellflygnytt som ger kontakter med likasinnade samt värdefulla tips för bygge och flygning, dessutom cirkulär och meddelanden från förbundet och ett utdrag ur förbundsstadgan.

SMFF:s stora Tempotävling kommer att arrangeras på många olika platser i landet och är öppen för alla även icke medlemmar i SMFF. Lokaltävlingarna kommer att gå av stapeln den 31 maj och från dessa lokaltävlingar kommer en viss procent att gå vidare till en gemensam finaltävling som kommer att hållas i höst den 18 oktober.

Följande regler gäller för tävlingen:
De tävlande delas in i tre åldersklasser.

Klass junior 1: t. o. m. 14 år.

Klass junior 2: fr. o. m. 15 t. o. m. 18 år.

Klass senior: fr. o. m. 19 år.

Maximala flygtiden kommer att bli 3 minuter och 5 flygningar skall göras. Samman-

lagda tiden på dessa fem avgör vinnaren. Modellerna får startas med en lina som är högst 50 meter lång. Enda modell som får användas är Tempo 1. Den får dock av den tävlande utrustas med kurvroder och eventuellt övriga finesser. Varje tävlande får ha två modeller.

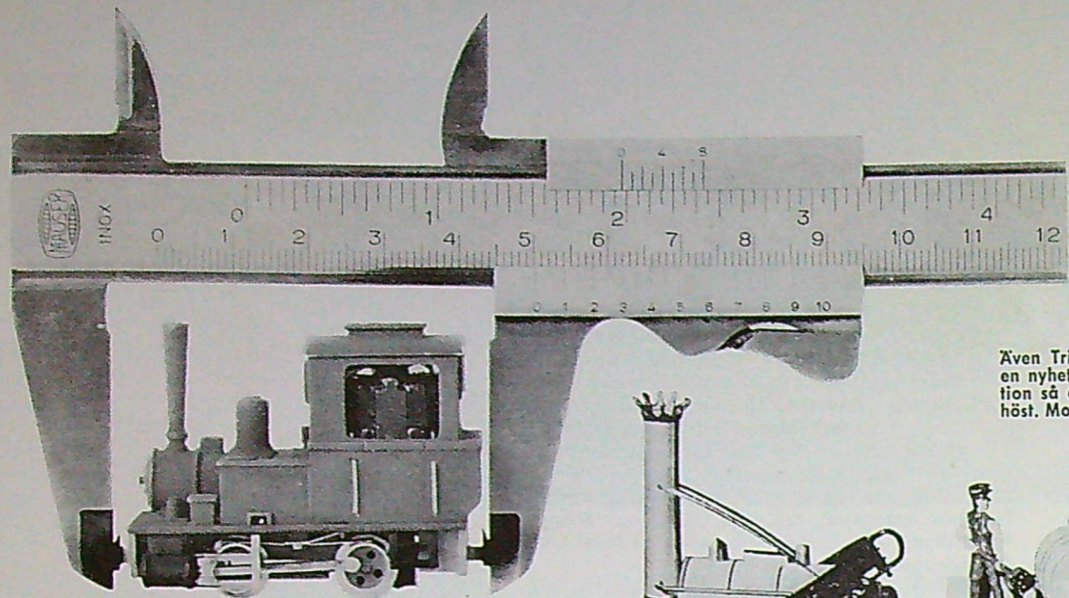
Till finaltävlingen är det meningen att cirka 25 tävlande i varje klass skall kvalificera sig. Dessa 25 kommer att plockas ut med ett visst procentuellt antal från lokaltävlingarna. Vinnarna av finaltävlingar får förutom ordinarie priser även varsin stiliga Tempopokal som bevis på sin skicklighet.

Enhetsmodellen Tempo som måste användas på tävlingen kan erhållas från SMFF, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, eller

Priset för icke medlem är kr. 12:50 och medlemmar erhåller byggsatsen för 8:50. Tempo 1 var beskriven i förra numret av Modell-Hobby tillsammans med byggbeskrivning och i detta nummer kommer en trimningsanvisning för Tempo 1. Trimningsanvisningarna är naturligtvis tillämpliga även för andra segelmodeller.

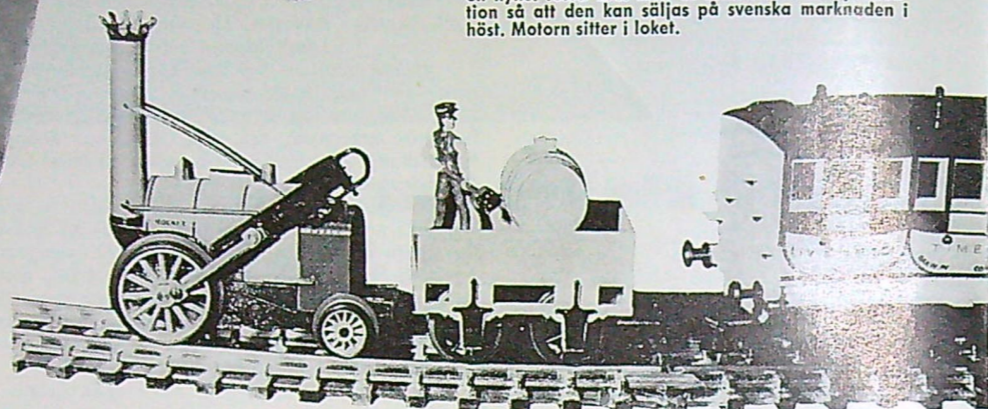
Lokaltävlingarna kommer att arrangeras på cirka 15 platser och av klubbar som kommer att namnges i följande nummer av Modell-Hobby. Intresserade kan ta kontakt med dessa. För icke medlemmar i SMFF går det också bra att komma ut med Tempomodellen på tävlingsplatsen en stund innan tävlingen börjar och göra tävlingsanmälan där. Är Du oerfaren och behöver hjälp får Du det säkert av blivande modellflygarkamrater som finns på tävlingsplatsen. Alla vi modellflygare är kamrater och hjälper gärna varandra.

Lenmarth Larsson



Världens minsta ånglok för H0-skalan? 000-spårvidden firade triumfer i Nürnberg och den förenande länken mellan skalan H0 och den nya 9 mm spårvidden är Egger-Bahn, "kalkbrottsbanan" som äntligen kommer till Sverige i år.

Även Triangs modell av Stephansons "Rocket" var en nyhet förra året men är först i år i serieproduktion så att den kan säljas på svenska marknaden i höst. Motorn sitter i loket.



MJ-nytt PÅ NÜRNBERGMÄSSAN

AV JAN JANGÖ

Den största överraskningen på årets Nürnbergmässan, där man som bekant visar vad som ska säljas nästa jul — och ibland också vad som kommer om två år — var att konstateras hur pass snabbt alla fabrikanter tar upp tillverkning av varandras nyheter från förra året. Tendensen inom modelljärnvägsindustrin kan också skönjas klart: Det sker en anpassning till hobbyisternas önskemål att kunna bygga anläggningar på små utrymmen.

Att redan nu hånollan är en "stor" spårvidd markerades kanske tydligast av Trix, som visserligen lanserar en dragen nysilverräls med mittskena men även tillverkar samma räls utan mittskena och följaktligen tänker gå över till eller i varje fall ämnar stå till tjänst med ett fullständigt tvårälsystem. Utom detta kommer de även med motorförsett "Minitrix" i 9 mm spårvidd — alltså samma spårvidd som Arnold Rapido!

Samtidigt har Egger-Bahn tydligen mycket stor framgång med sin "kalkbrottsbana" i H0, där de har utökat sortimentet med ett ånglok och ett par nya vagn typer, växlar etc. Även denna bana har 9 mm spårvidd, och därav följer att 9 mm spårvidd, även kallad 000 och "trenoll", efter två år har fyra fabrikat, om vi räknar med Pecos böjbara 9 mm räls.

Man frågar sig oroligt om TT kommer att bli en "överhoppad" skala? Ska det visa sig att allmänheten tycker skillnaden är för liten mellan H0 och TT?

Nej, svarar TT-tillverkaren Rokal, som kommer med två nya lok, ett sjuaxligt tungt tanklok med drivning på fem axlar, och — hast Du mir gesehen! — en V 60, knubbig och trevlig som detta lok är, även om vi vid det här laget som sagt tycker att fabrikanterna tittar för mycket i varandras kataloger när de kompletterar sina sortiment. En automatisk signalomställare hör till Rokals nyheter på rälsens område.

När det gäller att titta på varandra måste man på sätt och vis gratulera Fleischmann och Märklin till att de kom samtidigt med kurvväxeln, det mest efterlängtade tillbehöret hittills när det gäller att lägga räls ekonomiskt på små utrymmen. Men först var italienska Casadio, som kom förra året med växeltypen ifråga!

Fem nya lok presenterar Märklin, bland dem det i Modell-Hobby numera ganska välbekanta Nohab-loket i dansk och belgisk version. Genom att ta upp tillverkningen av treaxliga boggiar har man fått fram ett tyskt krokodilliknande lok, det schweiziska berömda "kantonloket" med dekaler för samtliga kantonvapen, och, som sagt, Nohabloket

i två versioner. Man gläder bl. a. de danska byggarna — och bryggarna — med en specialvagn för Carlsberg.

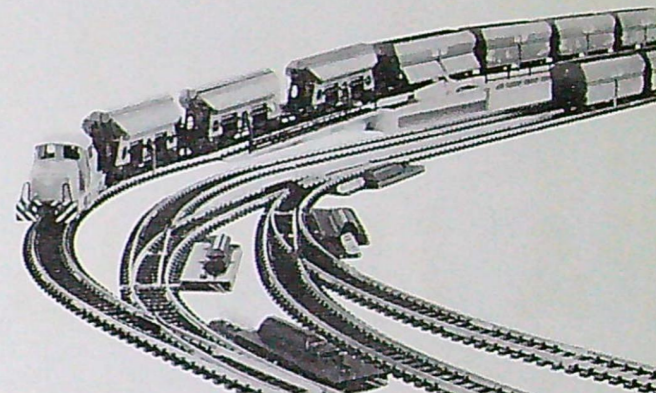
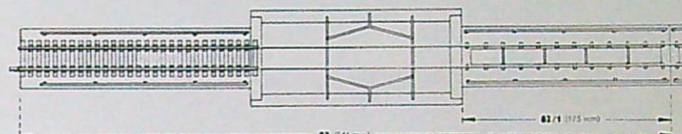
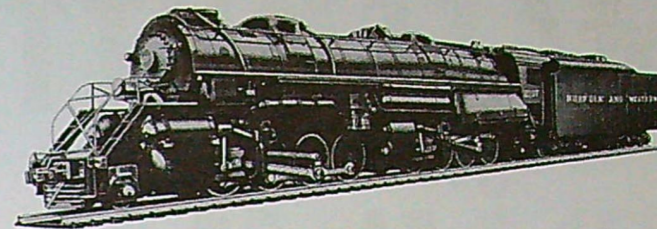
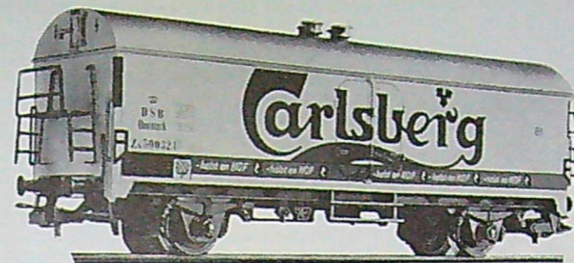
En riktig oldtimer presenterar Fleischmann, nämligen de bayerska statsbanornas Pt 2/3, DB:s litt. 70, och ett franskt boggielok litt. 684 000 med en lustig pilformad galleranordning på sidorna. En treaxlig personvagn med tredje hjulet på mitten utökar historiska avdelningen. En holländsk och en fransk snälltågsvagn har tillkommit. Bland godsvagnarna märks en malmvagn med anordning så att den går att lasta och lossa automatiskt.

Rivarossi skriver järnvägshistoria med ett tioaxligt amerikanskt ånglok försett med två fyraxliga drivboggiar och drivning på samtliga dessa axlar! Det bör bli världens starkaste H0-lok, i varje fall om man tänker på att det görs i stor serie till överkomligt pris och att det klarar 76 cm kurvdiameter!

Trix började vi med och vi slutar också med det i denna första korta nyhetsöversikt på mj-området. De bör ha en speciell blomma för att de vågar göra ett tyskt diesellok med mitthytt utan att det är ett V 60. Nyheten är ett boggielok, V 100.

Till nyheterna på landskapsfronten återkommer jag i nästa nummer.

Jan Jangö



3 Märklinnyheter

Alla danskar har fått sina önskedrömmar uppfylla av Märklin, som tagit upp det röda danska dieselloket från Nohab i sitt sortiment. Loket heter som bekant My 1100, är sexaxligt, driver på tre axlar, varav 2 är försedda med slirskydd, har tre strålkastare fram och bak och helmetallkäpa. Pris i Sverige 78 kr. Carlsbergvagnen är vit med grön text och kommer att kosta 13:50 i Sverige. 10 nya vagnar finns i Märklins nyhetskatalog. Nederst Märklins kurvväxel ("böjt växel-spår"), pris 33: — per par.

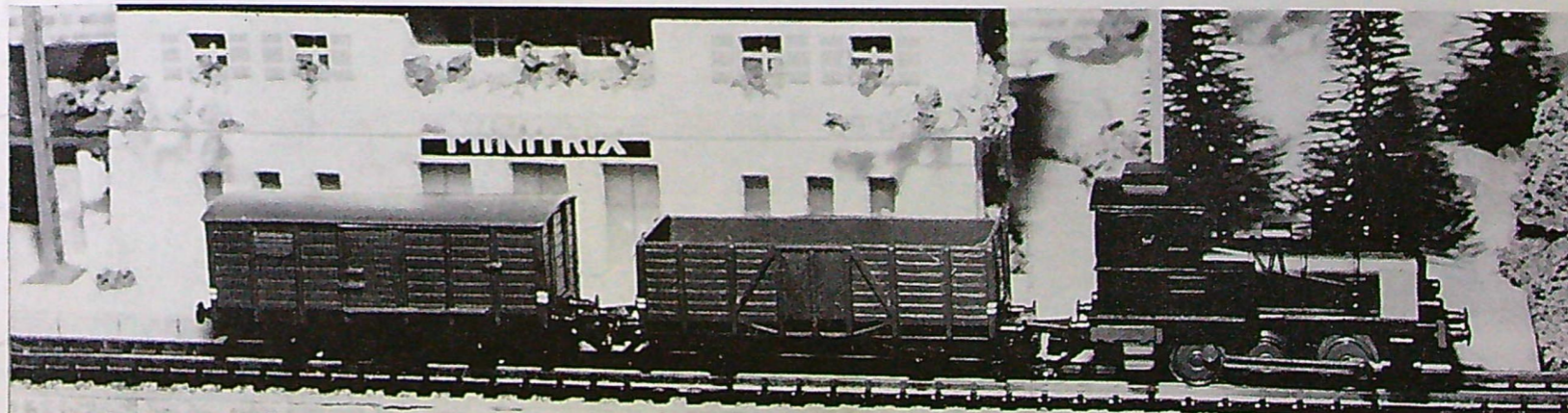
Och så den glada överraskningen på 9 mm

Trix har konverterat 9 av sina lok för tvårälsdrift och deras nya system heter Trix International, men den största överraskningen var det första motordrivna Trixtåget i spårvidd 9 mm, av Trix kallad spårvidd N, i skala 1:160. Ett treaxligt

3 Tvårälsnyhet

Överst Rivarossis nya Malletlok, modelljärnvägsloket som driver på åtta axlar och klarar vanlig Fleischmann-spårradie. Två motorer, sexaxliga tender. Priset 220: — måste med tanke på vad man får för priset anses vara lågt och överkomligt. Därunder i foto och ritning Fleischmanns tömnings- och påfyllningsbrygga för malm- och sandvagnar. Både den tvåaxliga och den fyraxliga malmvagnen görs tömbara. Kurvväxlarna ses inlagda i en spårplan. Priset per växelpar torde röra sig om 40 kronor (modellräls).

ånglok är första och hittills enda loket, och till detta finns till att börja med två tvåaxliga personvagnar och tre tvåaxliga godsvagnar. Rälsen finns i 104 och 49 mm raka längder, 30° kurvbitar och elektromagnetiska växlar.



MÄSSNYTT FRÅN MALMÖ

Den största och mest imponerande tåganläggningen var av fabrikkatet Märklin, byggd av Leksaksborgens Björn Kronblad.

Nedan t. h.: Stan-Ake Grahn från Hobbytjänst i Stockholm demonstrerade radiostyrda flygplan för en intresserad publik.

1 Största attraktionen var Yngve Rosqvists miniracingbana av märket Becho, banlängden mätte hela 35 meter.

2 Full fart i velodromen. Här fightas bilar av fabrikkatet Strombecker, Becho och Revell.

3 Miniracingbanan är troligen den snabbaste i Europa, raksträckorna med den imponerande längden 25 meter tillsammans med svårkörd härnålskurvor ger full rättvisa åt bilar av samtliga fabrikkatet.

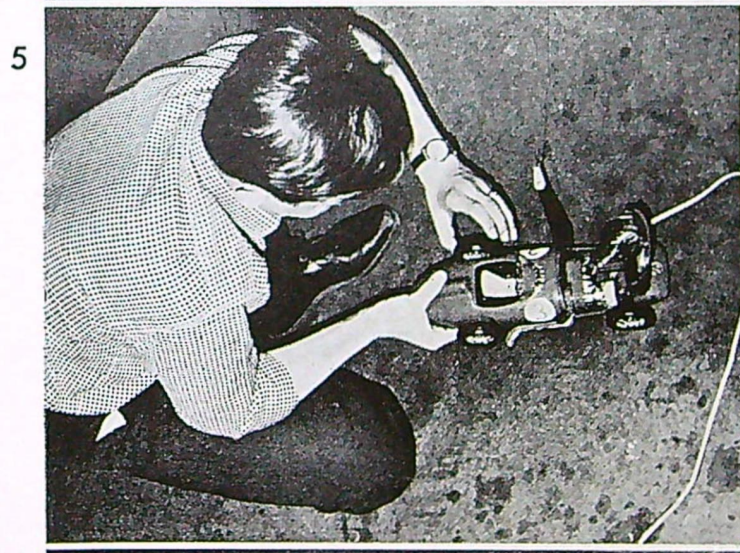
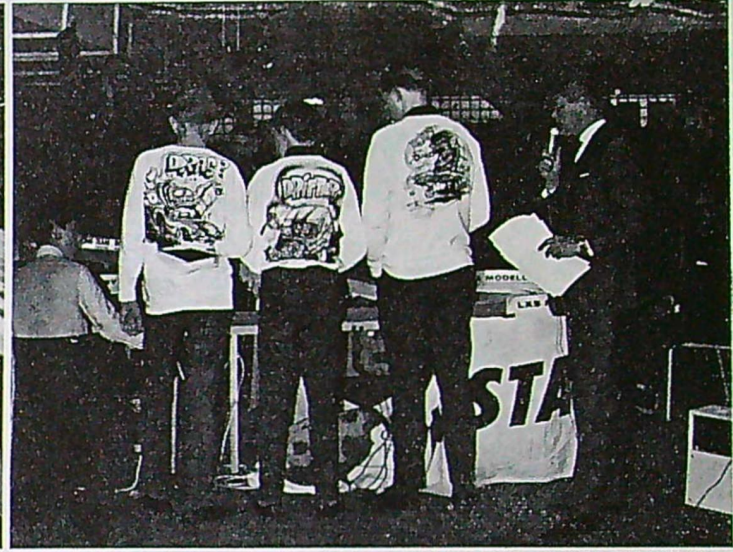
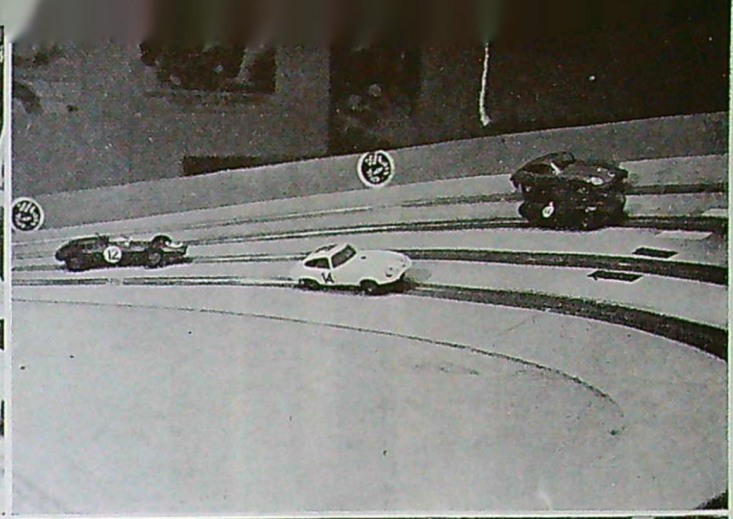
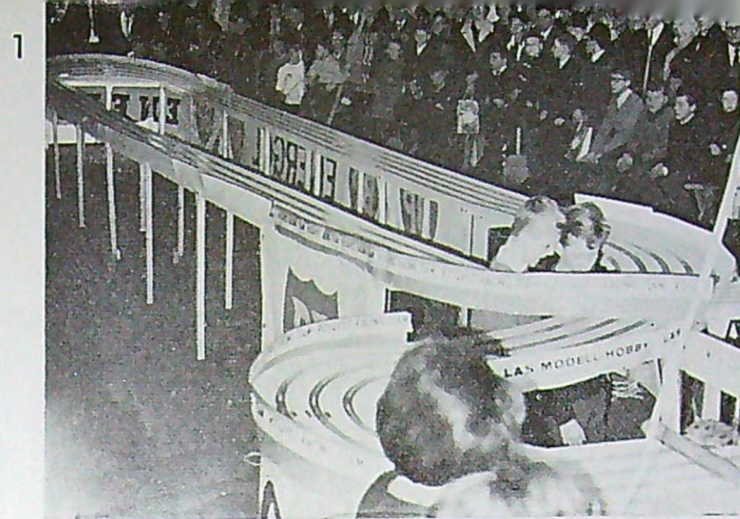
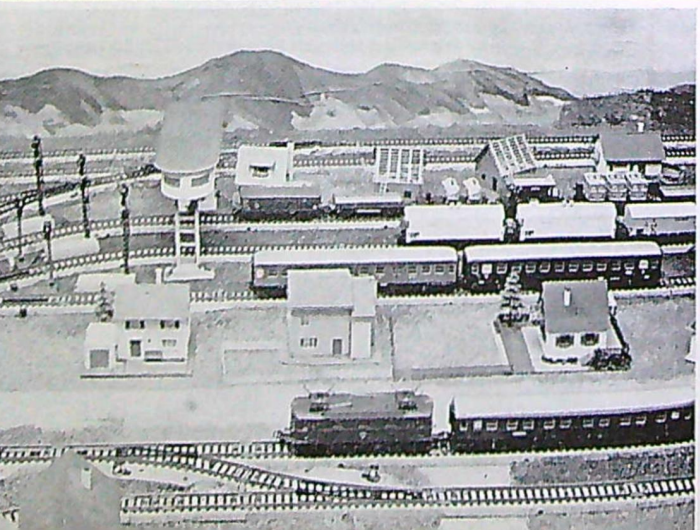
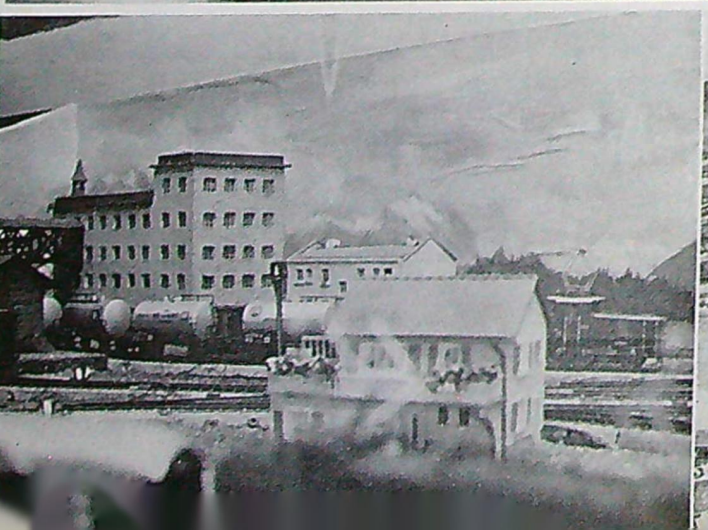
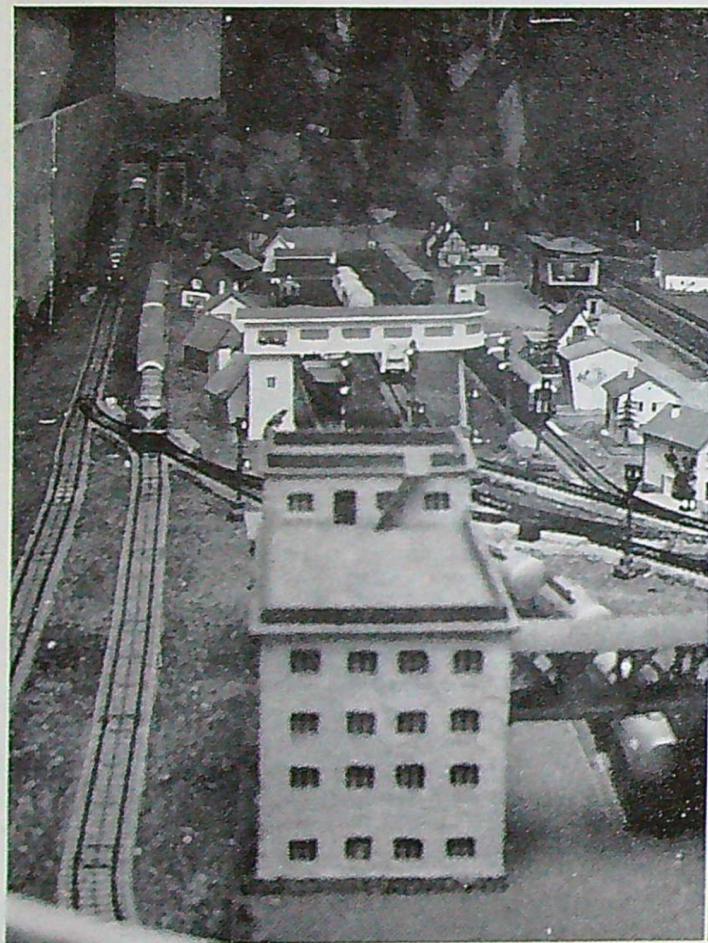
4 Förare från South Swedish Team i Halmstad mitt uppe i en spännande uppgörelse i Malmö Grand Prix. Till höger arrangören av tävlingarna, Yngve Rosqvist.

5 Här demonstreras en glödftiftsmotordriven racerbil av märket Cox som under mässan uppnådde fäster på ca 70 km/tim.

6 Segrarna i Malmö Grand Prix: 1:a Dan Glimme, 2:a Jerker Sörensen, 3:a Rickard Jadensten. Med löparkransar och priser skänkta av Rosqvists Miniracing Club.

7 Christer Söderberg och Hans Palm demonstrerar fjärrkontrollerat teamflyg.

8 I den jättelika inomhusbassängen som innehåller 50.000 liter vatten var Malmö Modellbåtklubb aktiva under hela mässan.



2

4

6

8

3

5

7

SPAF

SVERIGES PRIVAT- OCH AFFÄRSFLYGFÖRENING

UNG ORGANISATION PÅ FRAMMARSCH

REPORTAGE
LEIF
LÖFGREN

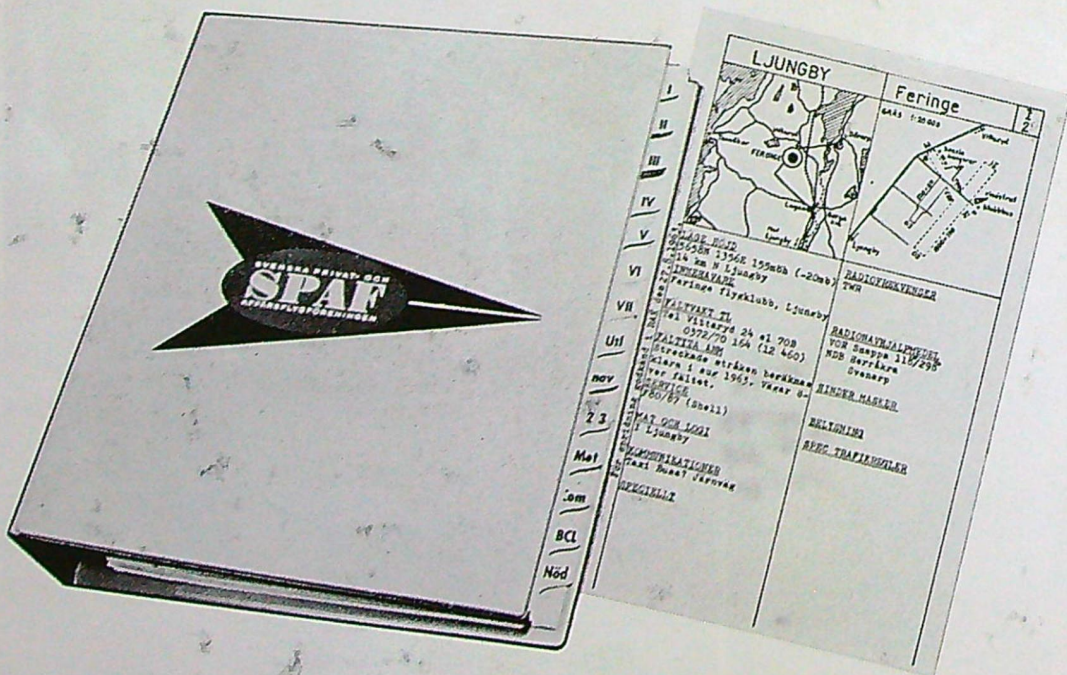
De senaste åren har sett en stark expansion av allmänflyget. På fem år har flygplanparken mer än fördubblats, antalet giltiga privatflygcertifikat är nu uppe i 3.288, många affärsföretag har insett flygplanets möjligheter och skaffat egna flygplan.

Samtidigt med att denna ökning började, hade redan trafikflyget påbörjat sin "standardhöjning" och ökat sin verksamhet. Detta medförde skärpta bestämmelser som mer och mer tenderade att utestänga privatflygaren från stora områden och försvara hans rörelsefrihet. De kämpande entusiasterna — äldre och yngre — såg varje bestämmelse som ett hot mot privatflygets existens. Det stod ju inför en ökning. Hur skulle den ännu inte flygutbildade allmänheten kunna

Allmänflyg är ett nytt ord och är beteckningen på den flygverksamhet som omfattar privatflyg, affärsflyg, skolflyg, jordbruksflyg, reklamflyg, sport- och klubbflyg för att nämna några exempel.

lockas till att börja flyga med de ökade svårigheterna framför sig?

Men expansionen kom. Det fanns många "slumrande" entusiaster som dök upp, lärde sig flyga och tog certifikat. Trots den storartade utveckling som skedde var det den minskade friheten i luften. Det var i få som reagerade tillräckligt kraftigt mot den situationen SPAF, Svenska Privat- och Affärsflygföreningen föddes, först som en vision, sedan som en påtaglig nödvändighet hos dess nuvarande ordförande och en av grundarna, civilingenjör Carl O. Olsson. I USA — där han under många år haft sin verksamhet — hade han lärt sig flyga, lärt sig använda flygplanet som ett nödvändigt transportmedel. Han hade där fått erfara



SPAF:s Flyghandbok för VFR-flygning är till största delen sekreteraren, Sven-Hugo Hugosons verk. Den innehåller, förutom kartor och beskrivningar över de flesta flygfält och landningsstråken i landet, kartor över radionavigeringshjälpmedel, lättfattlig och viktig förrinstruktion, meteorologi, bestämmelser och nödinstruktioner. Den borde vara självskriven hos varje certifikatinnehavare.



Initiativtagaren till SPAF och dess ordf. sedan starten, civ.-ing. Carl O. Olsson är väl mest känd för sin flygning ensam från USA i sin enmotoriga Piper Comanche 1958, vilket rönt stor uppmärksamhet i pressen.

av instrumentflygkännedom bör tillfogas A-certifikatutbildningen. Vid diskussioner om utbildningsplaner har SPAF rekommenderat den instrumentflygutbildning som motsvarar AOPA "360" rating" och FAA "Blue Seal" Certificate.

SPAF har varit mycket aktivt engagerad i arbetet beträffande allmänflygets del i den nyligen utkomna utredningen om väderlekstjänst för luftfarten. Behovet av väderlekstjänst för VFR-flygning och krav på innehåll i sådan briefing har av SPAF framlagts för Lfs. Förslaget har till övervägande del beaktats i framlagd utredning.

Efter förhandlingar med olika försäkringsbolag lyckades SPAF d. 19.2.1963 sluta avtal med Flygia med en avsevärd reduktion av hittillsvarande flygförsäkringspremier."

Av denna lilla resumé framgår att SPAF tycks ha inte bara viljan utan även kunskapen att ta upp och lösa för den enskilde privatflygaren väsentliga frågor av verkligt praktisk betydelse. Vi ber att få önska SPAF lycka till i sina lovvärda syften och gratulerar det svenska allmänflyget som — såvitt vi kan bedöma — nu har fått stora möjligheter att göra sin stämma hörd. Detta är viktigt — och därför bör privatflygarna sluta upp kring SPAF — eftersom allmänflyget redan nu representerar en stor grupp som tål jämförelse med både trafikflyget och flygvapnet, även om varken dessa eller den stora allmänheten har velat inse detta. Allmänflyget i Sverige och Europa kommer att — liksom redan i USA — så småningom vara den största trafikanten i lufthavet.

Vill ni bli medlem i SPAF?

SPAF ger alla som är intresserade av privatflyg-"allmänflyg" många fördelar. Föreningen består än så länge enbart av aktiva medlemmar, alltså innehavare av flygcertifikat och ägare (eller delägare) i flygplan. Man har emellertid planer på att någon gång i framtiden utöka föreningen till att omfatta även "passiva" medlemmar. De som önskar aktivt medlemskap eller upplysningar om föreningen kan använda nedanstående kupong.

Insändes till
SPAF, Jämtlandsgatan 125, Vällingby

Jag önskar mer upplysningar om SPAF.

Jag önskar medlemskap i SPAF (50 kr. per år).

Cert.nr. EK. S. A. B.

C. D. I.

(Del-)Ägare till flygplan

Typ

Namn

Tel. A B

Adress

Sänd st. SPAF flyghandbok för VFR-flygning (pris medlem 30 kr. + 10 kr. per år för kompletterings-tjänst, icke medlem 50 kr. resp. 15 kr.)

Bifogar kr. i check

Sätter in kr. på postgiro nummer 35 10 05

Sänd mot postförskott.

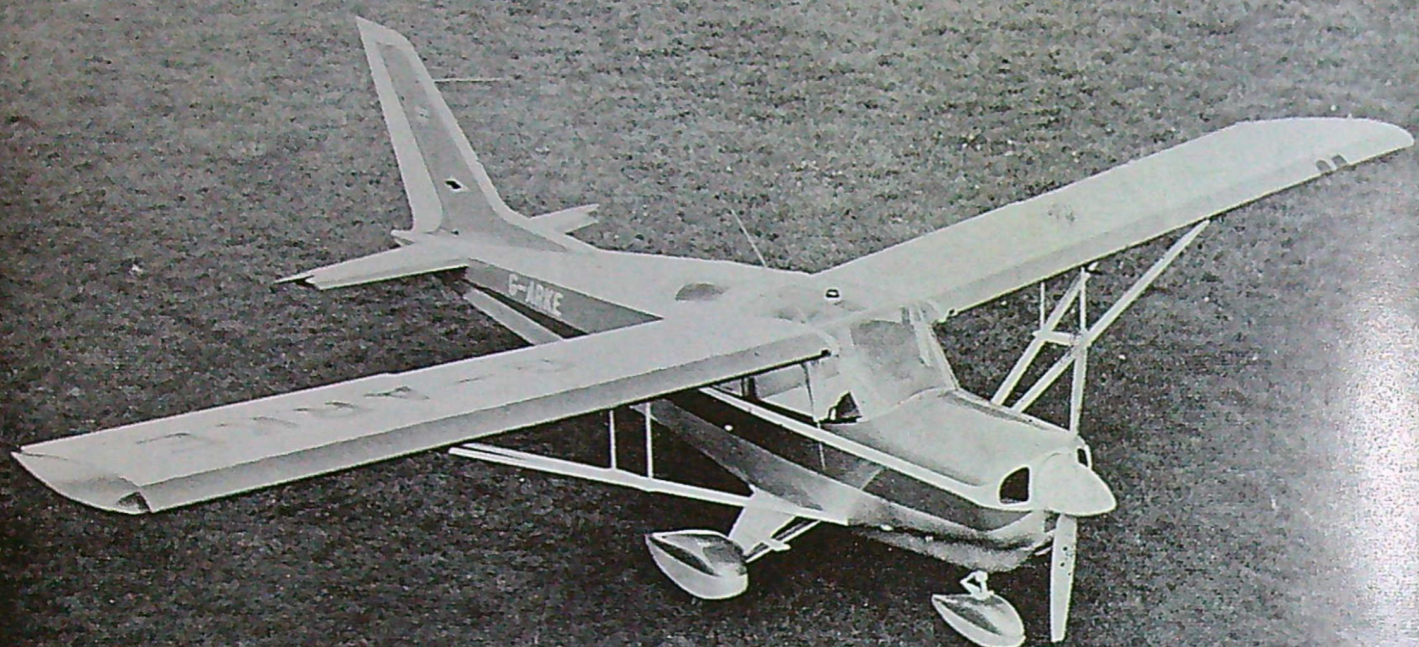
(Modell-Hobby)

AOPA:s målsättning och verksamhet. Aircraft Owners and Pilots Association är världens största organisation för allmänflygets certifikatinnehavare och flygplanägare med sina ca 90.000 medlemmar. Det blev naturligt att omplantera dess idé i Sverige, i synnerhet som man här fann privatflygarnas svårigheter så mycket större än i USA.

SPAF bildades i maj 1962 och sedan SPAF:s medlemsansökan till motsvarande internationella organisation — ICAOPA —

accepterats blev Sverige medlemsstat nr 9. Trots sin korta verksamhetstid har SPAF redan hunnit uträtta värdefulla ting. Vi saxar ur deras introduktionsfolder:

"Under många år har från privatflygarna uttalats önskemål om en handbok i praktiskt format med förrinstruktioner, kartor över samtliga flygfält och information om dessa. Det blev därför SPAF:s första stora uppgift att utarbeta en sådan. Redan i slutet av april 1963 utkom Flyghandbok för VFR-flygning. Den har fått ett mycket positivt mottagande. SPAF har aktivt arbetat för tanken att någon form



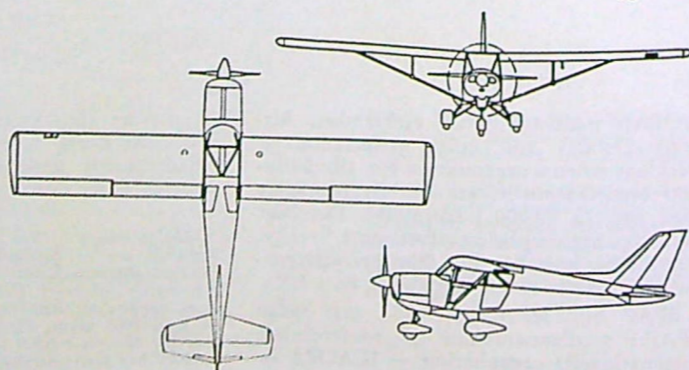
Beagle Airedale

ETT ALLFLYGPLAN FÖR KLUBBAR

Första anblicken av Beagle "Airedale" på avstånd får en att tro att det är frågan om en helmetallmaskin. Tittar man lite noggrannare på nära håll — avslöjas en nykonstruktion i stålrocksäckverk och duk. Stora ytor i stjärtpartiet och vingspetsar är klädda med glasfiber. Duken är tillverkad av konstfibrer-material. Hela maskinen ger ett mycket rent intryck. Det som slår en är den väldiga ljud-dämparen under motorkåpan. När man stiger in i kabinen möts man av en ombonad och trevlig inredning. Utrymmet är väl tilltaget på längden — varför man önskar att bredden kunde vara därefter. Instrumentbrädan skvallrar om att det finns plats för all den utrustning, som fordras för IFR-flygning. Efter som flygplanet är högvingat är sikten vid körning på marken god — men har sin begränsning i luften i samband med svängar (då vingarna skymmer). Flygplanet har individuella bromsar samt styrbart noshjul, vilket gör det lättstyrat på marken. Maskinen är mycket lätt i starten, bara man inte glömmet propeller-

reglaget. Roderverkan under flygning är god och Airdale ligger ovanligt lugnt och stabilt i luften. Det är möjligt att planet blir godkänt för avancerad flygning, vilket bevisar att det är rejäla don man flyger i. Vikningsfarten ligger vid ca 85 km/tim. utan klaff och 70 km/tim. med klaff. Planet

har stallvarnare och viker sig ganska markant — men nosen sjunker endast till planflyktsläge. Airdale har fina landningsegenskaper — och vållar inga problem vid sättning. I stort sett verkar flygplanet vara allround — varför det troligt är att vänta på många flygplatser här i landet. Herr Löfgren.



Treplanssiss över Beagle Airedale.

DATA

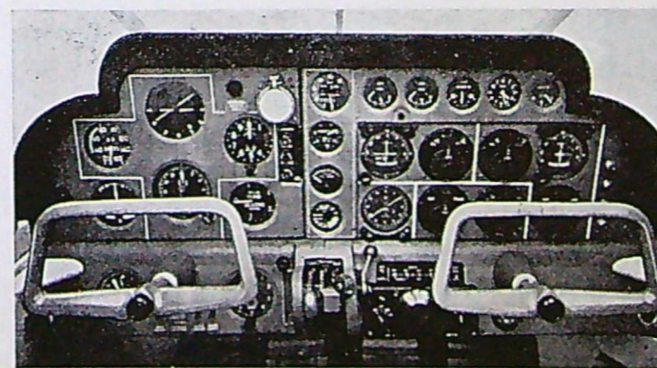
Spännvidd	11,1 m
Längd	8,0 m
Höjd	3,0 m
Vingyta	17,7 m ²
Vingbelastning	70,8 kg/m ²
Tomvikt	765 kg
Besättning (4 personer)	300 kg
Bränsle (136 l)	97 kg
Aterstår för bagage, radioutrustning, extra bränsle	76 kg
Maxvikt	1 238 kg
Maxstart, lästa höjd	227 km/tim
Marschfart, 75 % effekt på 1000 m höjd	214 km/tim
Marschfart på låg höjd, 75 % "vid test"	200 km/tim
Snghastighet vid havets nivå	3,3 m/sek
Tävlingshöjd	3 660 m
Startrollsträcka	287 m
Landningsrullsträcka	229 m
Startsträcka till 15 m	570 m
Landningssträcka från 15 m	430 m
Max flygsträcka vid 1 180 kg i standardversionen	900 km
Max flygsträcka med extratank (91 l) vid 1 171 kg	1 510 km
Max flygtid, standard	4,3 tim
Max flygtid med extratank	7,2 tim
Ovanstående uppgifter gäller vid vindstilla. Uppgifterna lämnade av tillverkaren utom betr. marschfart på låg höjd.	

Beskrivning

TYP — Enmotorigt privat-, affärs-, skol- och bruksflygplan. Godkänt för IFR-flygning. Planet kan flygas på alternativt hjul, flottörer eller skidor samt kan användas för bogsering av segelflygplan eller reklamsläp. Flygplanet är som enda plan i sitt slag godkänt för semiaerobatics. Utrymme — 4 platser + separat bagageutrymme. Byggnadssätt — Kombinerad helmetall och stålror- och dukkonstruktion. Landningsställ — Fast landställ av noshjulstyp. Kan kompletteras med flottörer eller skidor. Motor — Lycoming O-360-A1A, 180 hk. Gångtid mellan grundöversyner 1.200 tim. Propeller — McCauley Met-L-Matic, constant speed. Bränslemängd — Standardtank 136 liter. Inklusive extratank 227 liter. Mått — Spännvidd 11,07 m. Längd 8,03 m. Höjd 3,05 m. Vingyta 17,64 m². VIKTER — Startvikt 1.247 kg. Tomvikt 771 kg. Till-satsvikt 476 kg (4 personer 300 kg, full tank, 136 liter, 96 kg, bagage och extra utrustning 80 kg).

Ekonomisk kalkyl

Inköpspris	73 140:—
Extrautrustning	7 000:—
Summa investering	80 140:—
Avskrivning på 7 år till 20 % av värdet	9 200:—
Försäkring (kasko 10 % av medelvärde+ansvar)	6 400:—
Landningskort LFS	100:—
Besiktning m. m.	400:—
Hangaravgifter	1 500:—
Fast årskostnad	17 600:—
Drivmedel	16:—/tim
Landningsavgifter i utlandet	1:—/tim
Oversyn och reparationer samt reservdelar	17:—/tim
Direkttimkostnad	34:—/tim
Timpriser: 300 tim/år	500 tim/år
Fast kostnader	59:—/tim 35:—/tim
Rörliga kostnader	34:—/tim 34:—/tim
Summa	93:—/tim 69:—/tim
Kilometerpris (190 km/tim)	49 öre 36 öre..
Platspris	12 öre 9 öre



Airedales instrumentbräda rymmer på ett överskådligt sätt fullständig IFR-utrustning, såväl blindflygningsinstrumenten som kommunikationsradio- och radionavigeringsutrustningen.

Nytt svenskt flygföretag bildat

Civilekonom Bo Nilsson har slutat sin sedan våren 1958 innehavda anställning såsom direktörsassistent i Linjeflyg AB och bildat ett eget flygföretag, SVERIGE-FLYG AB (Swedish Aviation Ltd.). Företaget har erhållit Generalagenturen för vårt land för BEAGLE AIRCRAFT LTD., en ny engelsk flygplansfabrik som tillverkar en serie lätta flygplan.

British Executive and General Aircraft Ltd., numera vanligen förkortat Beagle Aircraft Ltd., eller BEAGLE, bildades i oktober 1960 på initiativ av Mr. Peter Masefield, erkänd kapacitet inom engelskt flyg, tidigare bl. a. verkställande direktör för British European Airways och Bristol Aeroplane Co. Beagle inköpte i slutet av 1960 de två existerande engelska fabriker för tillverkning av lätta flygplan, F. G. Miles, Ltd. och Auster Aircraft Ltd, vilka båda uppgick i Beagle. En väsentlig rationalisering liksom en koncentration av befintliga resurser blev härigenom möjlig. George H. Miles, välkänd konstruktör av lätta flygplan från egen tillverkning både före och efter kriget, utnämndes till chefskonstruktör för Beagle.

Beagle är ett helägt dotterbolag till Pressed Steel Co., Ltd. den största stålkoncernen i England, vilket innebär att Beagle har större ekonomiska resurser bakom sig än någon annan tillverkare av lätta flygplan. Hitintills har Pressed Steel satsat ca 40 milj. kr i utvecklingen av den nya Beagle-serien och beloppet ökar med någon miljon kronor varje månad.

Beagle-serien, som omfattar 8 olika flygplantyper, är den tredje serien lätta flygplan på marknaden, därtill den enda europeiska. Seriens minsta typ är Beagle Autogiro, ensitsig och avsedd för såväl militär som civil användning. I serien ingår vidare 4 högvingade plan: Airedale, 4-sitsigt privat, affärs- och bruksflygplan, Terrier, 3-sitsigt privat- och bruksflygplan, Workmaster, 4-sitsigt privat- och bruksflygplan som även kan erhållas som jordbruksflygplan samt Mark Eleven, 3-sitsigt STOL-flygplan för militärt och civilt bruk. Samtliga högvingade typer kan flygas på såväl flottörer som skidor samt förses med bogserkoppling för bogsering av segelflygplan och reklamsläp. Seriens lågvingade typer är till antalet 3: B 206, ett tvåmotorigt 5—7-sitsigt högvärdigt affärsflygplan, IFR-utrustat och försett med fullständig avisningsanordning, kan även erhållas med väderradar, B 218, ett tvåmotorigt 4—5-sitsigt affärs- och privatflygplan som inte kostar mer än ett större enmotorigt plan samt B 117, ett enmotorigt 4-sitsigt privat- och affärsflygplan.

Genom stark rationalisering av tillverkningen samt kostnadsarbetet i övrigt är samtliga Beagle-plan väsentligt billigare i inköp än motsvarande typer av annat fabrikkat.

Beagle-planen är så gott som samtliga utrustade med de välkända amerikanska Continental-motorerna, tillverkade på licens av Rolls-Royce. Enligt ett i november 1960 ingånget avtal mellan Continental Motors Corp. och Rolls-Royce Ltd. innehar Rolls-Royce generalagenturen liksom licenstillverkningsrätten för Continentals samtliga motortyper i bl. a. Europa. De Beagle-plan som inte har Rolls-Royce Continental motorer är utrustade med likaledes välkända och driftsäkra amerikanska Lycoming-motorer.



Stockholms flygskola växer...

Stockholms Flygskolas ägare Jesper Hydén i en Klemm 35 före flyguppvisningen över Sundbro Flygfält, utanför Uppsala den 27/8 1961.

NYTT FRÅN SKÅ-EDEBY

Det finns många driftiga män i Sverige. En av de inom privatflyget är Ing. Gösta Hydén — även kallad "Jesper". Han fick för sig att starta Stockholms Flygskola strax efter kriget, nämligen år 1947. Det första han då gjorde, var att skaffa sig sitt första flygplan och det blev en Klemm 35. Redan efter några års kämpande, kunde han utöka sin flygplanspark. 1954 ägde han tre st. Klemm 35, en Cessna 140 och en Luscombe Solvaire. Flygskolan hade nu stabiliserats och intresset för privatflyg ökade starkt under hela femtiotalet. Det stod snart klart för "Jesper" att behovet av bekväma och säkra flygplan var en nödvändighet för skolans framåtskridande. Han beslöt då att göra sig av med sin gamla flygplanspark och investera i nya moderna Cessnor av typ 150 och 172 — vilket han i slutet av femtiotalet fann vara mest ekonomiska och lättflugna för skoländamål. Att han satsade på rätt häst — den saken står fullt klar — när han idag kan visa upp en flygplanspark på inte mindre än: 3 st tvåsitsiga Cessna 150

5 st fyrsitsiga Cessna 172

2 st femsitsiga 2-motoriga Piper Apache.

Antalet utbildade elever var under det gångna året 1963 80 st och antalet elever under utbildning just nu är 120 st — vilket gör skolan till en av de största i Sverige. För den som är intresserad kan nämnas, att det inte bara är privatflygutbildning till A-cert, som skolan bjuder på. Den erbjuder även utbildning till trafikflygare — B-cert, mörkerflygutbildning — Mörkertillstånd samt instrumentflygutbildning — I-bevis (allväders-bevis).

Detta är inte nog. Den allra senaste nyheten han nu tänker lansera är skolutbildning på den 2-motoriga Piper Apachen (har tidigare endast använts för taxiflyg), vilket jag närmare kommer att berätta om i ett kommande reportage.

Skolchef är "Jesper" själv och övriga flyglärare är trafikflygare Bo Johnsson och Göran Bodås.

En filial på Bromma har han även lyckats skaffa sig, men där bedrivs endast en mycket liten del av verksamheten.

Ytterligare bevis på att Stockholms Flygskola växer är att huvudbasen Skå Edeby flygfält efter den 1 februari i år innehas av "Jesper".

Modell-Hobby ställde följande frågor till "Jesper" betr. den planerade utvecklingen av flygskolan under sextiotalet:

Vad kommer först att ske på utbildningsplanet?

Svar: Vi förbereder nu en viss instrumentflygutbildning som skall ingå i privatflygcertifikater för att erhålla ett större flygkunnande. Det är en norm från USA.

Kommer några nyanskaffningar av flygplan att ske?

Svar: Vi planera att skaffa ett flertal 4-sitsiga maskiner.

(Forts. på sid. 14)

Flygningens tjuvning får en extra puff — när man flyger i rote — och får tid att betrakta kamraten från detta perspektiv.

En Cessna 150 som solar sig i glansen en vacker vårdag ute på Skåfältet.





Jesper Hydén i sin nya 2-motoriga Piper Apache (presenterades i Modell-Hobbys förra nummer) som mest användes för taxifyg — vilket vi senare kommer att behandla.

En del av Flygskolans imponerande flygflygpark.



Här sker en tillsyn ute på uppställningsplatsen framför flygskolans hangar på Skå.

(Forts. från sid. 12)

Vad övrigt nytt på planeringsfronten? Svar: Vi kommer att bygga ett trafikledartorn samt en ny administrationsbyggnad (grunden är redan lagd); som även skall rymma servering, barnvakt, terrass etc. Allt detta för att ge eleven möjlighet att ta med sig familjen och verkligen kunna koppla av — här ute på Skå.

Att flygskolan kommer att fortsätta växa än snabbare under det kommande seklet — det har vi nyss fått svar på. Det ända vi nu kan göra — är att vänta och se — samtidigt som vi önskar lycka till...

Herr Löfgren.

Bilden togs i 100 kilometers fart — under en av de många flygande tankningar som gjordes vid "Jespers" 50-timmars nonstop-test av Cessnan 1961.



VAD STÅR VAR I MODELLHOBBY?

Komplettera årgångarna med äldre nummer!

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: 3-63
Enya 15 D	Nr: 3-63
OS pet, OS max III	Nr: 4-63
Ed Cader	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
Webra Winner	Nr: 1-64

Frilflyg

Div. tävlingar-62	Nr: 1-62
Frilflyg-SM-62	Nr: 2-62
Parapacupen	Nr: 3-62
Oktoberkannan	Nr: 4-62
Selväxten	Nr: 1-63
Verneh-Johans VM-modell	Nr: 2-63
Rörkroppar	Nr: 3-63
Div. tävlingar	Nr: 3-63
" "	Nr: 4-63
Termik-Johans fällbara propeller	Nr: 5-63
Om termik	Nr: 5-63
Dee Moné	Nr: 6-63
NM-63	Nr: 6-63
Frilflyg-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 Vigen	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
Flygpojckarna	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-Alvsjö 32 meter	Nr: 4-62
Järnvägmuseets 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, rälssystem, 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

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 radiosegelbåtar	Nr: 3-63
Radiosegelbåten: Tre Musketerörer	Nr: 4-63
Jonas II del 2 radioinstallationer	Nr: 4-63
Trekanten juni-63 (4 sidor)	Nr: 6-63
Räkrårlare från Koster	Nr: 8-63
Radiobåt-SM -63 6 sid.	Nr: 8-63
Radiosegling	Nr: 8-63
Musketerörerna 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, servomite, 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
Modellsportens Dag-62	Nr: 2-62
Sterlingmodeller	Nr: 2-62
Om Jan Svensson	Nr: 3-62
6 sidor miniracing	Nr: 3-62
Trimma Scalextric	Nr: 4-62
Armerad polyesterplast	Nr: 1-63
Miniracing: Hembygge	Nr: 1-63
Schucos Alwegtåg	Nr: 2-63
Airfix miniracing	Nr: 2-63
Lennart Olssons tågciirkus	Nr: 2-63
Nürnberg-63	Nr: 3-63
Gjut i skumplast	Nr: 3-63
Modellraketflygning	Nr: 4-63
Epoxyhartzter	Nr: 5-63
Bygg bättre plastmodeller	Nr: 5-63
Något om Cox	Nr: 5-63
Tokai TC-130 B	Nr: 5-63
Tävlingsregler för miniracing	Nr: 5-63
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

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
 3/64

Sänd dem mot postförskott.

Sänd mig mot postförskott
 1 samlingspärm å 3: 75

TILL
MODELL-HOBBY

Dannemoragatan 20
STOCKHOLM VA



Svarsförsändelse
 Tillstånd nr 14
 Stockholm 23

Frankeras ej.
 MH betalar portot

MODELLMOTOR- HÖRNAN

AV LENNART LARSSON

VI SYNAR "TVÅHALVOR"

Sedan Modell-Hobby startade för ett och ett halvt år sedan har jag testat inte mindre än sex nya tävlingsmotorer i internationella 2,5 cm³-klassen. Det har varit en synnerligen intressant och givande sysselsättning. Överlag har motorerna varit mycket väl tillverkade.

Cox 15 Special kan sägas vara den motor som är tillverkad med de noggrannaste toleranserna. Med sitt unika förgasarsystem, frånvaron av kullager och med sitt ovanligt formade förbränningsrum är den mycket olik konventionella racermotorer. Lägg därtill att den är lätt att köra in — enligt fabrikanten räcker några minuter med extra rik bränsleblandning — och är ganska lättstartad, så förstår ni att den blivit populär bland tävlingsflygarna. Trots sin låga vikt är den nämligen ovanligt robust och en ordentlig krasch brukar oftast bara betyda att propellerskruven behöver bytas. (Test i nr 3/1962.)

Eta 15 Mk II, som är en utveckling och förbättring av MK I, är Englands bidrag till internationella klassen (den kom ut i april 1963) och ett mycket värdigt sådant. Kvaliteten på utförandet är mycket hög men vissa delar tycks slitas onormalt fort under hård tävlingskörning. (Kort test i nr 6/1963.)

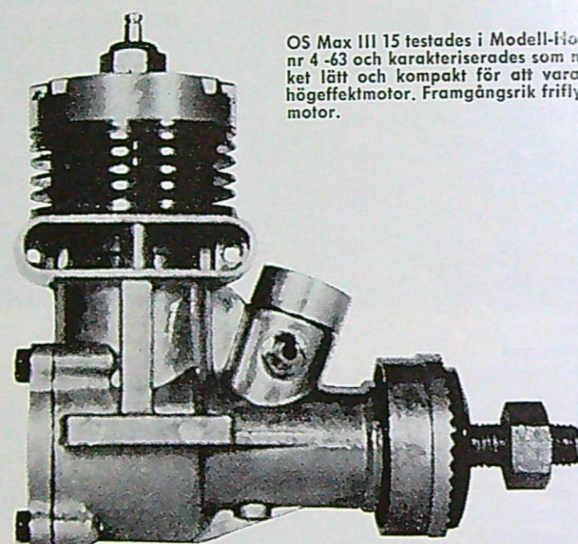
Tyskland kom på försommaren 1963 med sin Taifun Orkan varav ett av de första exemplaren hamnade i min testbänk. Det var den första tyska tävlingsmotorn av verkligt hög klass, vad utförande beträffar, med utmärkta passningar och fint detaljarbete och med effekt och pris därefter. Om den kan slå en bräscher i teamracerklassen som annars domineras av engelska och på sista tiden även italienska

motorer får kommande tävlingar visa. I oktober 1963 kom så Tysklands andra nya tävlingsmotor i form av Webrafabrikens Mach II. Den skiljer sig helt från gamla Mach I och fanns närmare beskriven i förra numrets motortest.

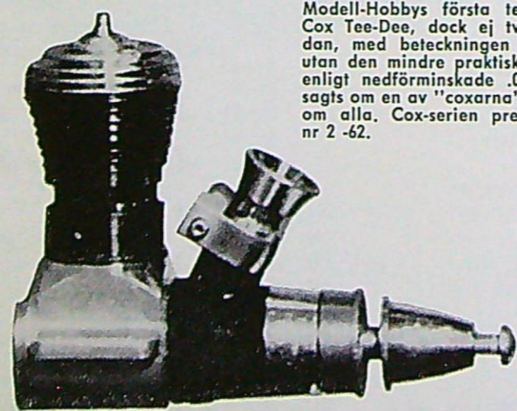
Japan kom också med två motorer som testades. Bidraget från OS heter Max III 15 och Enya's 15 D II. Båda är således utvecklingar av förut existerande typer. I fallet OS härstammar Max III 15 från OS Max 15 som kom 1955 och vann friflyg-VM 1956 och som hela tiden behållit samma grundkonstruktion med detaljförbättringar och utvecklingsarbete. Samma sak är fallet med Enya 15 D som först kom ut 1957 men hade egenheten att spräcka vevaxlarna mycket lätt trots att den då hade den största vevaxel som serietillverkades för en 2,5 cm³-motor. Nuvarande versionen har ännu grövre vevaxel och tycks därmed ha överkommit sin tidigare benägenhet för sprickbildning. (Test av OS Mark III 15 i nr 4/1963 och Enya 15 D II i 3/1963.)

För att återgå till Taifun Orkan så var den tydliga motor-konstruktorerna Günther Bodenmanns avskedsarbete för Taifunfabriken innan han återvände till Webrafabriken. Orkan är ett radikalt avsteg från övriga Taifun-motorer och är tillverkad med mycket goda passningar och materialvalet är till synes gott. En rad små detaljer, som exempelvis den genialiska fjädern att hålla kompressionsskruven i läge med samt frånvaron av förtjockning av medbringaren (vilket brukar medföra svårigheter att använda annat än tyska propeller) förhöjer ytterligare det goda intrycket. (Test i nr 6/63.)

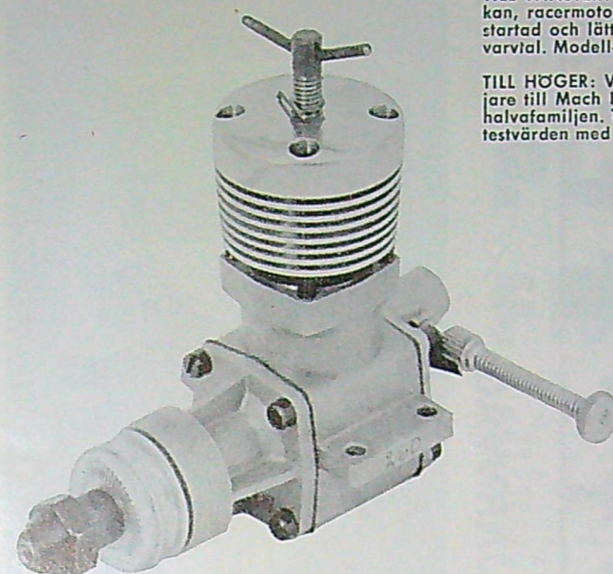
För att göra en jämförelse



OS Max III 15 testades i Modell-Hobby nr 4-63 och karakteriserades som mycket lätt och kompakt för att vara en högeffektmotor. Framgångsrik friflyktsmotor.

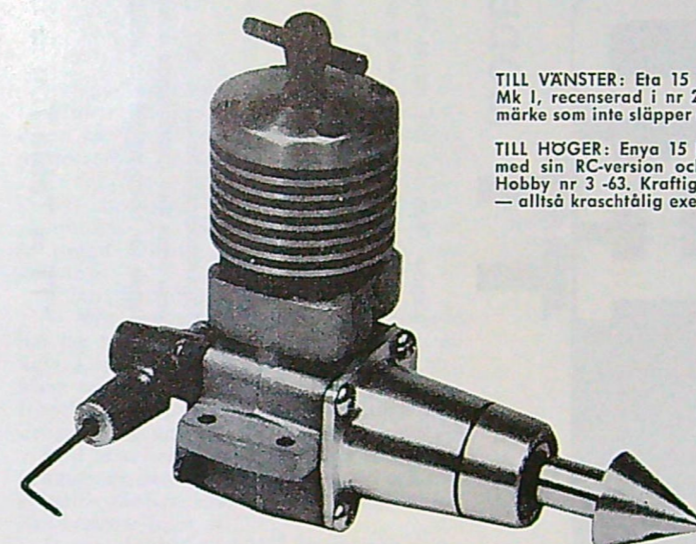
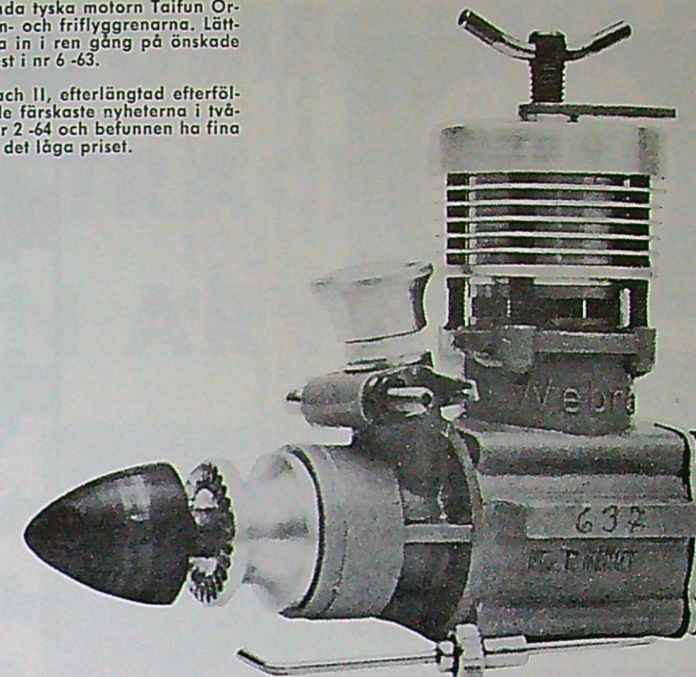


Modell-Hobbys första testmotor var Cox Tee-Dee, dock ej tvåhalvan nedan, med beteckningen .15 Special, utan den mindre praktiskt taget skal-enligt nedförminskade .09. Vad som sagts om en av "coxarna" gäller dock om alla. Cox-serien presenterades i nr 2-62.



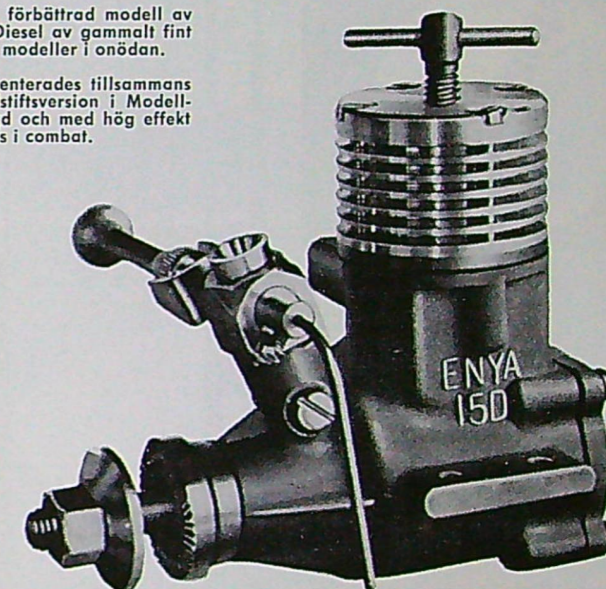
TILL VÄNSTER: Den blonda tyska motorn Taifun Orkan, racermotor för team- och friflyggenarna. Lättstartad och lätt att ställa in i ren gång på önskade varvtal. Modell-Hobby-test i nr 6-63.

TILL HÖGER: Webra Mach II, efterlängtd efterföljare till Mach I, en av de fräskaste nyheterna i tvåhalvfamiljen. Testad i nr 2-64 och befunnen ha fina testvärden med tanke på det låga priset.



TILL VÄNSTER: Eta 15 Mk II, förbättrad modell av Mk I, recenserad i nr 2-62. Diesel av gammalt fint märke som inte släpper ut nya modeller i onödan.

TILL HÖGER: Enya 15 D presenterades tillsammans med sin RC-version och glödstiftsversion i Modell-Hobby nr 3-63. Kraftigt byggd och med hög effekt — alltså kraschtålig exempelvis i combat.



mellan motorerna har i möjligaste mån samma propellar använts för varvtalsmätningarna. Då det gäller dieselmotorerna är varvtalen uppmätta under körning på Powa Mix-bränsle och för glödstiftsmotorerna har använts Cox Racing. Som jämförelse har jag medtagit min Super Tigre G20V/15D av 1960 års modell, vilken har en gångtid på ca 15 tim. och är något trimmad. Detta innefattar lättning av kolv och vevstake, delvis igenfyllning av vevaxeln och någon ökning av diametern på samt putsning av luftintaget.

Stirra inte bara på varvtalen!

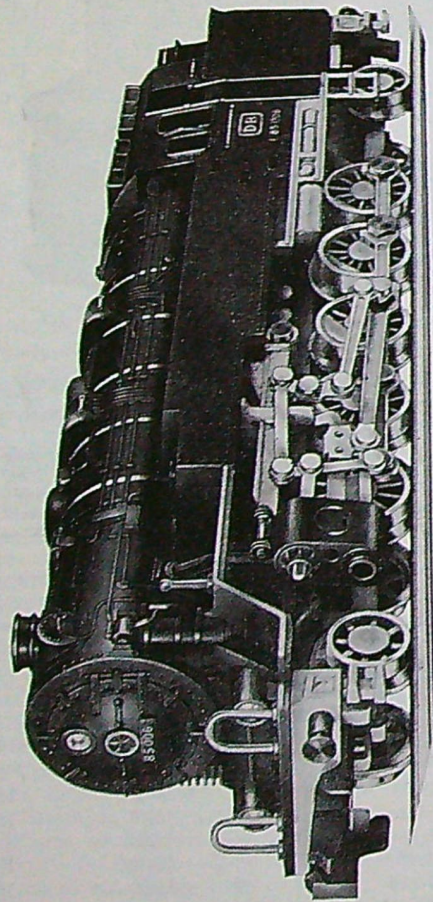
Man ska inte stirra sig blind enbart på varvtalsvärdena utan också ta hänsyn till startegenskaper, vad motorn ska användas till, om man har användning

Motordata	Vevaxellagering	Vevstake	Spolning	Ventilsystem
Enya 15 D II	1 kullager + bronsbussn.	Pressgjuten, aluminiumleg.	Öglespoln.	Vevaxelventil
Taifun Orkan	2 kullager	Svarvad dural	Tvårspoln.	Roterande slid, nylon
Eta 15 Mk II	2 kullager	Svarvad, bussad storända	Tvårspoln.	Roterande slid, vävbakelit
Webra Mach II	2 kullager	Pressgjuten, aluminiumleg.	Tvårspoln.	Vevaxelventil
OS Max III 15	Bronsbussning	Bearbetad dural	Öglespoln.	Vevaxelventil
Cox 15 Special	Direkt i vevhuset	Polerad dural	Tvårspoln.	Vevaxelventil
Super Tigre 15 D	2 kullager + bronsbussn.	Bearbetad dural	Öglespoln.	Vevaxelventil

för så hög effekt, slitstyrka, pris m. m. För att ge en liten vägledning har en enkel tabell gjorts upp där åtminstone vissa tekniska detaljer kan jämföras. Det kan också nämnas att jag anser samtliga motorer relativt lättstartade med ett särskilt plus för ETA 15 Mk II bland dieselmotorerna och Cox 15 Special bland glödstiftsmotorerna.

VARVTALSVÄRDEN

Propeller	Power Prop 8"×4"	Power Prop 7"×4"
Enya 15 D II	14400	16700
Taifun Orkan	15600	18500
Eta 15 Mk II	16200	—
Webra Mach II	15800	19000
OS Max III 15	15200	18000
Cox 15 Special	17300	20200
Super Tigre 15 D	16300	19600



nouveauté

new nieuw

nytt nouveauté

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

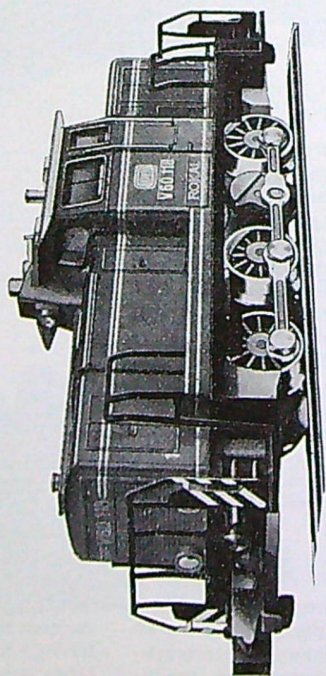
01020, Dieselmotorkloket V 60, axelföljd C (se bilden nedan)

00321, Sexaxlig djuplastningsvagn, lastad med en AEG högsänningstransformator

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*-modelljärnvägen ... med den idealiska spårvidden 12 mm.

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



naturtrogna och med största precision

*TT = Table Top = bordskiva = mycket tåg på liten plats

"Nästan som en fabriktillverkad" säger eler tänker väl de flesta som ser de fyra bilderna här på sidan av Erik Perssons vackra plastracerbåt. På sätt och vis är det väl också fråga om fabrikation, eftersom båten är byggd i flera exemplar från en skrovprototyp i aluminium. Av bilderna framgår att båten är byggd i både öppen version och som kabinbåt.

Vi låter Erik Persson själv berätta: — Mitt intresse för modellbygge började när jag var så stor att jag kunde hantera en kniv. Det bör ha varit 30 år sedan (är 39 nu). Mina intressen har växlat mellan båtar och flygplan, och det har blivit åtskilliga modeller byggda under årens lopp.

Med åren har modellerna också blivit mer avancerade, beroende på nya material och inte minst de färdiga tillbehör som undan för undan kommer fram.

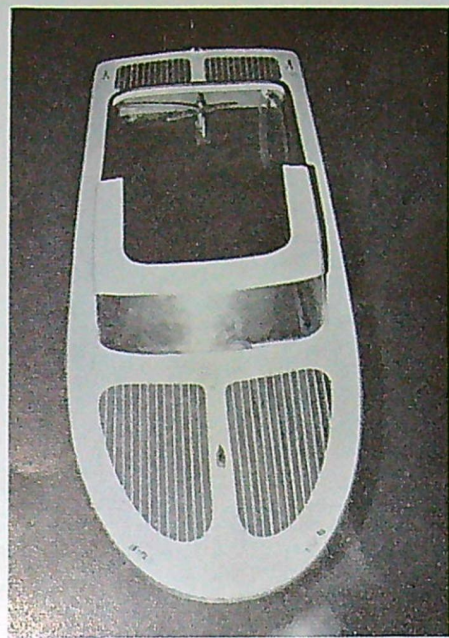
Denna plastbåt av egen konstruktion grundar sig på en prototyp i glasfiberplast som jag "bakade" för tre år sedan. Nuvarande två modeller är vacuumformade efter tre stycken aluminiummodeller (masters). Skrov- och däcksmaterialet har varit 2,5 mm polystyrenplast, som visat sig uppfylla fordringarna på båtmaterial alldeles utomordentligt.

Båtens data: Längd 800 mm, bredd 300 mm, fribordshöjd ca 90 mm. Motor Webra Bully diesel på 3,5 cm³.

Båten är byggd med skrov och däck som vardera en enhet, båda vacuumformade och sammanlimmade med vanligt hobbylim för plastmodeller. Inga spant ingår som förstärkning i skrovet — detta erhåller tillräcklig stabilitet efter sammanfogandet med däck. Stort utrymme finns för installation av radiostyrning och motorkontroll.

Jag har själv kört båten med radio. Den har även testats i grov sjö — i varje fall grov i förhållande till båtens storlek. Jag var nyfiken på hur den skulle klara sig och behövde inte oroa mig. Resultatet blev lyckat.

Så långt Erik Persson. Om någon är intresserad av att ta kontakt med denna skickliga plastbyggare så är adressen Fredsgatan 43 B, III, Arvika, och telefonnumret 0570/133 63. Även modellbyggarfirmorna borde ta sig en funderare, eftersom utrustningen för tillverkning av flera raceråk är mycket hållbar och det är lätt att framställa en större serie.



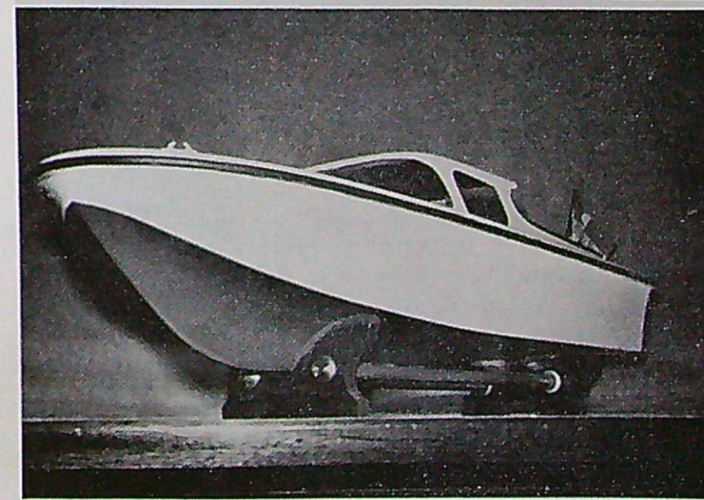
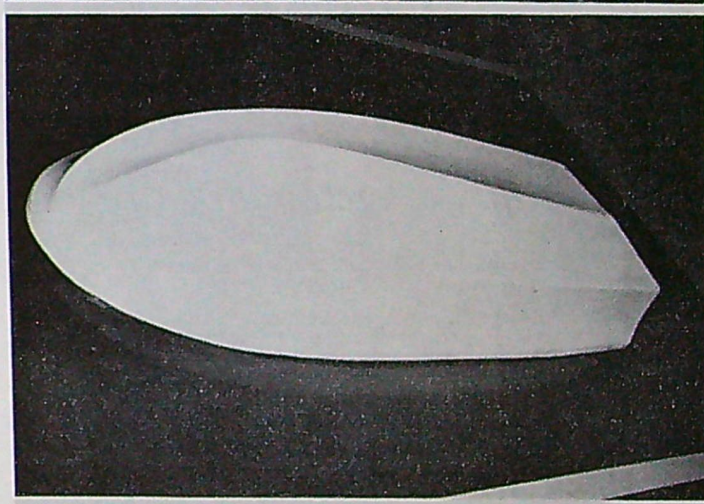
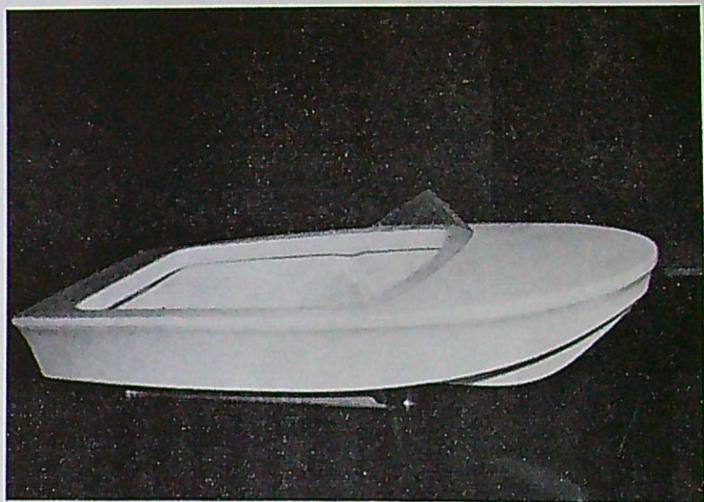
VAKUUMFORMAD PLASTRACERBÅT FRÅN ARVIKA

Nya material fordrar ny teknik. Erik Persson från Arvika har gjort plastskrovet till sina båtar på egna tillverkade aluminiumformar. Den läckra däckade versionen ses ovan till vänster i färdigt skick.

Skrov och däck före finishen. Både skrov och däck är vacuumformade i plast. Inga spant är erforderliga.

Skrovformen avslöjar goda sjöegenskaper. Båten har gått också som "vattenskiå" med efterhängande figur.

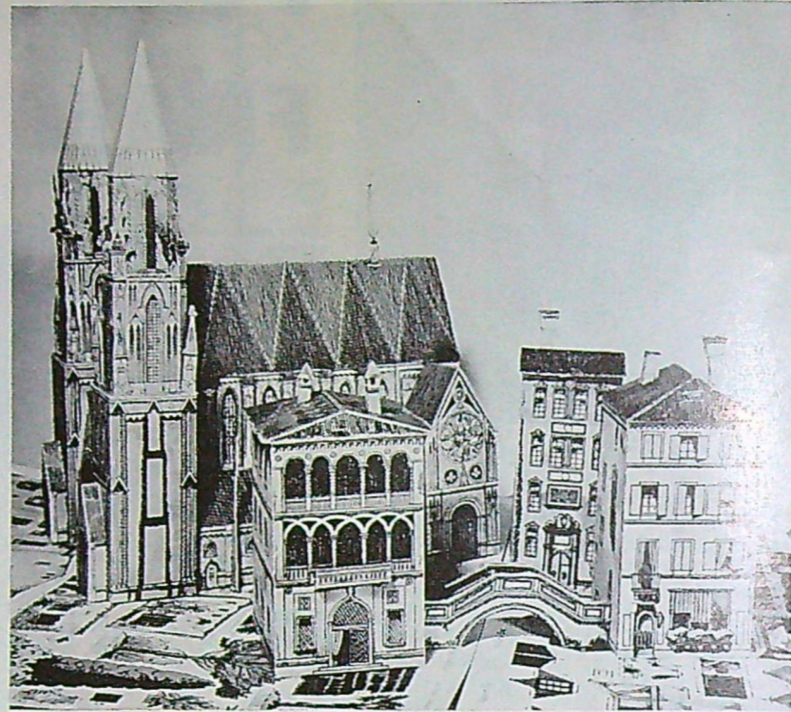
Andra skrovet fick en kabin. Med sin längd om 800 mm lämpar sig båten bra för radiostyrning.



KLIPP och LIMMA

MODELLER I KARTONG

EN FIN GAMMAL HOBBY



Man klipper ut detaljerna från arket eller skär ut dem med kniv. På alla viktställen 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 enfamiljshus. Frånsett skorstenarna lätta bygga. Lagom storlek för HO-järnvägen. Enkelark ... 0: 90
- 9018 En liten riddarborg. Lagom svårighetsgrad. Det klassiska motivet för modellkartongbyggare. Enkelark ... 0: 90
- 9021 Ställverk och godsmagasin. Öka ut HO-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 någonstans uppe i Alperna. Enkelark ... 0: 90
- 9029 Tre fackverkskus. 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 korsfenar. 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

SPECIALERBJUDANDE:

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

TILL ALLT OM HOBBY

Riksrådsvägen 78, Johanneshov

Härmed rekvideras 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:

SIGGES VÄRVERNISAGE:

TULLJAGARE SOM HELPLASTMODELL

Vårens nyhet från Sigurd Isacson är en modell av tulljagaren TV 39. Därmed är hans serie av eldrivna modellbåtar fem till antalet — alla med samma skrov som utgångspunkt. Vad allas vår Sigge i hemlighet sörjer över är att han inte kan släppa ut någon segelbåt med samma skrov — han har byggt en och den seglar bra, men den har utseendet emot sig...

TV 39 har alltså samma färdigjutna skrov som sina föregångare T 52, Lux, Storö och Sweet Sixteen. Av dessa var Lux den första med däck av plast. TV 39 är den andra. Däcket inklusive överbyggnad är i styrenplast, som gör båten tillräckligt lätt för att plana med elmotor.

Varför valde Sigge just TV 39? Vi har frågat honom, och det visar sig att just den modellen låg närmare till än vi kunde ana. Sigurd vistas om somrarna i Furusund, där han för övrigt antingen utövar sin kära segelsport (han var skicklig seglare långt innan han blev känd som bilförare) eller också "tuffar" omkring i sin egen ägandes Sweet Sixteen eller är ute och tränar snabbnavigering med tävlingsbåten av märke "Lux" (som han har till låns av fabriken). På en av färderna in till Furusunds brygga såg han TV 39 liggande där i all sin glans, och så var det dags att sätta en ny överdel på det populära plastskrovet och börja konstruera den femte elbåten...

Hur TV 39 är uppbyggd framgår av bildritningen på mittuppslaget, som är hämtad direkt från byggsatsen. Hela överbyggnaden är utformad färdig med luckor, rutor och allt, och kan man bara läsa, så bör det gå som en dans att sätta ihop båten. Byggsatsen kostar 9: 75 och motorsatsen 4: 75 (med propeller och axel). Man kan också köpa på den en "racermotorsats" som kostar 11: 75 med propeller och axel.

En rad detaljer finns att montera över däck: Mast, lyftkran, jolle (som är färdigformad), radioantenn, knapar, roder, pollare, ankare, flagga, strömbrytardelar osv. Skrovet är blått och överbyggnaderna vita redan i plasten, men den som vill göra båten mera spännande kan måla allt i tullens gröngrå "smygfärg". Lim finns inte med i satsen.

Tulljagaren visades första gången på Nürnbergmässan, där den även slog an på utländska köpare.

Den är lätt och svävar högt på vattnet, dock inte så högt att den svävar på molnen. Bland eldrivna båtar torde TV 39 höra till de allra snabbaste. Originaldelarna är färgsatta i gjutningen: Blått skrov och vit överbyggnad, snyggt, även om tullen själv är litet diskretare för att kunna smyga sig på intel ont anande smugglare... På nästa uppslag visar vi sammansättningsritningen till den nya byggsatsen.

I Furusundsleden har Sigurd Isacson själv sett och kört flera av sina byggsatsbåtar. De börjar också väcka uppmärksamhet i utlandet — här ett par italienska grossister i Brio-montern på Nürnbergmässan, där Svenska helplastmodeller visades för första gången, tillsammans med TV 39 och dess konstruktör.



TULLJAGARE TV 39

1. LÄS HELA BESKRIVNINGEN FÖRST!

Studera bilderna och byggsatsens delar noga. Vår specialgjorda BÄTMOTORSATS ger rekordfart och får båten delvis att plana! RACERMOTORSATSEN ger ytterligare dubbelt så hög fart!

2. PROPELLERAXELN

Se Bild 2. Sätt lim i propellerns hål och tryck axeln ända in. Stick in axeltrumman i skrovets hål (allt finns i BÄTMOTORSATSEN). Limma runt om trumman inuti skrovet. Vänd det upp — och ner — och limma väl runt trumma, kölfena och bottenhål.

Olja lätt i bussningen, men inte där kopplingen ska sitta, då slirar den! Klipp upp ena änden av plåtremsen i satsen med en sax i tre stycken remsor 4—5 mm breda, 24 mm långa. Slå hål 1 mm från båda ändarna i den ena med en spik — från båda sidorna — och i ena änden på den andra ("gasreglaget"). Klipp av alla tre.

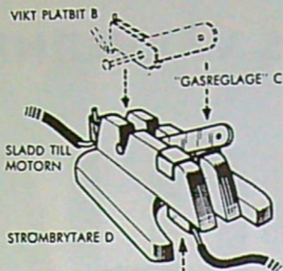
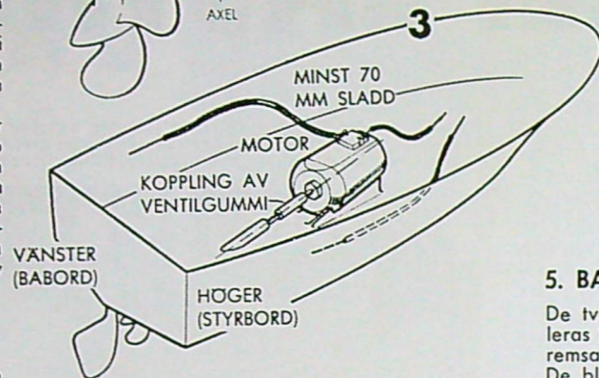
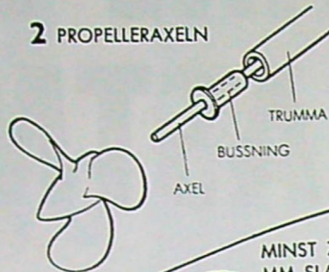
3. MOTORFASTET

Koppla motorn med ventilgummit som Bild 3 visar. Flöda lim på motorbockarna och på motorns hela undersida. Skjut ner motorn mot de små stopplackarna. Medan motorn torkar limmar vi ihop HYLLSTALLET och ANKARET, Bild 4.

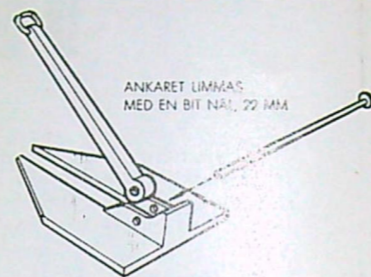
4. STRÖMBRYTAREN

Vik plåtbiten B dubbel så de två hålen kommer mitt för varandra. Stick en avnytt knappnål genom hålen i B och C. Pressa ner nålen i strömbrytaren. Limma nålen i urtaget. Plåten A viks dubbel och sparas tills strömbrytaren limmas fast på däck. Den högra sladden klipps av 60 mm från lödningen och avisoleras 10 mm i båda ändar. Sladden som är lös ska sedan användas mellan batteriplåt och strömbrytare.

2 PROPELLERAXELN



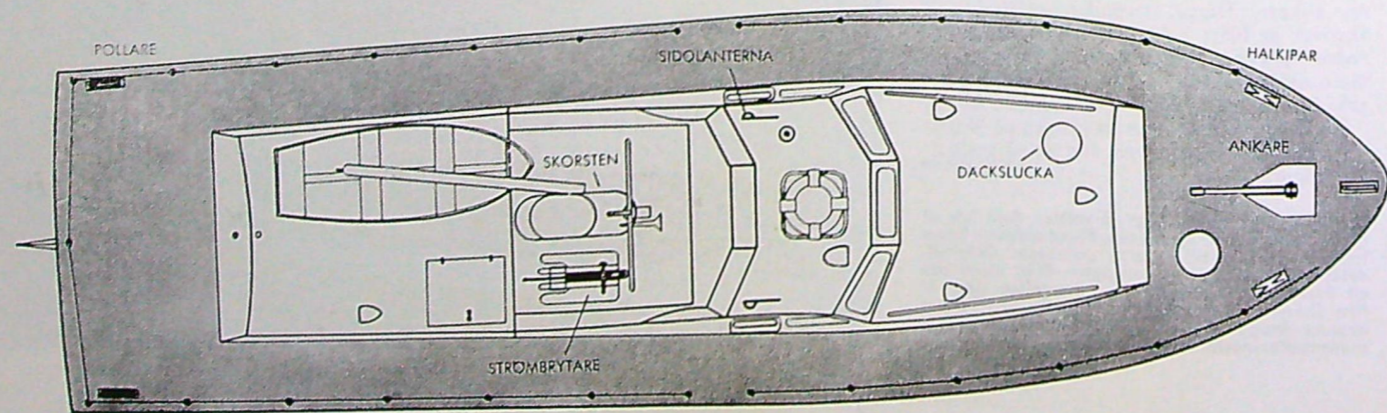
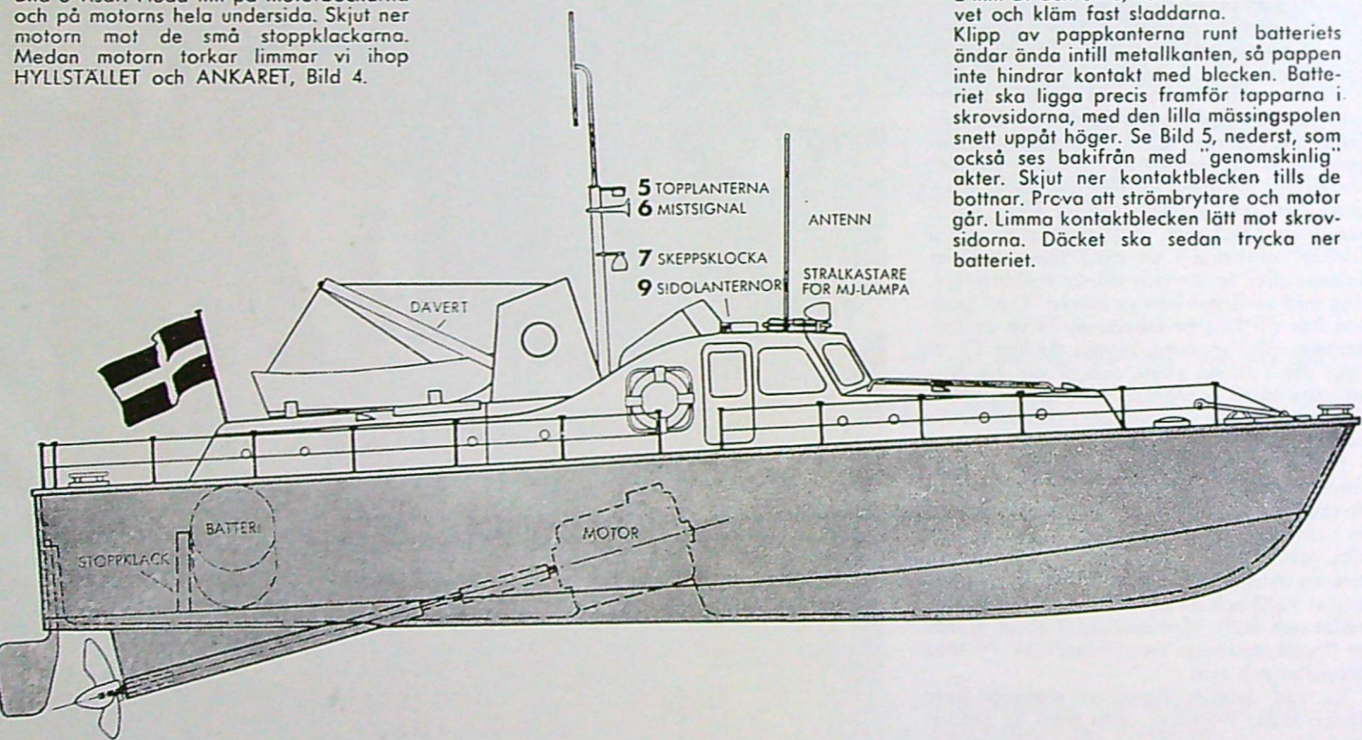
4 STRÖMBRYTAREN



5. BATTERIFASTET

De två återstående sladdändarna avisoleras 20 mm. Dela den återstående plåtremsen i två längder, 27—30 mm långa. De blir kontaktblecken E på Bild 5. Vik 2 mm av den övre, korta änden inåt skrovet och kläm fast sladdarna.

Klipp av pappkanterna runt batteriets ändar ända intill metallkanten, så pappan inte hindrar kontakt med blecken. Batteriet ska ligga precis framför tapparna i skrovsidorna, med den lilla mässingspolen snett uppåt höger. Se Bild 5, nederst, som också ses bakifrån med "genomskinlig" akter. Skjut ner kontaktblecken tills de bottnar. Prova att strömbrytare och motor går. Limma kontaktblecken lätt mot skrovsidorna. Däcket ska sedan trycka ner batteriet.

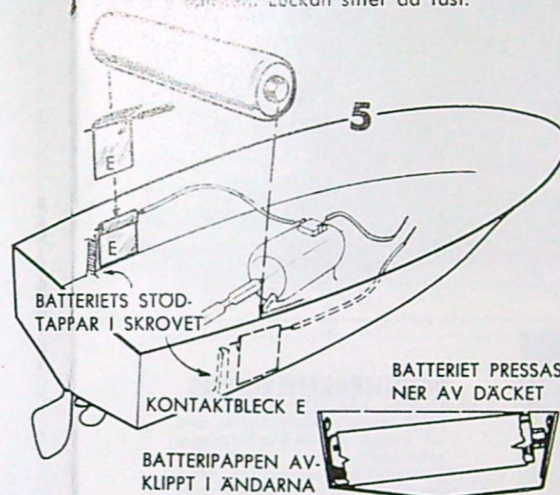


ÖVERBYGGNADEN

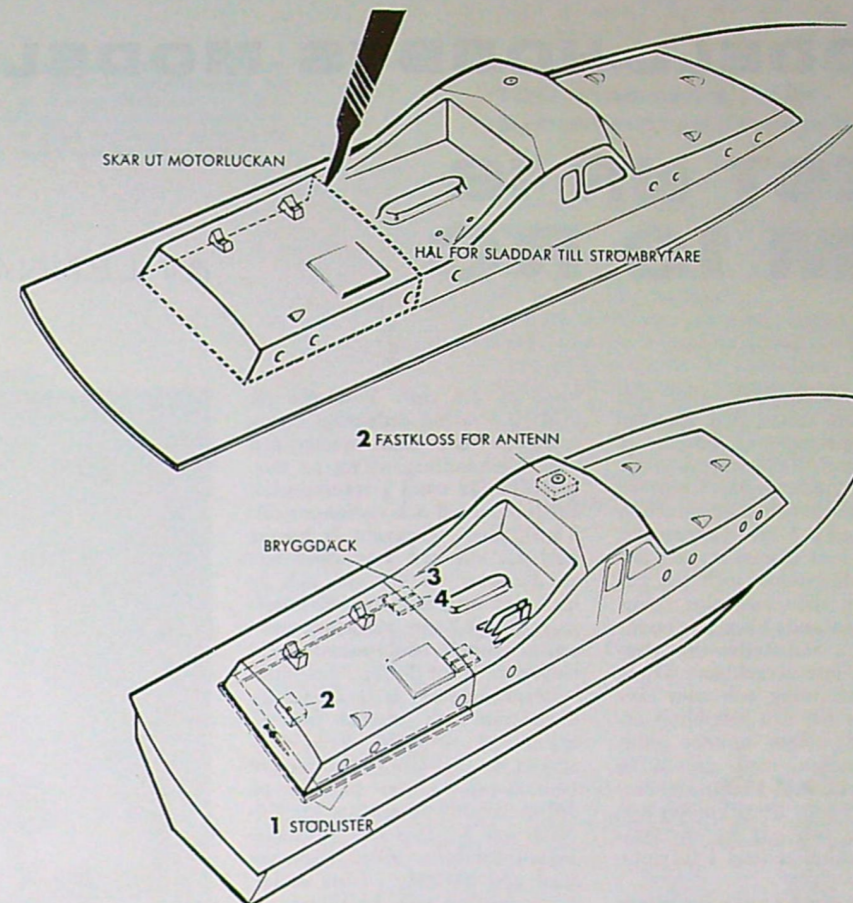
6. SKÄR BORT MOTORLUCKAN efter ritsen som BILD 6 visar. Borra hål med en spik för sladdarna till strömbrytaren på bryggan.

7. LUCKANS FASTE

Limma balsalisterna med plastlim mot däckets undersida runt kanten till motorrummet. Se BILD 7. Limma balsaklossarna nr 2 under kabintaket och motorluckan som fäste för radioantenn och flaggstång. Skär ut 2 st balsabitlar nr 3 till fästet för motorluckan. Limma dem under motorluckan. 2 st nr 4 limmas under bryggdäckets kant. Fönster och ventiler målas med svart färg. Finare är att skära ut dem och limma celluloid bakom med kontaktlim. Sätt plastlim på skrovets kanter och tryck fast däckets kant. De två sladdändarna träs genom hålen i däck. Trä den ena sladdänden genom den viktiga plåten i strömbrytaren. Den andra sladden genom plåten A. Nyp till hårt om båda plåtöglorna med en tång. Stick spik A underifrån genom strömbrytaren och vik ut ändarna som bild 4 visar. Borra ett hål i luckan som ritningen visar och trä en knappnål genom hålet och balsaklosserna. Luckan sitter då fast.



10 SKORSTENSMÄRKEN

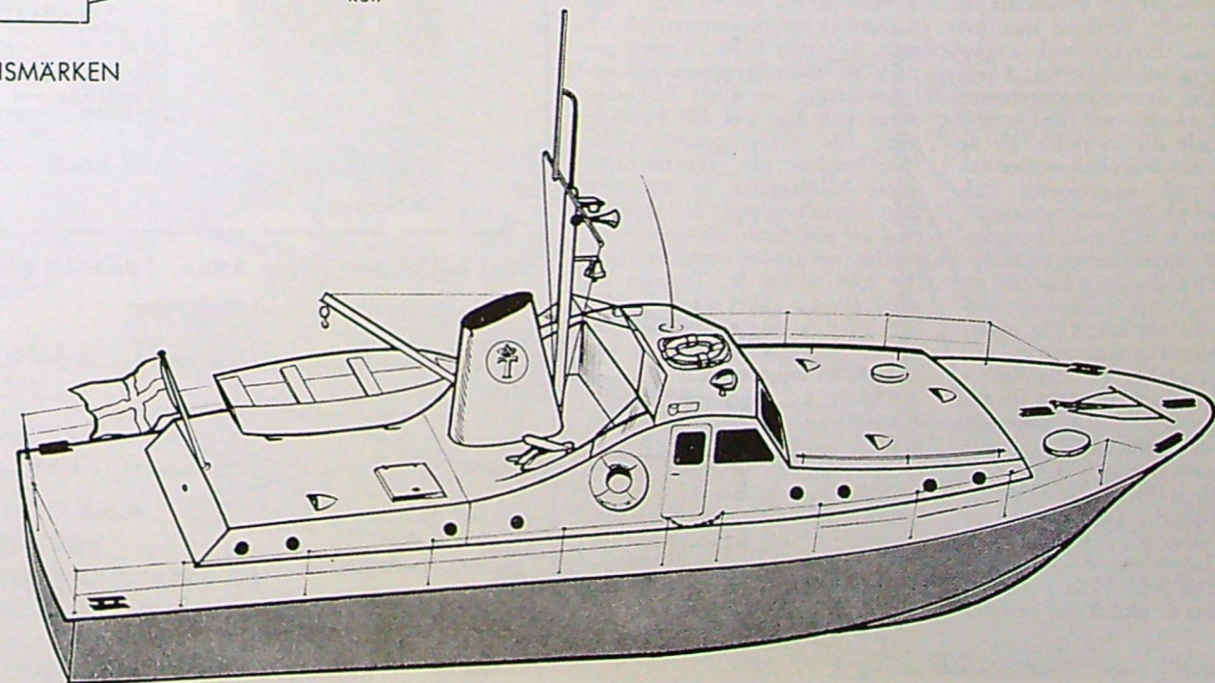


8. DÄCKSDETALJER

Klipp jollen efter relingskanten, även skorstenen längst ner. Måla dem i silver. Fila till flaggstängen av en tändsticka och måla den vit eller ljus brun. Kapa till 5 cm av rundstaven för mast, 6 cm för dävert till jollen. Målas grå eller silver. Måla ankaret svart. Limma fast halkipar, pollare m. fl. däcksdetaljer. Limma skorstenen på sin plats. De båda runda däcksluckorna limmas på fördeck och målas vita. Limma jollen i sitt ställ på motorluckan. Fäst flaggan på flaggstängen och limma den i luckans fästkloss. Klipp ut vindrutans mallen på ritningen och skär skåror i ritsen på däckshuset. Tapparna sticks ner i skårorna. Måla livbojarna orange och limma en på sidan av styrhytten och en på taket.

EXTRA DETALJER

Radiomasterna görs av pianotråd och limmas fast. Jollens bänkar klipps ut av kartong och målas ljus brun. Om mantåg önskas görs stöttorna av knappnålar limmade i små hål. De borrar i relingskanten med 1 mm borr eller en uppvärmd pianotråd. Surra med björn- eller sytråd mellan knappnålarna. Tillverka av balsa mistisignalen nr 6 samt skeppsklockan nr 7. Målas silver eller grå. De två märkena nr 10 på ritningen målas med blå botten, Tullverkets T och krona i guldfärg eller gult. Måla botten röd och propellern i guld. Sido- och topplanternorna görs i kartong och små balsabitlar. Babords lanternan röd och styrbords grön. Topplanternan vit.



MODELL-HOBBYS MODELLMOTORTEST

TEST NR 18 AM 10 RC

av LENNART LARSSON

Allen Mercury 10, eller som den enklast kallas, AM 10, kom ut på marknaden i början av 1957. I modelltidningarnas tester från den tiden beskrivs motorn som en dieselmotor med en effekt i klass med 1,5 cm³-motorernas. Den blev i ett slag en mycket populär tävlingsmotor och jag använde den själv med stor framgång i dåvarande klass F1 (nuvarande D1). Sedan dess har motorn dock inte utvecklats i någon större omfattning och som tävlingsmotor har den helt blivit ersatt av de något mindre glödstiftsmotorerna med ca 30% högre effekt. AM 10 har emellertid gått ett nytt liv till mötes som RC-motor och har nu utrustats med en enkel trottelt i luftintaget.

Att motorn från början kunde ge en effekt som ställde den i en klass för sig själv bland 1 cm³-motorerna och jämställde den med 1,5 cm³-motorer av äldre utförande, berodde förmodligen på det synnerligen grova cylinderröret och den väl tilltagna vevaxeln. Det grova cylinderröret, 2,5 mm tjockt, var styvt nog att ej förändras av förbränningsvärmen och gav ej upphov till någon extra friktion då motorn blev varm och den grova vevaxeln tillät en gaspassage på hela 4 mm, vilket är mer än många 1,5 cm³-motorer idag är utrustade med. Desto underligare är det då att motorn med dessa goda grundförutsättningar inte utvecklats ytterligare utan behåller sina ursprungliga, mycket små avgas- och överströmningsportar. Såväl avgas- som överströmningsportar är 3 till antalet och förskjutna i förhållande till varandra. De är endast 1 mm höga och mellan undersidan på avgasporten och översidan på överströmningsporten är det hela 2 mm. Detta betyder att överströmningen är öppen en förhållandevis liten del av varvet och ger friskgasen små möjligheter att helt fylla cylindern. Överströmningsportar i stil med dem på Eta 15 eller Webra Mach II hade säkert givit betydligt högre effekt utan att försämrastartegenskaperna.

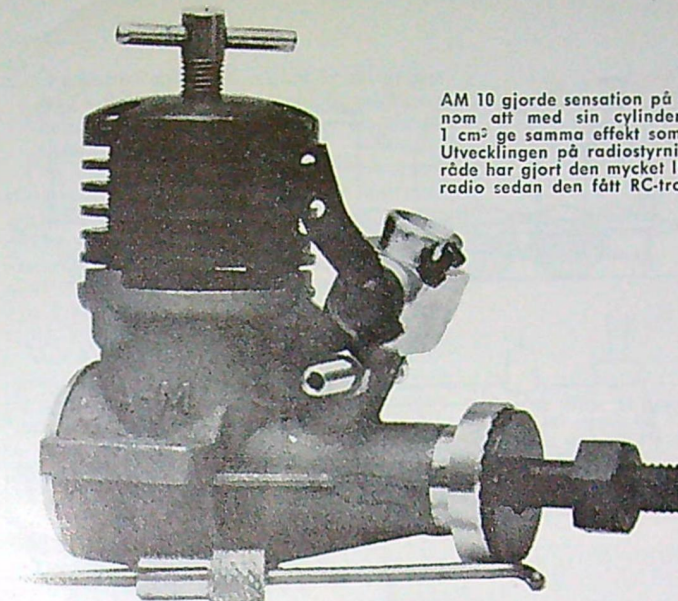
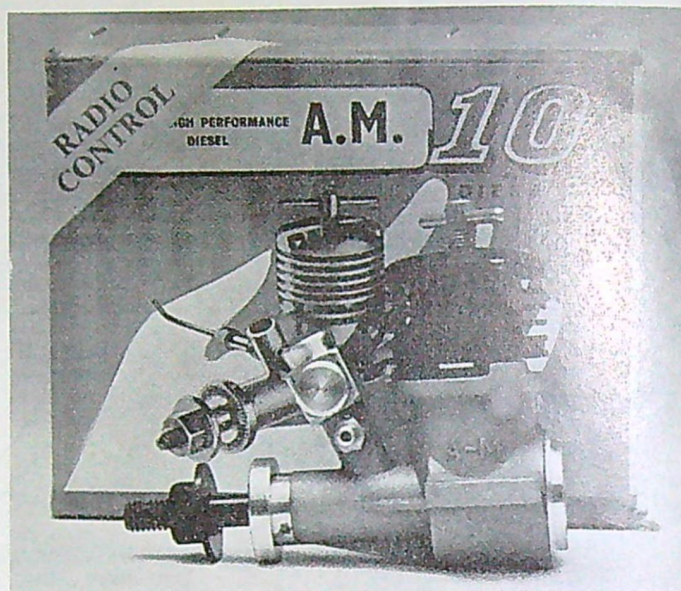
Vevaxeln har en diameter på 8 mm och är urborrad med 4 mm. Som jämförelse kan nämnas att både Webra Winner II och Re-kord II har måtten 8/3,8 mm och man bör därvid hålla i minnet att Winner är på 2,5 cm³ och Re-

kord på 1,5 cm³. Vevaxeln på AM 10 är alltså ordentligt tilltagen och bör tåla synnerligen omild behandling, vilket en motor ofta får utstå i träningsplan för linkontroll och radiokontroll. Ventilhälet i vevaxeln är borrarat med 4,3 mm och vevtappen har en diameter på 4,8 mm och är urborrad med 2,4 mm. Vevaxelskivan är 2,7 mm tjock och vevaxeln är helt obalanserad. Lagringen är gjord direkt i vevhuset.

Medbringaren är svarvad av aluminium och pressad fast på splines på vevaxeln. Även vevstaken är svarvad av aluminium (dural) och har en diameter på 3,8 mm. Kolvstapen har en diameter på 3,2 mm och vevstakslagren förefaller tillräckliga och med god passning i båda ändar. Cylindertopp och kylflänsar är svarvade i ett stycke av aluminium eloxerat i grönt. Tre skruvar håller fast detta vid vevhuset genom tre genomgående hål i flänsar och topp. Därmed läses fodret på plats då det är insatt i cylindern och vilar på en fläns i vevhuset. En papperspackning tätar mellan vevhus och foder, liksom mellan vevhus och vevhuslock.

Vevhuset är gjutet av aluminiumlegering och matt gråblåstrat. Vevhuslocket är svarvat av aluminium och skruvas in i vevhuset. Luftintaget är gjutet i ett med vevhuset och har en invändig diameter av 5,8 mm vilket av trotteln stryps till 4,8 mm. Förgasarröret har en diameter på 3,2 mm. Trotteln hålls på plats genom att trotteltroppen går ner i luftintaget och förbi förgasarröret och har två hål borrarade mitt för detta genom vilka förgasarröret går. Trottelttrummans håldiameter är 4,8 mm och trotteltroppen är försedd med en ställskruv för trummans rörelse varigenom tomgångsläget lätt kan ställas in. Trotteln är alltså mycket enkel men tillräckligt effektiv för att ställas om till ett säkert tomgångsvarv på ca 40% av toppvarvet.

AM 10 RC erhöles från Sven E. Truedssons Modellflygindustri, Malmö, generalagent för Allen Mercury-linjen i Sverige. Testexemplaret var mycket tätt i toppläge och högg nästan varför enda möjligheten var att använda en stor propeller med god svänghjulseffekt för de första startförsöken och under inkörningsstiden.



AM 10 gjorde sensation på sin tid genom att med sin cylindervolym på 1 cm³ ge samma effekt som en 1,5-a. Utvecklingen på radiostyrningens område har gjort den mycket lämplig för radio sedan den fått RC-trottel.

Jag använde en Top Flite trä 9" X4" och som inkörningsbränsle Pow Mix med extra tillsats av 5% Redex. Efter ca 20 min körning i korta perioder höll motorn ett jämnt varv omkring 5 000 v/min varför propellern byttes till en OS trä 8" X3" och inkörningsbränslet Redex.

Då körstiden uppgick till ca 1 tim byttes propeller till Semo Nylon 7" X4" som gav 9 000 rpm efter ca 20 min körning på ren Pow Mix. Efter en kontroll att motorn kunde hålla ett jämnt toppvarv i några minuter på Top Flite trä 7" X3" ansågs motorn

inkörd och klar för varvtalsmätningar. Den hade då erhållit ca 90 min inkörning. Till att börja med var starten besvärlig men efter ca 1/2 tim körning var det lätt att starta motorn genom att endast choka den två varv och sedan slå några slag på propellern. Kompressionskolven hade i början en tendens att fastna i cylindern då motorn blev varm och ville ej återvända till en lägre inställning förrän motorn kallnat. Detta blev bättre under inkörningens gång men tendensen kvarstod hela tiden vid körning på större propellar.

Motordata: AM 10 RC

Typ: Encylindrig, luftkyld tvåtaktsmotor med tvärspolning och vevaxelventil. Vevaxeln lagrad direkt i vevhuset. Demonerbar trottelt. Tändsystem: Kompressionständning. Slaglängd: 10,2 mm. Borrning: 11,0 mm. Cyl.vol.: 0,984 cm³. Kompr.förh.: Variabelt. Vikt: 83 g (utan trottelt). Varvtalen uppmätta i v/min vid körning på ren Pow Mix. Då luftintaget är avkortat för att trotteln ska passa och täta ger förmodligen detta till resultat att de varvtal som uppmätts utan trottelt är något lägre än vad som skulle erhållits med originalluftintaget. Det är också möjligt att ytterligare inkörning skulle förbättra motorns prestanda vid höga varv men då ändamålet i första hand var att testa RC-versionen har detta ej gjorts.

Propeller	Fullgas	Tomgång
Top Flite trä 7" X3"	11 500	4 500
Top Flite trä 8" X3 1/2"	8 500	4 000
Top Flite trä 7" X3"	11 600	(utan trottelt)
Super Nylon 6" X4"	13 800	(utan trottelt)

Lennarth Larsson

Resten av de 100 vinnarna i vår prenumerationstävling

Sammanlagt 100 satsar med miniracingbanor eller rågutrustning lottade vi ut i samband med den stora prenumerationstävlingen kring årsskiftet. De första 50 lyckliga vinnarna presenterades i förra numret. Här kommer den andra hälften. Vi ber att få gratulera!

Karl Urbanec, Alvesta; Eiler Liedman, Vrå; Gustav Byström, Umeå 1; Ulf Klæsson, Falköping; Sture Johansson, Tranemo; Ture Mickelsson, Hälsingborg; Lennart Klasson, Gullspång; Lars Elofsson, Ludvika; Jörgen Groth, Göteborg V; Nils Nygren, Karlskoga; Ing. Lars Larsson, Malmö S; Bo Johansson, Borlänge 2; Henry Hjälm, Tystberga; Bertil Nordlinder, Nyland; Karl-

(forts. sid. 42)

MODELLRAKETFLYGNING

Börja modellraketstudierna med att bygga en verklighetstroget arbetande modell av Aerojet-Generals forskningsraket Aerobee-Hi. Byggsats innehållande alla erforderliga delar såsom noskon, raketkyl, fallskärm, balsafflak och lister samt ritning och arbetsbeskrivning. Längd 410 mm.

Pris endast kr 7: 90

Med MICROMAX*) krutraketmotor kan Ni göra verklighetstrogna uppskjutningar av raketerna till flera hundra meters höjd och den landar därefter oskadd i fallskärmen. Avfyringen sker på elektrisk väg med hjälp av ett par ficklampsbatterier.

Pris kr 7: 70 för 3 st

*) Min.ålder för inköp: 15 år.

Till Ingenjörfirman Atlas, Box 12 | Höganäs

Härmed beställs allt sändas med full returrätt:

..... st modellraketbyggsats Aerobee-Hi à kr 7: 90

..... sats(er) Micromax krutraketmotor à kr 7: 70

Namn Alder:

Adress: Postadr.:

Närmaste järnvägsstation: MH

Välkänt danskt fabri-
kat, som erövrat
Sverige

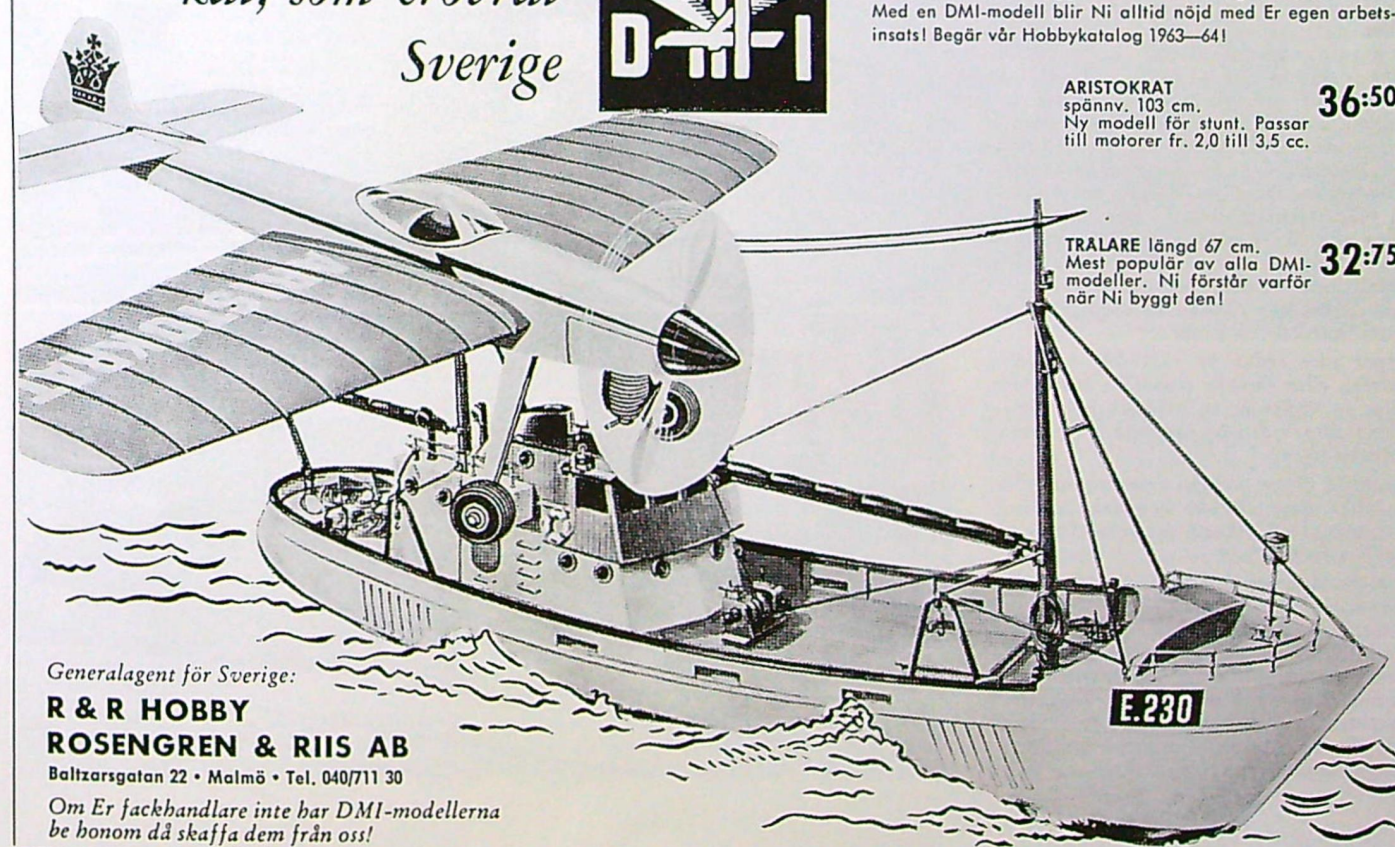


DANSK MODELFLYVEINDUSTRIS

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 förstär varför
när Ni byggt den! **32:75**



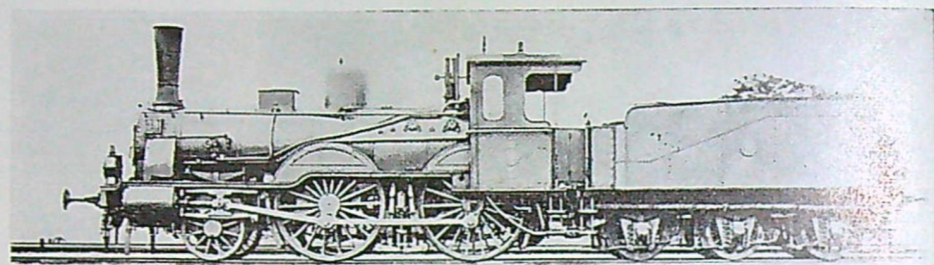
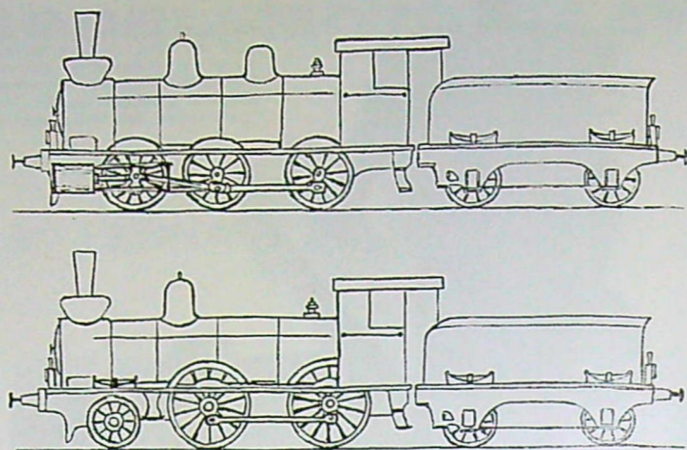
Generalagent för Sverige:

**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!

Fig. 1. Skapa förutsättningar för att vi får flera svenska modellok! Detta uppmanar signatören "RO" i ett inlägg apropå vår "pop-tävling" bland svenska lok. Teckningarna är ett exempel på hur man med små förändringar får två olika svenska lok på samma chassis och köpa. Lämpliga gamla svenska original finns på resten av bilderna på denna sida: Närmast nedan en tysk tenderloktyp 12 7001 från 1885, nederst två svenska närbesläktade lok, nämligen MTJ nr 1 och underst i raden litt Kd2 nr 692.



I samband med vår stora "lokomröstning" har vi från signatören RO haft det stora nöjet motta följande mycket intressanta inlägg, vilket vi mer än gärna publicerar i sin helhet. De av RO framförda synpunkterna återfinns till en viss del hos åtskilliga andra brevskrivare — liksom även det framförts en del synpunkter i nära nog rakt motsatt riktning — alltså ett gott material för en diskussion av stora mått!
RO:s artikel:

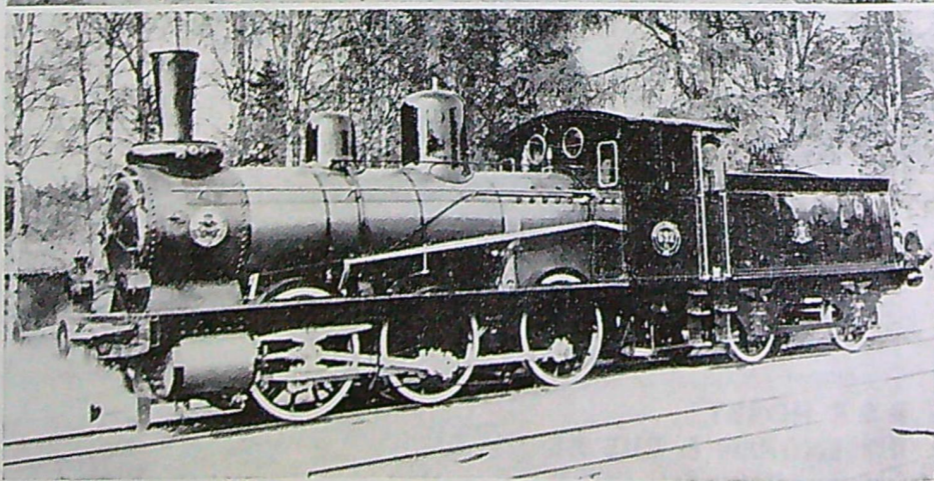
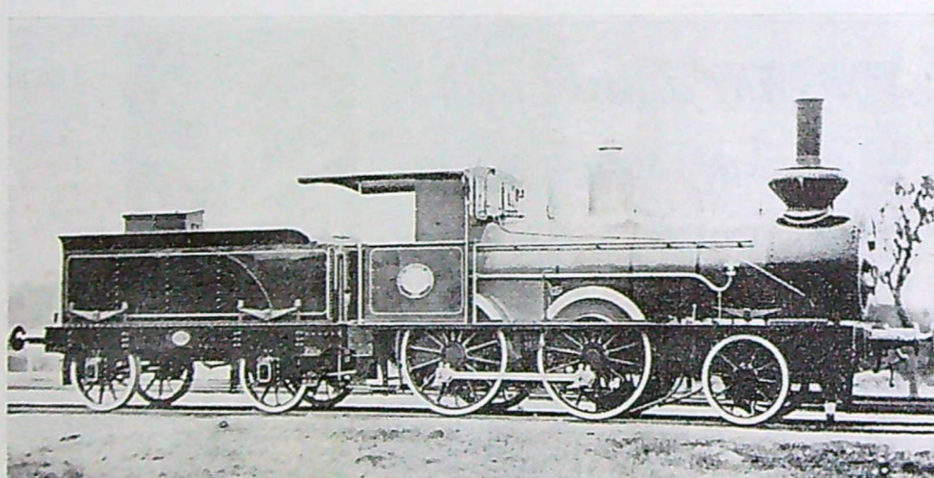
SVENSKA MODELLOK MEN VILKA?

R. Kutschbach tog på sig en svår uppgift i Modell-Hobby nr 1/1964, där han valt ut 12 svenska lok till en "pop"-tävling, avsedd som underlag för modellfabrikanternas bedömning av svenska marknaden.

Många och högst personliga synpunkter måste givetvis påverka valet av de 12 kandidaterna ur den rikhaltiga svenska lokfloran. Då tävlingar av detta slag — till skillnad från gramfonbranschens — nog blir en engångsföreteelse och då man får hoppas att fabrikanterna tar allvarligt på saken, kan tävlingens utslag få stor betydelse för framtiden. Detta är anledningen till några funderingar i ämnet — Kutschbach och Modell-Hobby har ju inbjudit här till.

En förutsättning för att priserna på modellerna ska bli rimliga är att efterfrågan och försäljningen blir av sådan omfattning, att en hygglig seriestorlek nås vid tillverkningen. Detta kan tänkas ske exempelvis genom att fabrikanterna väljer

1. typer som redan är välkända (aktuella, talrika eller särskilt populära förebilder, eller — vilket är en betänkligare väg — typer som redan är inarbetade av annan fabrikant),
2. neutrala typer, som kan representera flera olika men snarlika original, (användbar metod då många varianter finns till en "huvudtyp"),
3. för marknaden nya och okända typer, som kan tänkas väcka intresse exempelvis genom originellt utseende,
4. flera närbesläktade typer, där samma tillverkningskomponenter går igen eller där samma verktyg kan användas — samma ramverk, panna, hytt, tender etc. I detta fall får man acceptera att vissa jämförelser görs för att gemensamma delar



ska kunna användas, vilket är ett grannliga arbete som kräver god kännedom om befintliga original och deras konstruktion.

Om dessa synpunkter läggs på det aktuella problemet, gäller det alltså för fabrikanterna att finna en eller flera nya typer, som — direkt eller med smärre modifikationer — passar såväl den svenska som den internationella marknaden, eller att av redan befintliga typer och komponenter göra en acceptabel "svensk" variant.

Men kunden då? Ja, den ene vill ha möjligast äkta avbildning av ett visst lok och får betala priset härför, men chansen att just "hans" lok finns i marknaden är inte stor. (Det vore roligt att få veta hur stor försäljningen av Tenshodos Sb-lok varit, i Sverige och totalt.) Andra tolererar en något enklare efterbildning, förutsatt att helhetsintrycket även vid en närmare granskning förblir godtagbart. Det är väl ingen tvekan om att den andra kategorin är i majoritet. — Från dem som lutar mot "vad som helst" kan vi väl börja i detta sammanhang.

Är det då på något sätt förena kundens och fabrikanternas önskemål? Ja, säkerligen, men då låt parterna hjälpas åt — kundsidan genom att föreslå lämpliga objekt, och fabrikanterna genom att vara lyhörda för kundens önskemål, men för den skull låt bli att splittra resurserna genom att flera tar upp

samma typ, såsom exempelvis skett med Fleischmanns och Märklins Da-lok. Så ont om lämpliga förebilder är det inte, och den av de två som i stället valt ett äldre D-lok, med tråkörg eller med privatbaneutförandets lutande front, hade säkerligen inte kommit i ett sämre läge.

Vilka svenska lok kan då kundsidan i dagens läge rimligtvis föreslå fabrikanterna att ta upp? Kutschbach har gjort sitt val och motiverat det, men på basis av ovanstående skulle jag vilja lancera ett par alternativa förslag. Här följer de med mina motiveringar.

Det man främst saknar i K:s urval är någon representant för de mindre tenderloken, av de typer som byggdes i stort antal under 1800-talets senare del men även efter sekelskiftet. Som de två första skulle jag vilja ta med två sådana loktyper, det ena ett persontågslök 1-B-0, med invändiga cylindrar, det andra ett godstågslök 0-C-0. För att få med båda på tillverkningsprogrammet jämkar vi ihop de båda typerna, varigenom de kan hänföras till kategori 2, 3 och 4 i uppställningen ovan. Detaljutformningen kan diskuteras men figur 1 visar ett exempel på hur loket kan se ut. För att öka skillnaden mellan typerna har godstågslöket fått utvändiga cylindrar och en andra dom — som ju bör vara lätt att limma dit — och liknar då närmast SJ litt Ke och Kd. Persontågslöket har utformats efter ett Nohab-byggt privatbane-lok. Samma tender (med drivmaskineri?) passar till båda typerna, vilka genom sitt utseende bör vara gångbara som "oldtimers" även utomlands.

En annan mycket vanlig tenderloktyp ända in i våra dagar har varit 1-C-0-loken av L-typ. Där fanns ett otal varianter, vilket

Fig. 2. Titta på detta TGOJ-lok av typ N1. Genom att vi väljer detta äldre utförande får överbyggnaden starka släktdrag med nästa lok...

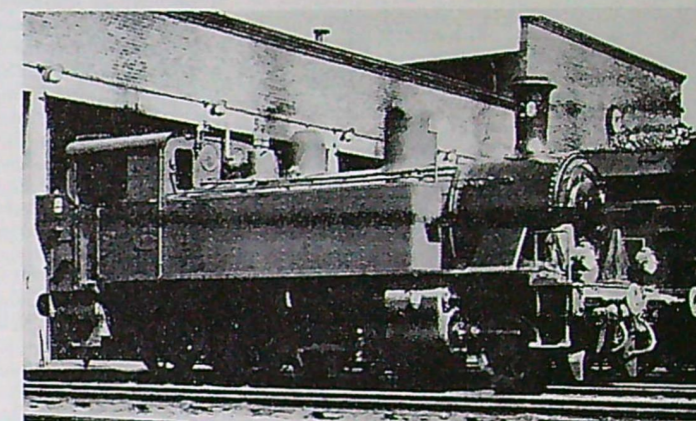
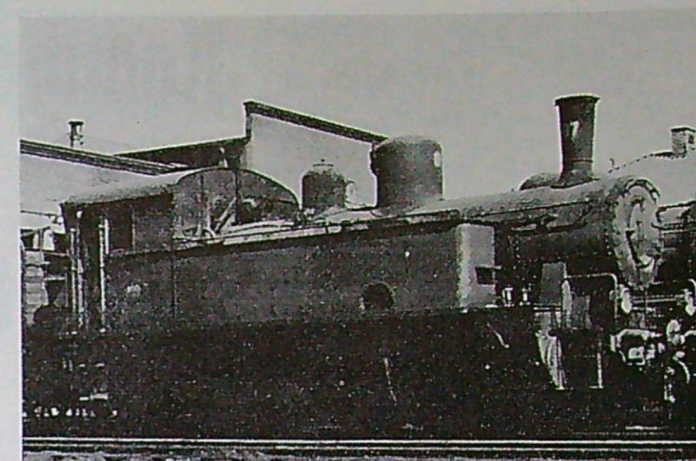
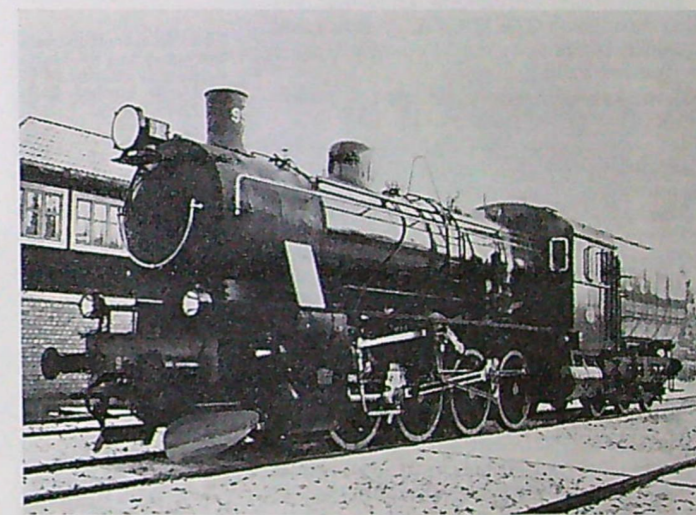


Fig. 3... som är ett L-lok. Visst kan man använda samma överdel. Skillnaden är hjulställningen, på N-loket fyra kopplade drivhjulspår, på L-loket tre med löphjul främst.

Fig. 4. Tungt godstågslök på TGOJ nr 95, motsvarande SJ litt G2, som har en B-lokspanna. Om vi får B, kan vi också få G!



bör göra loktypen intressant i detta sammanhang. Som tredje lok sätter vi därför upp ett L-lok, i huvudsak av SJ-typ men — av skäl som framgår senare — gör vi hjulen något mindre och hela loket något kortare. I övrigt noterar vi slät skorsten utan ledskeneignistsläckare, öppen hytt, treaxlig tender och utvändiga cylindrar.

Bland privatbanornas tanklok förekom många med samma axelordning som L-loket. Ett sådant blir nummer fyra på listan och duger som universallök på sidobanan. Även här kan vi genom typsplittringen bland originalen tillåta oss några kompromisser, varför vi använder samma underrede som till det modifierade L-loket och samma över-

del som till nästa lok som blir växlingslok litt N (nr 7 enl. Kutschbach). Vi väljer dock det äldre utförandet med skilda ång- och sanddomar — den hopbyggda är för stor för att vara vacker på ett så litet lok. Därmed passar vår överdel även till föregående lok, och på så sätt har vi fått ett äkta och två godtagbara "kompromisslok" av delar till två. Fig. 2 visar ett N-lok av föreslaget utseende samt fig. 3 det andra tankloket. De är bra lika upptill, eller hur?

SJ tanklok litt S (f. d. Sa) borde vara ett betydligt bättre val än S1 (nr 6 enl. K) dels p. g. a. den större spridningen, dels därför att det S1 snarlika Sb (S2) redan finns hos (Forts. på nästa sida)

Tenshodo. Kanske någon fabrikant redan har ett passande underrede?

Bland de större loken bör B-loket vara självskrivet (nr 2 enl. K). Det är ett verkligt all-round-lok för huvudlinjetjänst. Får vi det, skulle jag vara villig att avstå från F-loket (nr 1) och A5 (nr 3) samt byta ut gods-tågsloket E9 mot ett G-lok.

SJ:s tyskbyggda Ga-lok fick efterhand svenska B-lokspannor liksom de svenskbyggda av typ Gb, senare G5. Originaltypen spreds från Tyskland över flera av Europas länder, och det bör göra typen intressant ur fabrikantens synvinkel. Vi bör dock hålla styvt på att få den svenska pannan, vilket bör gå bra, om vi samtidigt får B-loket. Vi kan då acceptera den tyska tendern och öppen hytt, dvs. vi väljer SJ litt G2. Tendern kanske redan finns hos någon fabrikant? Fig. 4 visar loktypen, här hos TGOJ.

När det gäller elloken bör man nog vänta med Rb (nr 10) till dess serieproduktionen av SJ nya universallok kommer igång. De Rb som nu är i tjänst är bara provlok, och mycket kan hända både med utseende och färgsättning. Då det förutom vårt Da finns en uppsjö av utländska lok, skulle jag endast vilja ta med Hg (nr 12) tills vidare och på de återstående platserna sätta tre dieslar.

Några tvåhytt Nohab-dieslar lär vi knappast få se i SJ:s lokpark. Som lämplig svensk modell bör vi i stället ta med T43 — ånglokens färgglada ersättare i linjetjänst. (Se sid. 25 i Modell-Hobby nr 1/1964.)

Av de mindre modellerna bör koppelstångsförsedda T2 ligga bra till. Typen kommer från MAK i Kiel och finns även på tyska banor. (Fig. 5.)

Som sista kandidat sätter vi upp den likaledes tyskbyggda lokomotorn Z64, fig. 6. Typen finns nästan identisk på SJ, TGOJ och på kontinenten. Tillverkare är Deutz. Modellen kan göras TGOJ-grön, rödbrun som originalen första åren vid SJ eller få SJ:s nya färgsättning grön/orange.

Därmed skulle vi ha tagit med 8 ånglok, 1 ellok och 3 dieslar, summa 12.

Med de möjligheter som finns att använda redan befintliga delar eller gemensamma komponenter till flera lok, att sälja loken med olika färgsättning eller eventuellt olika överbyggnader samt att helst även fördela programmet mellan olika fabrikanter, bör det inte bli en fråga om vilket svenskt lok som ska lanseras utan om vilka lok det blir. Ett ökat utbud av svenska lok — förslagsvis enligt ovan skisserade principer — kommer givetvis att något minska försäljningen av de rent utländska typerna, men säkert är att den totala efterfrågan kommer att öka. Ve då den fabrikant som inte har några välbyggda svenska lok att komma med! Han lär få svårt att finna nya köpare till sitt märke och spårssystem!

R. O.

Kommentar från Robert Kutschbach

Vi tillåter oss komma med en del kommentarer och några egna synpunkter och börjar med lokurvalet. Först som sist — utelämnandet av dieselloken har inget att göra med någon slags aversion mot denna loktyp, utan dieselloken sattes på undantag med tanke på att de ledande kontinentala fabrikanterna i sitt tillverkningsprogram har diesel-lok — i en del fall som 1963 eller 1964 års nyheter — och f. n. inte hyser planer på utökning av denna loktyp. Vi ansåg det därför vara ganska utsiktslöst att ta med lok av denna typ — T43 undantaget! Flera östtyska tillverkare har i sitt program diesellokomotorer, främst östeuropeiska typer och har dessutom lanserat NOHABs GM-lok i såväl dansk som norsk, belgisk, ungersk och luxemburgisk typ. Märklin lanserar ju Nohab-loket bland 1964 års nyheter! Därmed anser de sig ha fyllt sin kvot av dieslar för ett tag framöver och vill först avvakta försäljningsresultaten innan nyplaneringar blir aktuella.

Detta var alltså läget innan några diskussioner ägt rum med fabrikanterna — vad som kan komma fram då redovisas senare.

Och så till ångloken. Vårt val av 4 stora och 4 mindre loktyper har föranlett en rad påpekanden: var tog L-loken vägen? Från de olika privatbanorna övertog SJ en rad olika typer av detta litt. med axelföljden 1 C, en del av dem onekligen riktigt vackra lok. De flesta loken hade emellertid inbyggda cylindrar, vilket i sign. tyckte ger dem ett väl kallt utseende. (SJ:s original L hade användbara cylindrar.) Återigen kommer här de utländska fabrikanternas synpunkt med i bilden. Såväl Märklin som Fleischmann, Trix, Rokal och Gützold tillverkar det tyska litt. 24 (axelföljd 1 C) sedan många år, men trots detta är inte loket att räkna till de mest omtyckta — och då blir ofta följden, att om denna axelföljd är relativt ointressant ur säljsynpunkt, är alltså intresset för ytterligare en typ i denna grupp tyvärr mindre

stort. Över 18 års erfarenhet i modelltågsbranschen har visat, att de stora loktyperna är betydligt mer omtyckta än de mindre — sitt högre pris till trots. Först under de senare åren har de mindre tankloktyperna slagit igenom, främst tack vare sin förekomst i till specialpriser erbjudna presentförpackningar. Men andraköpsloket blir i de flesta fall ett "stort" lok! Därför vårt val av 4 dylika. (B-loket f. ö. självskrivet, därom är alla överens.)

Svårigheten att få fram ett "önskelok" belyses ganska bra av den mångåriga kamp de tyska modelljärnvägsvännerna förde för P-8 (litt. 38) och när loket äntligen dök upp — var tillverkaren att finna i Österrike (Liliput). Loket blev genast en succé och fabrikanter tog även tillfället i akt att ge ut loket i olika variationer — dels med standardtender och dels med den s. k. Wannentendern, loket finns även lackerat i sin ursprungliga färgsättning. Här är tillverkaren helt inne på den linje som framföres av RO, nämligen att utveckla en loktyp. (Om det sedan gått till att välja nummer på loket, vore det ännu bättre om man såg till att de nummer som användes sedan P8-ans underredet tillkommit litt. 62, alltså exakt samma som RO rekommenderar. Visst tror man sig att fler fabrikanter kunde gå till denna "rationalisering" av tillverkningarna, vi tror att en eller annan mindre avvikelse från originalet utan vidare skulle accepteras av de flesta, detta med tanke på att många lok byggs om så att en icke ringa skillnad föreligger mellan två från början helt identiska lok. Nästa steg i de tyska lokvännernas önskelista är just ett medeltungt godstågslok — skulle G-8 tas upp till tillverkning, hade vi ju alla möjligheter att få den svenska varianten "på köpet". Vi avser då litt. G i sin ursprungsversion.

Tanken att kunna använda redan befintliga underredet har av sign. flera gånger framförts till olika fabrikanter, men resultatet var plus minus noll. Idén som sådan var man införstådd med, men vilken överdel skulle väljas? Där var oenigheten stor och i en del fall låg avgöranden hos personer med ringa eller ingen kännedom om lok och det blandade mottagande Da-loken fick i Sverige gjorde inte precis fabrikanterna speciellt entusiastiska att utöka den svenska lokfloran. Men ett par år har gått sedan dess och med litet mera kött på benen har vi nu kanske större möjligheter att nå ett resultat, icke minst med tanke på en skärpt konkurrens — många fabrikanter tillverkar i dag endast rullande material och överlåter distillverkningsingen åt andra.

Men åter till underredena. Axelföljden 1 C 1 är ju mycket vanlig på tanklok, och en svensk kåpa på ett sådant underrede skulle helt visst bli en synnerligen hyfsad modell.

Förslaget till två äldre loktyper har RO gemensamt med åtskilliga, även vi var inne på tankegång, men då vagnparken till största delen är väl modern skulle t. ex. ett lok med axelföljden 1 B komma att stå så att säga utanför. Vi tillåter oss komplettera sign. RO's skiss med en bild av MTJ nr 1, vilken så när som på skorstenen rätt väl torde motsvara skissen. Däremot är vi helt införstådda med litt. Kc och Kd, den senare loktypen aktiv till långt fram i våra dagar. Vi visar en bild av SJ 692 Kd2 i originalutförande, nylackerat och skinande blankt — som modell helt visst ett praktstycke. Hade sedan loket kunnat varieras med två- eller tre-axlig tender — ack sköna önskedröm!!!

Vi har följt upp insändarens tankegång beträffande svenska oldtimers och plockat fram en av SJ:s äldre loktyper med i för-

hållande till förslag 1 omvänt axelföljd 1 B ur gömmorna och samtidigt en synnerligen snarlik tysk modell. Någon tillgänglig bild av motsvarande SJ-lok fanns tyvärr ej tillgänglig vid pressläggningen — vi får kanske tillfälle att återkomma. Möjligheten att gynna en gemensam marknad är här stor, men då återkommer frågan om hur eftertraktad en sådan oldtimermodell skulle kunna bli. Vår uppfattning är att det främst blir de äldre tågförarna som skulle fastna för loket, medan den yngre gruppen, som i många fall aldrig sett ett ånglok i aktion, troligtvis skulle anse loket vara "johan".

Givetvis är det också en stor nackdel att alltid behöva vara beroende av utländska tillverkares inställning — den svenska marknaden anses nu en gång inte tillhöra de verkligt stora.

De äldre loktyperna möter dessvärre ringa förståelse hos den yngre kundkretsen, som dominerar handeln i Sverige. Vi är rädda för att de äldre loket skulle bli "hyllvärmare" i butikerna, vår omröstning gav ett klart besked om den saken i och med K4:s bottenplats, trots att detta lok har en hel del gemensamt med Kd2. (Även här skulle ett underrede kunna användas till två olika lok.)

Vad sedan Fleischmanns och Märklins Da-lok beträffar, var det ju rätt olyckligt att båda tillverkarna skulle fastna för samma lok — hade fackkretsar fått vara med på ett hörn, hade detta icke behövt ske och någon inverkan på försäljningen hade helt visst inte inträffat om den ena kommit ut med D och den andra med Da, snarare tvärtom, många hade säkert byggt om den ena typen till sitt system för att få lite variation i lokparken.

Till sist kan vi bara helhjärtat instämma i RO's önskan om att det inte ska bli fråga om vilket utan vilka svenska lok som vi så småningom skall få se ute i handeln.

T2 är ett svenskt lok som bör ligga bra till bland dieslarna, tillverkat i Kiel och använd även på tyska banor.

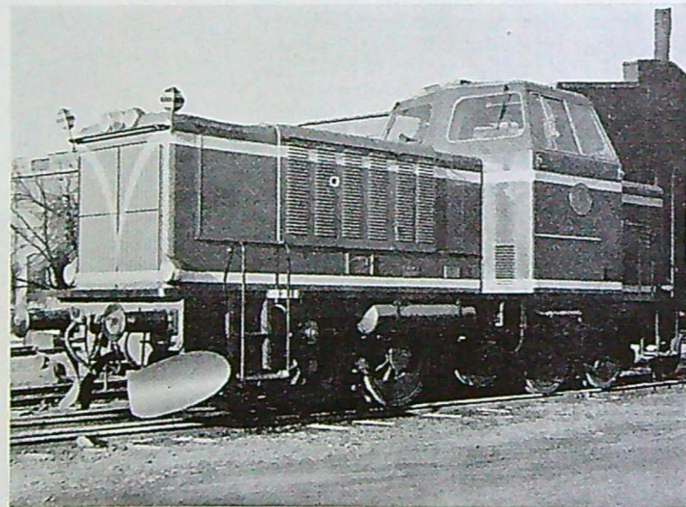
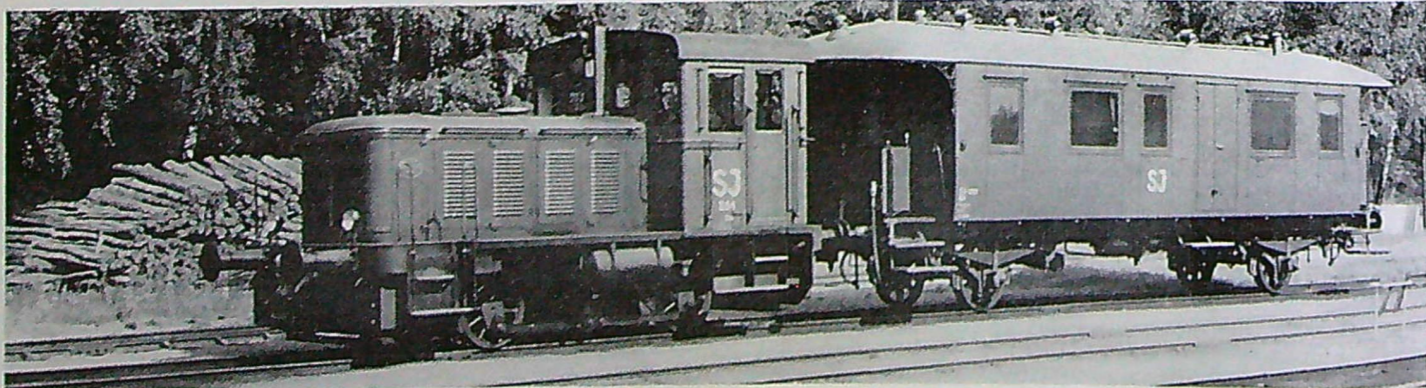


Fig. 6. SJ:s lokomotor Z 64 finns på TGOJ och är flitigt använd på kontinenten.



Varför växlar fler och fler över till FLEISCHMANN HO? Därför att...

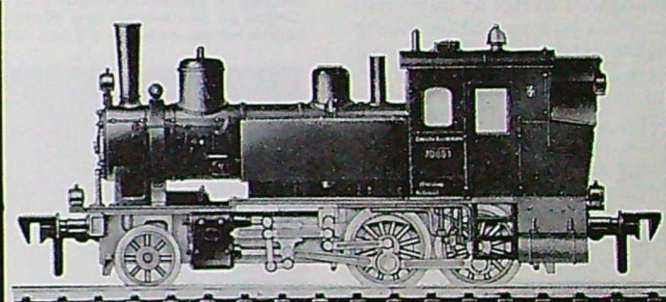


Fördelen med Fleischmann-systemet är främst att allt material — räls, lok, vagnar, automatik — är uppbyggt på internationell standard, dvs. 12 V likström med 2-rälsdrift. Det betyder bl. a. att man lätt kan utöka sitt rullande material med liknande fabrikat. Sedan Fleischmanns modelljärnväg introducerades har ständigt nya förbättringar gjorts och 1964 års nyheter är nu på väg: Utrymmesbesparande kurvväxlar, automatiskt lastnings- och lossningsbara malmvagnar, ett tiotal nya vagnar och två förnämliga lok — se bilderna härintill!

Annonsen publicerad av landets ledande Fleischmann-distributör:

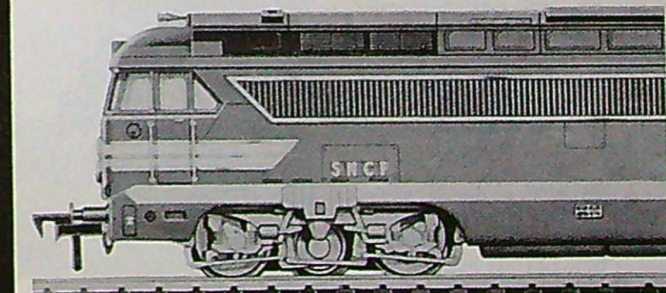
R och R HOBBY, Rosengren & Riis AB
Baltzarsgatan 22, Malmö 4 • Telefon: 040/711 30

Om Er fackhandlare inte har de Fleischmann-artiklar Ni önskar, be honom då att skaffa dem från oss.



Oldtimerlok, DB 70, f.d. Bayerska Statsbanornas Pt 2/3, rikt detaljerat med lyktor, signalklocka och röda koppelstänger — och till ett mycket överkomligt pris!

Det franska dieselelektriska tre-axliga loket litt 684 000, helt i zinkgjutgods, stor dragkraft genom drivning på ena boggiens samtliga axlar, fyra hjul försedda med slirskyddsringar. Strålkastarna växlar ljus med körriktningen.



Wentzels nya stuntbyggsats "Looping" är ett ganska okonventionellt inslag i bilden av stuntmodeller och stuntträningsplan. Konstruktionsmässigt påminner kroppen om "Getingen II" med den modifiering som nödvändiggjorts av ändringen till stuntmodell. Jag har själv deltagit i flygutprovningen av prototyperna som var utrustade med en "Rekord II". Den prototyp som ligger till grund för byggsatsen utförde utan vidare liggande och stående åttor, buntar, wingover och looping. Roderkänsligheten kan ställas in genom ändring av stöstångens infästning i roderhornet. Detta är av plywood, vilket jag anser vara för vekt. I stället rekommenderas ett horn av aluminium eller stål.

Byggsatsen innehåller mycket förärbetad material men spryglarna är tryckta på flak och måste skäras ut av byggaren. Balsan till kroppen var i mjukaste laget, speciellt bottenplattan och sidorna vilka dessutom bör vara något tjockare. Vingen är helplankad och har därför ingen klädsel som går sönder vid normalt vårdslös behandling — vilket ofta träningsmodeller får utstå.

En sak som borde funnits med är ett stuntprogram för tävlingar. Det skulle ge den blivande stuntflygaren större möjligheter till rationell träning och skulle kanske ge ett större deltagarantal i stuntklassen på linkontrolltävlingar. I övrigt är byggsatsen komplett och innehåller färdigbockat landställ, två hjul, pianotråd för stöstång och linanslutningar, monteringskruv för motor och roderok av stål vilket också medföljer. Material till gängjärn på stabilisatorn och blytyngd för yttervinge kompletterar satsen. En utförlig ritning med många teckningar underlättar bygget.

Jag har byggt upp ett exemplar av Looping från en byggsats och därefter provflugit modellen. Flaken i vingen var som tidigare nämnts för mjuka och tenderade till att buckla till sig då vingen kläddes med siden för att få en motståndskraftig yta. Ett något större antal spryglar skulle säkert förbättra vingens profilform och styvhet. För att få en rak vinge som sedan ej skevar till sig måste man ha tillgång till en byggbräda på vilken vingen kan byggas upp och få torka i spänn.

Looping är i övrigt mycket lättbyggd och med normal noggrannhet vid bygget bör även den relativt ovane byggaren få en välflygande modell. Kroppsidorna är i tunnaste laget och spricker lätt vid ovarsam behandling eller lättare kvaddar.

För att stärka denna svaga punkt kan kroppen kläs med siden eller papper som förstärker mycket bra. För att hålla vikten

LOOPING

NY STUNTMODELL

nere nöjde jag mig med att endast måla kroppen och fenan och i övrigt endast lacka med zaponlack, tills en god yta erhöles. Därefter ströks hela modellen med Plastisan för att skydda den mot bränslets återkan. Vikten blev med OS Pet ca 400 g och med AMCO PB ca 450 g.

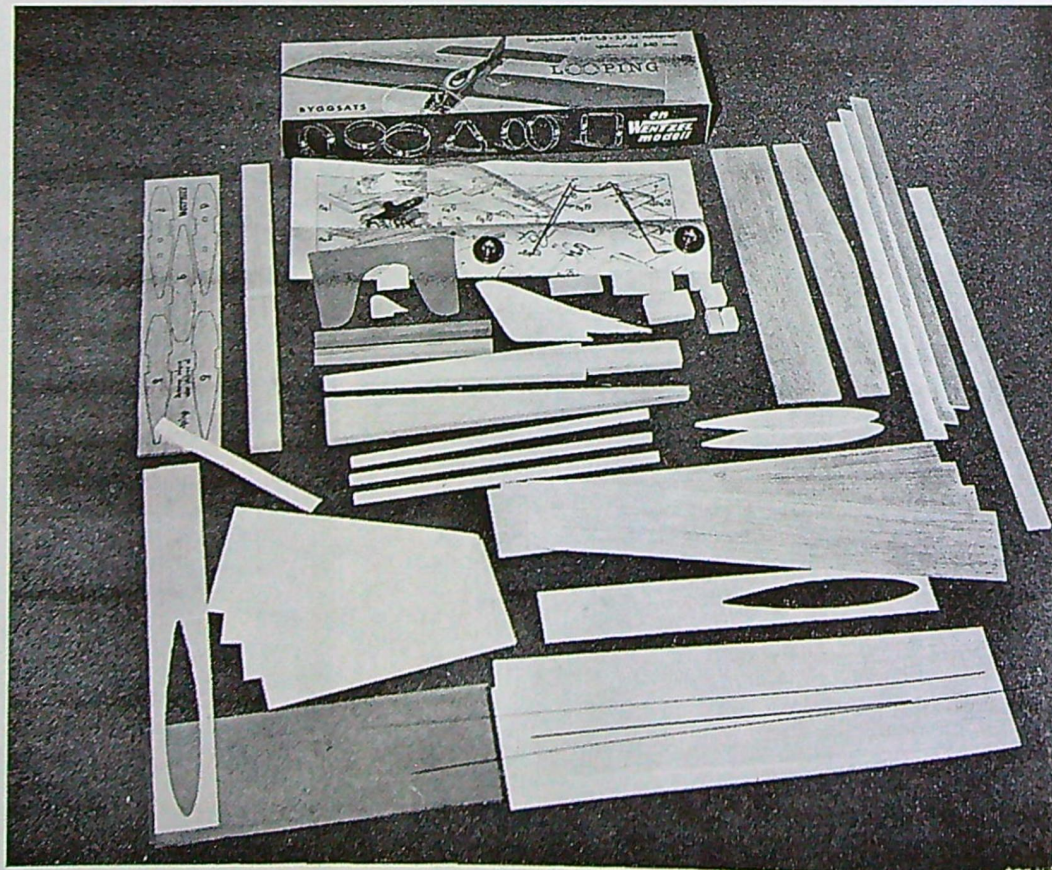
Ont om plats är det tyvärr gott om just där tanken ska placeras och endast en 20 cm³ stunttank kunde installeras. Modellen provflögs med en OS Pet och kunde med den utföra looping,

bunt, inverterad flygning, liggande och stående åttor men hade svårt att hålla linorna sträckta vid manövrar där linvinkeln mot marken översteg ca 45°. För att prova modellens beteende i andra manövrar byttes OS Pet-motorn mot en gammal AMCO 3,5 PB och flygproven fortsatte. Modellen höll nu linorna betydligt bättre sträckta och tillät även manöver över huvudet samt underlättade även utförandet av övriga manövrar. Det använda linkontrollhandtaget var av fabrikat HAUSSER

och för lämplig avstämning mellan handtagets rörelse och fullt roderutslag på modellen måste två nya hål borras i handtaget. Avståndet mellan hålen gjordes ca 7 cm vilket gav en rörelse på ca 3 cm mellan fulla roderutslag. Handtaget är utformat som en lintrumma och innehåller ca 30 m wire med färdiga linanslutningar. Låsanordning för wren på handtaget saknas och wren hålls endast i läge av friktionen mot trumman och hälet varigenom den löper.

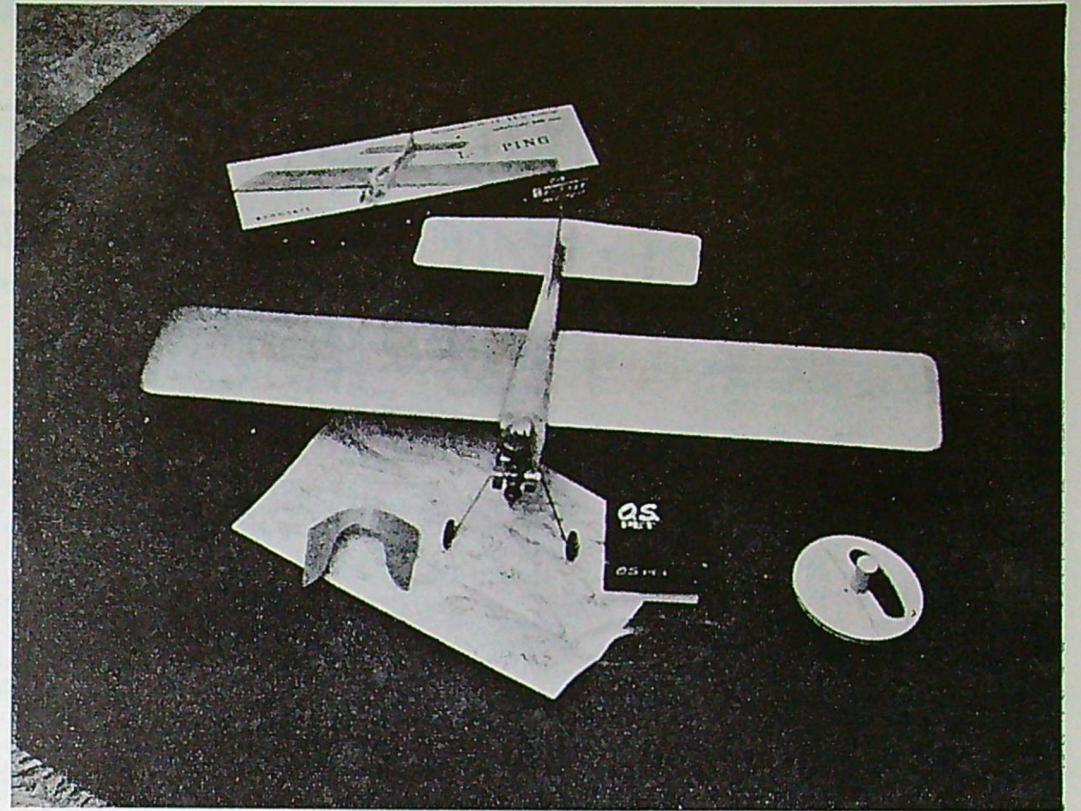
Lennarth Larsson

Looping är en idealisk modell för den som börjar bli intresserad av avancerad linkontrollflygning. Den utgör fortsättningen på den nya giv som Wentzels startade i och med utgivandet av Getingen II förra våren. Lennarth Larsson ger i beskrivningen ovan en del tips som kan ge byggarna av Looping ännu mer valuta av den trevliga lättbyggda modellen.



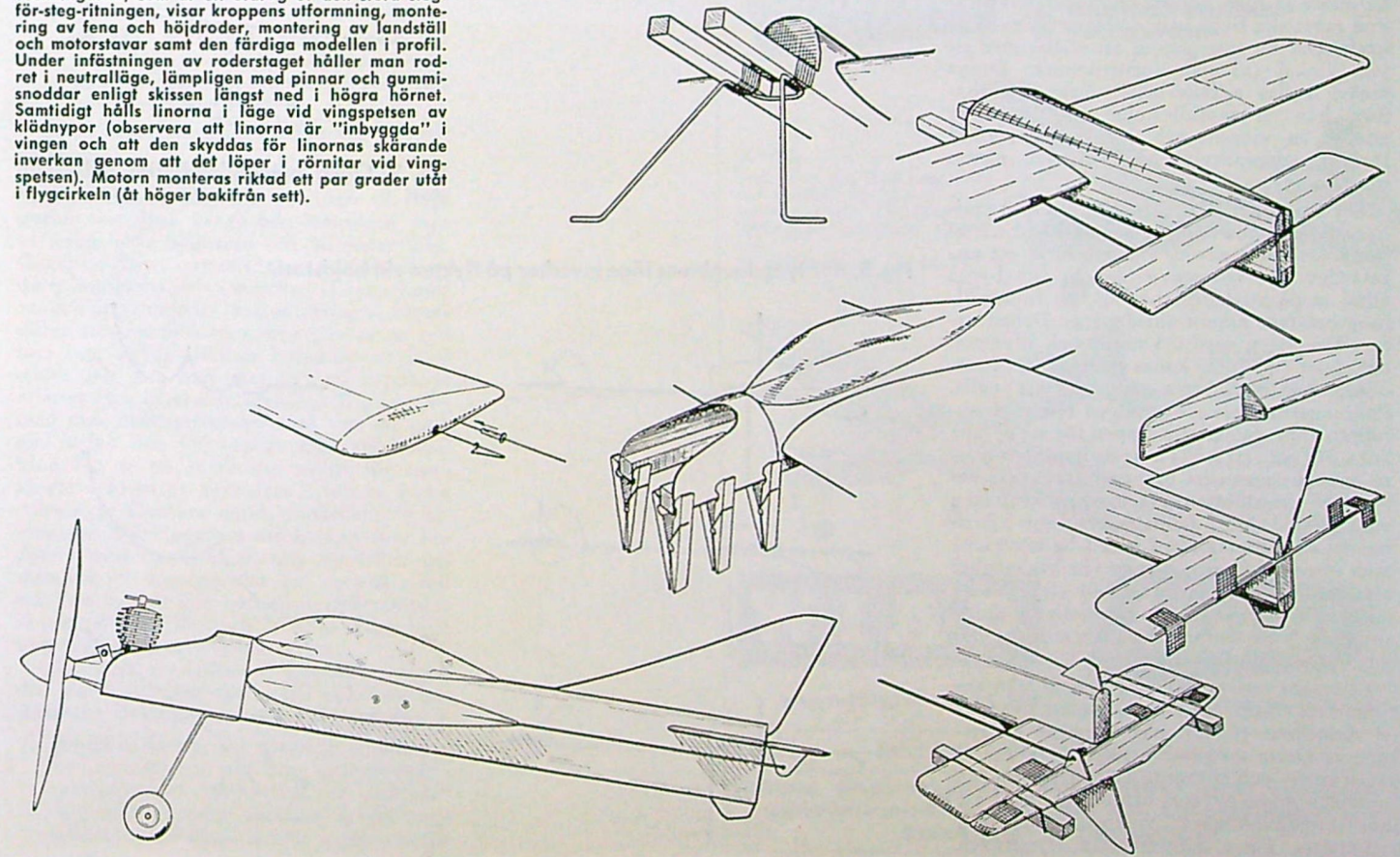
BYGGD OCH PROVAD

AV
LENNART
LARSSON



Provanmotoret uppbyggt och utrustat med en OS Pet. Linorna bör lämpligen vara 13-15 meter långa, helst av 0,2-0,25 mm pianotråd.

Teckningarna, som är ett utdrag ur den stora steg-för-steg-ritningen, visar kroppens utformning, montering av fena och höjdroder, montering av landställ och motorstavar samt den färdiga modellen i profil. Under infästningen av roderstagen håller man roderet i neutralläge, lämpligen med pinnar och gumminsnoddar enligt skissen längst ned i högra hörnet. Samtidigt hålls linorna i läge vid vingspetsen av klädnyppor (observera att linorna är "inbyggda" i vingen och att den skyddas för linornas skärande inverkan genom att det löper i rörnitar vid vingspetsen). Motorn monteras riktad ett par grader utåt i flygriktningen (åt höger bakifrån sett).



TRIMNINGSA- VISNINGAR FÖR SEGELMODELLER BL. A. TEMPO I

Innan vi ger oss på att trimma Tempo I måste vi klara ut en del grundläggande begrepp och termer som Du kanske aldrig hört. Vi har då först ordet tyngdpunkt. Det kan lättast förklaras vara den punkt kring vilken modellen tänkes vrida sig om den blir utsatt för störande krafter. Tyngdpunkten ligger vanligen någonstans under vingen. Man hittar den lättast genom att hålla två fingrar under vingen, ett på var sida om kroppen och flytta fingrarna tills modellen balanserar med kroppen i ett vågrätt läge. Då ligger tyngdpunkten på den plats på kordan där fingertopparna vilar.

Där fick vi också fram ett nytt ord, korda. Det är vingens bredd från framkant till bakkant. Avståndet mellan vingspetsarna kallas spännvidd. Om man dividerar spännvidden med korden får man fram ett tal, som kallas sidoförhållande. Ett stort sidoförhållande är en fördel på en segelmodell då glidet förbättras successivt med större sidoförhållande. Av konstruktionstekniska skäl kan man dock inte gå för långt med små modeller i storlek Tempo I, där stabilitet och styrka måste gå före. För att en modell över huvud taget ska flyga måste vingen ha en lyftkraft. Det får den genom att ställas med en viss vinkel (α) mot luftströmmen. Denna vinkel kallas anfallsvinkel. Även stabilisatorn har en anfallsvinkel som dock är mindre än vingens och där får man alltså fram den anfallsvinkelskillnad som nämns senare i texten.

För att modellen ska flyga så bra som möjligt måste denna anfallsvinkelskillnad ställas in på sitt bästa värde. Visserligen är ett ungefärligt läge visat på ritningen och byggs alltså in på modellen men en viss fininställning behöver nästan alltid göras. Denna utförs lämpligen med 0,5 mm tjock plywood och dessa små bitar kallas pallningar. Proceduren benämnes ofta pallning, att palla. Pallningarna limmas lämpligen fast mot stabilisatorbryggan eller kroppen för att ej falla bort. För att rätt ställa in tyngdpunkten måste man dessutom ha blyhagel att fylla i utrymmet i nosklossen. Haglen kan lämpligen vara cirka 3 mm i diameter och köps i järnhandel eller sportaffär. Cirka 1 hg bör räcka men eftersom haglen har en viss benägenhet att försvinna och rinna ur bör cirka 1/4 kg inköpas. Som plugg för hagelålet i nosen använder man lämpligen en bit radergummi som skärs i lämplig storlek.

Eftersom segelmodellen är byggd från antingen en ritning eller en komplett byggsats är modellens tyngdpunkt utmärkt på ritningen. Detta tyngdpunktsläge är resultatet av flygprov och trimning av prototyper och modellen måste avvägas och balanseras så att dess tyngdpunktsläge överensstämmer med ritningens. Först därefter kan flygproven

börja. De enda korrekationer som förmodligen måste göras vid de grundläggande flygproven är att ändra anfallsvinkelskillnaden.

Flygproven kan nu börja och bör ske i följande ordning:

Handstart av modellen och kontroll av flyktmönstret. Det finns tre typiska flyktmönster som modellen kan följa (se fig. 2).
a) Modellen visar önskat glid. Då hur Du tur och modellen är klar för tillfället. Upprepa emellertid handstarterna några gånger för att se att modellen uppför sig likadant. Om den gör det behöver inga korrekationer utföras nu.

b) Modellen dyker mot marken. Det finns två möjliga orsaker:

- 1 Troligen har modellen kastats med för låg fart. Försök igen med bättre fart. Om den uppför sig likadant igen —
- 2 — så beror det på att anfallsvinkelskillnaden är för liten.

Detta avhjälpas med en ökning av vinkelskillnaden genom att en tunn pallning limmas under stabilisatorns bakkant.

Fortsett handstarta och palla tills modellen flyger enligt a).

c) Modellen "stallar" (engelskt ord, betyder att den går i hackflykt "trappor") och dyker därefter i marken. Det finns återigen två felmöjligheter:

- 1 Modellen kan ha kastats med för hög fart. Försök igen med lägre fart. Om det inte hjälper —
- 2 — så beror det på att anfallsvinkelskillnaden är för stor.

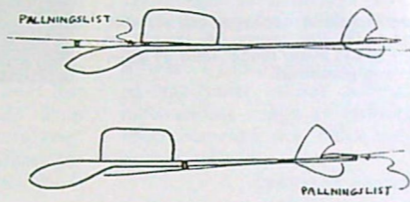


Fig. 1. Vingens anfallsvinkel ökas med pallning fram, stabilisatorns med pallning bak.

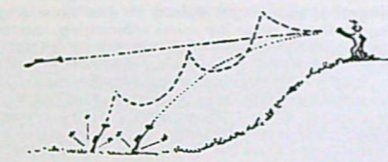
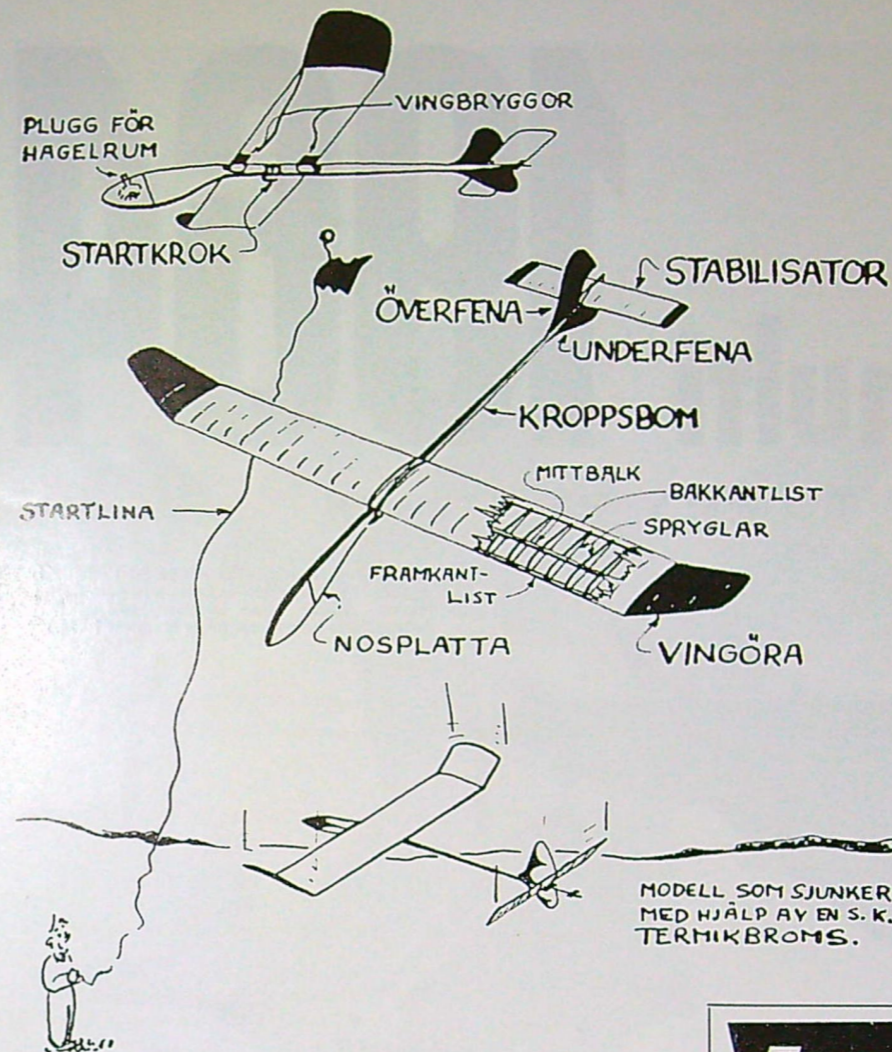
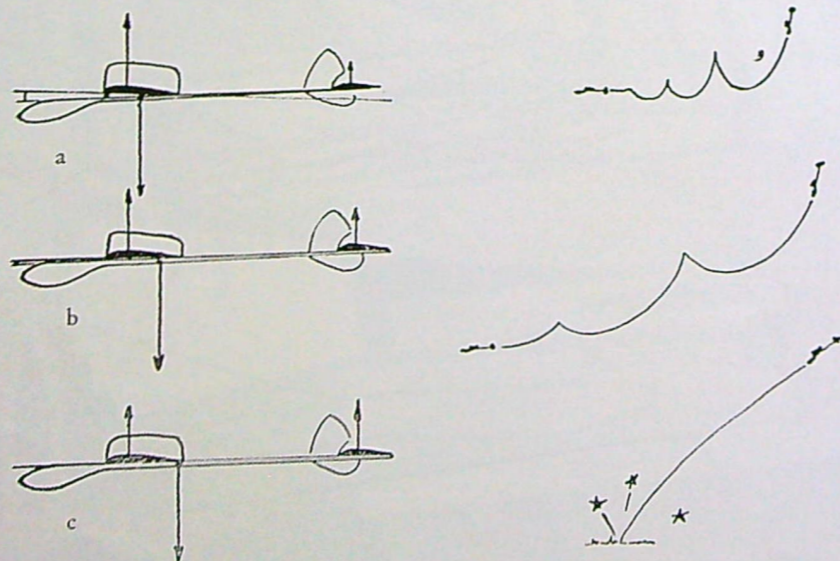


Fig. 2. Olika beteendemönster vid handstart.

Fig. 3. Hur tyngdpunktens läge inverkar på flykten vid höjdstart.



Minska vinkelskillnaden genom en tunn pallning under stabilisatorns framkant. Fortsett handstarta och palla tills modellen flyger enligt a).

OBS! Inga ändringar har gjorts av tyngdpunkten.

Sedan modellen trimmats till önskat glid med handstart kan man gå vidare till höjdstarter med lina. Linan bör lämpligen vara av nylon eller björntråd och 50 meter lång. Gör dessa första starter i relativt lugnt väder, dock inte gärna helt vindstilla då svårigheter att dra upp modellen kan inträffa. Vi förutsätter att modellen som byggs är av en typ som inte av sig själv är besvärlig att höjstarta och som kan dras upp på topphöjd relativt lätt. Eftersom modellen är glidtrimmad med handstart bör den visa ett gott glid sedan den frikopplats från startlinan. Modellen är nu emellertid utsatt för störningar i form av turbulens i luften. Dessa störningar försöker ändra modellens flyktmönster. Störningarnas effekt kan inte bedömas med handstart. Om modellen utsätts för en störning, ska den vara så stabil att den återtar sitt naturliga flyktmönster så snart som möjligt och förlorar så lite höjd som möjligt då jämvikten återtas.

Observera modellens flyktmönster sedan den störs och lägg märke till vilket av följande tre flyktmönster som den visar. Fig. 3.

a) Modellen återtar sitt naturliga flyktmönster efter ett par stall eller svängningar i vertikalplanet. Då har Du tur igen, modellens dynamiska stabilitet är tillfredsställande och den behöver ingen ytterli-

gare trimning. För säkerhets skull bör du dock utföra åtskilligt flera trimningsflygningar för att undersöka om inte den första flygningen endast var turbetnad.

b) Modellen stallar, dyker därefter, stallar igen etc. och flyger i ett vågmönster med allt större amplitud (svängningshöjd) och träffar slutligen marken. I detta fall är modellens dynamiska stabilitet otillräcklig, dvs. tyngdpunkten ligger för långt framför modellens aerodynamiska centrum (neutralpunkten).

Detta kan ändras genom att förskjuta tyngdpunkten något bakåt (genom att avlägsna ballast från nosen) och (eftersom balansen som trimmats in med handstart nu ändrats) på samma gång minska vinkelskillnaden mellan vinge och stabilisator genom att palla upp stabilisatorns framkant en aning.

Eftersom denna korrektion kan vara mycket kritisk, bör trimningen ske i mycket små steg. Flyktmönstret kommer nu att ändras och stallen blir allt mindre tills optimala tyngdpunktsläget nås och den anfallsvinkelskillnad nås då modellen flyger enligt 1.

c) Modellen dyker, och går fortare och fortare nedåt utan att ta ur innan den träffar marken. I detta fall är modellen dynamiskt överstabil, dvs. tyngdpunkten ligger för nära neutralpunkten. Detta kan trimmas bort genom att flytta tyngdpunkten framåt (öka ballasten i nosen) och samtidigt öka anfallsvinkelskillnaden mellan vinge och stabilisator genom att palla under stabilisatorns bakkant en aning. Dessa trimningsåtgärder skall också utföras i mycket små steg tills modellen visar ett flyktmönster enligt 1.

Graupner

- BYGGSATSER
- DIESELMOTORER
- RADIOSTYRNING
- TILLBEHÖR

CONSUL
Graupners nya 2-4 kanalsradiomodell för 0,8-1 cc motorer. Helt i CELLPLAST. Lättbyggd. Spännvidd 1030 mm. Nr 4619 byggsats kr 63:75



CARAVELLE
Tysk VM-modell 1962 för 3,5-10 cc motorer. Radiostyrning 2-10 kanaler. Allsidig multikörare för såväl nybörjare som tävlingsflygare. Spännvidd 1800 mm. Nr 4617 byggsats kr 127:50



WIAD **Liliput**

modellhus skala HO tåg skala HO

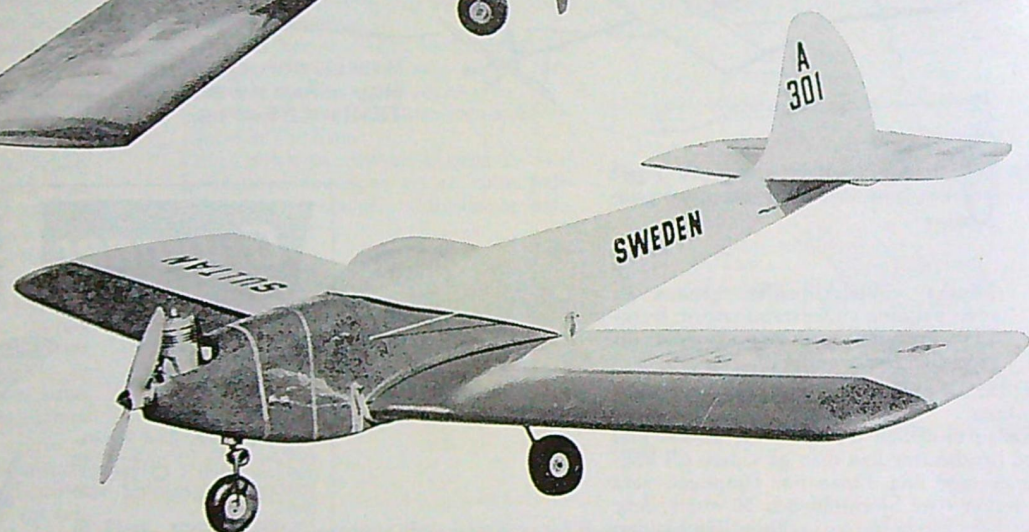
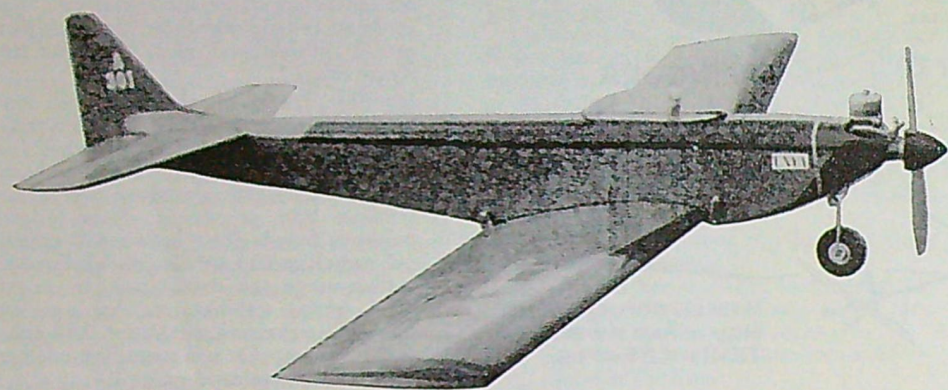
Rekvirera i dag GRATIS kataloger

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

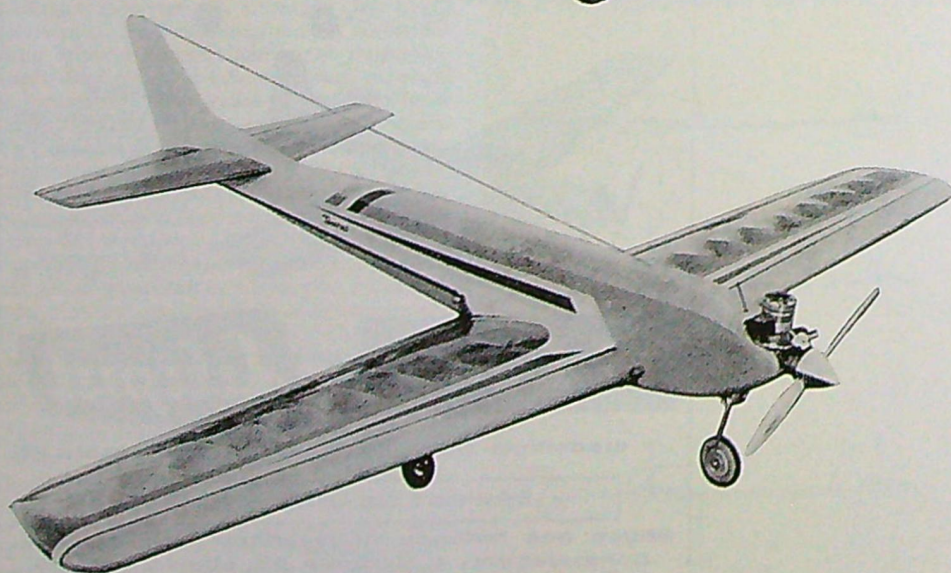
RC. multi 1964

AV TOMMY BENNVIK

Till vänster: Orion, konstruktör Ed Kazmirski, Västsegrare 1961. Modellen är fullt up-to-date även i dag. Nedan: Sultan, ritad av Jerry Nelson från Los Angeles. Modellen kom på femte plats i VM 1963.



Nedan: Taurus. Pappa även till denna är Ed Kazmirski. Denna modell dominerade helt i antal vid förra årets VM.



Vi granskar amerikanska Multi-byggsatser

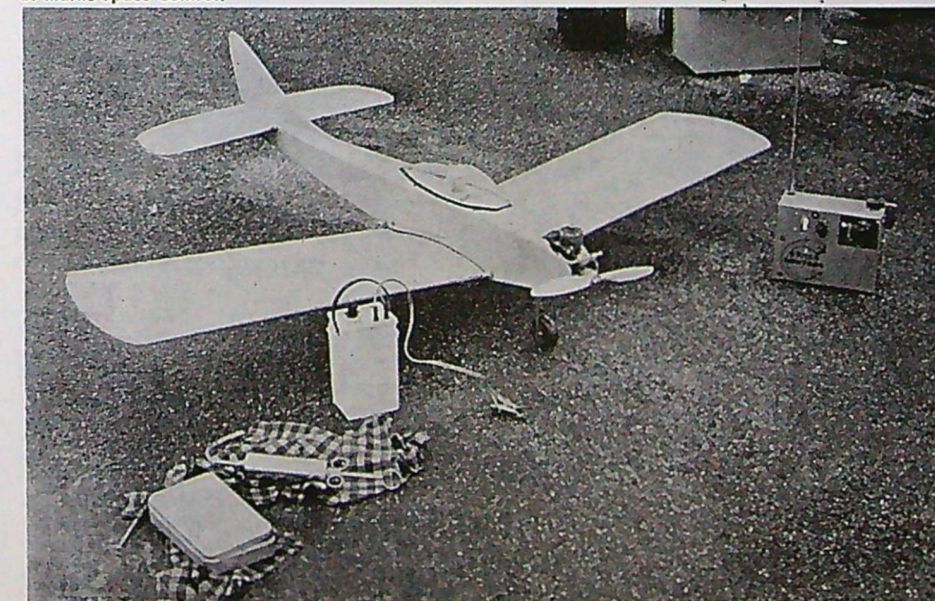
Den som vill bygga ett radiostyrt flygplan finner i handeln ett stort antal olika byggsatser. Vi kommer att göra en genomgång av dem här i Modell-Hobby, men som en omväxling mot alla andra artikelsatser ska vi börja med det svåraste först — den här gången ska vi tala om modeller avsedda för styrning med flera kanaler (multi) och speciellt granska de modeller som gjort sig kända i stora internationella sammanhang. Den som ristar dessa rader har själv byggt och flugit samtliga nedan uppräknade modeller. Eftersom den mest framstående nationen inom multiflyg utan tvekan är USA, faller det sig självt att de flesta och mest använda modellerna också kommer därifrån.

Och så övergår vi till modellerna:

ORION var det flygplan som "fick hela den radiostyrande världen att tänka om", som någon



Perigee, hållen i handen av artikelförfattaren Tommy Bennvik. Nedan: Viscount har en del avigsidor, bl. a. den fatala tendensen att inte vilja gå ur spin. Däremot flyger den mycket stabilt inverterat. Exemplet på bilden tillhör Bo Oldenburg. Lagg märke till bl. a. boosterlådan med regulator för glödstiftet, och sändaren av märke Space Control.



sagt, från "klumpiga bussar" till slanka lågvingade och relativt snabba kärror. Den är mycket känslig på skevrodden, varför den i en ovan pilots hand kan verka en aning vinglig. Den tunna vingprofilen gör att gildtalet är relativt högt och den flyter ut på ett behagligt sätt. Själva byggsatsens kvalitet gjorde väl också mycket till att Orion blev världens mest byggda multikärre. Tidigare hade man mest varit van vid att få en kartong "krossad balsa" — här fick man utsökta stansningar och förarbeten som ingen tidigare upplevt.

SULTAN är en typisk "västkustkärre", ritad mycket med tanke på det fina klimat med lugna vindar som råder i Californien. Den stora vingytan med samma korda i vingpetsarna som i roten gör planet ganska känsligt för blåsigt eller byigt väder.

Själva byggsatsen tillverkades endast i ett-hundra exemplar och var ganska svåråtkomlig. Ritning finns däremot att få.

VISCOUNT (som ska uttalas vajkaont) är med avsikt framställd för att kunna byggas snabbt, samtidigt som den flyger bra, även om den inte är särskilt vändbar. Konstruktionen är ganska enkel, men kvaliteten på byggsatserna är något ojämn med ibland dåliga stansningar. Att den är snabbbyggd kan bl. a. Bo Oldenburg intyga — han flög sin kärre nio dagar efter det han öppnat kartongen. Och den flyger fortfarande.

TAURUS är representant för den nya "Chicagoskolan" med mycket tjock vingprofil. Avsikten var här att den skulle flyga långsammare genom manövrerna och inte öka i hastighet nedför, exempelvis i andra halvan på en looping. Det medför dock att modellen i mitt tycke är ganska trög.

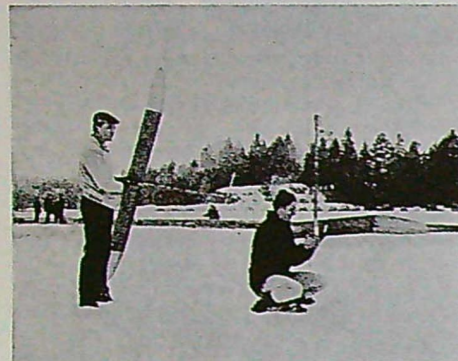
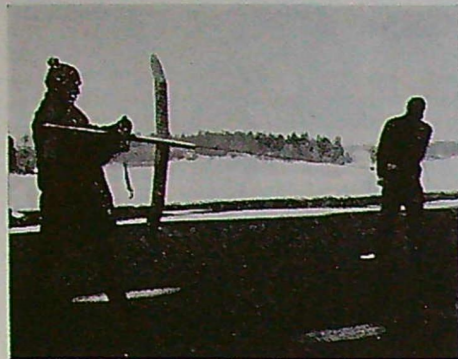
Taurus är för att vara en multikärre tämligen lättflugen och lätt att sätta ned efter fullbordad flygning på grund av den låga landningshastigheten. Byggsatsen är något av det mest exklusiva som någonsin tillverkats med alla installationsdetaljer i nylon och metall.

PERIGEE segrade på VM i London 1962. Den är en relativt liten multikärre (transportvänlig!) med endast 1,5 m spännvidd och mycket avsmalnande vingar. Många tycker att den är ful och liknar en banan med sitt uppsvingda akterparti. Självt tycker jag den är den vackraste multikärre som någonsin konstruerats. Dessutom är den pigg och livlig och rolig att flyga.

Perigee är ganska lättflugen och borde kunna klaras av vem som helst med någon erfarenhet av multiflygning. Byggsättet är relativt komplicerat och tidsödande, bl. a. på grund av vingens konstruktion utan några balkar, bara med "kantställda" flak. Resultatet blir dock en mycket lätt och stark vinge. Vikten bör hållas låg, helst under 2,5 kg.

Perigee är den trevligaste modell jag själv någonsin byggt, och resultatet med den första var så tillfredsställande att jag redan har nr 2 på väg. Samtidigt bygger Bo Oldenburg ett exemplar till sin Space Control. Det ska bli roligt att se hur den här "lilla bananen" ska kunna mäta sig med de större och tyngre kärror man är van att se...

Tilläggs ska kanske att ingen av de här modellerna är att rekommendera till någon som inte flugit multi förr. En översikt över lämpliga kärror för övergång från enkansflygning till multi kommer i ett annat nummer av Modell-Hobby!



"Här håller Ander åt Hollander" hoppas vi kunna skriva som bildtext någon gång till en bild liknande den översta under Hollanders uppdragsjobb. Nedan en som vann och en som förlorade: Bror Eimar, lika lugn som sin välflygande lugnväderskär, Bo Modéer, gamle räven, har gått ned på knä för räkning.

Kvaddfri vintertävling på Tullinge

Stor-Stockholms modellflygklubbar visade den 1 mars — äntligen — ett bevis på att de kan gå in för en sak med förenade krafter i och med att de stod som värddar för årets Vintertävling den 1 mars på Tullinge Flygflotttilj. Organisationskommittén bestod av Hans Schmitterlöw, tävlingsledare, Christer Söderberg, kontakman med Tullinge, Kjell Rosenlund, chef för tidtagarna, Bo Modéer, kassör m. m. samt Lennart Larsson, sammankallande sekreterare.

Tävlingsvärdet var bra, med jämnvulet och svag vind, temperatur omkring 0 och snö på marken som mildrade lindriga störningar. Det blev en mycket hård och jämn tävling, speciellt i A:2, där inte mindre än 22 av de 37 tävlande kom över 700 sek.

Vandringspris i hamn
Bror Einar vann A:2 för andra gången i följd och det var tredje gången gillt, så nu har det vandringspriset slutat vandra. Två gånger har han haft 900 sek. och nu var det 842. En mycket fin svit, gjord på ett fint sätt och i fint väder alla gångerna. Är det någon som behöver en fin modell för stilla övningar kommande vackra sommarkvällar, så prata med honom. Han kanske säger någonting.

Två kom inte så lite överraskande den lilla glade och vänlige skåningen Einar Håkansson, som inte är släkt med Anders. Det var så tryggt när han höll sig till C:2-klassen och inte ställde till alltför mycket oreda där, men nu vet man ju inte vart det hela tar vägen. Får man skaffa undan alla andra så där plötsligt?

Gert Nilsson från Hässleholm slog Jan Pettersson från Hässleholm med 5 sek. och kom fyra. Enligt uppgift lär det kunna medföra häftiga diskussioner om hur detta kunde hända.

Ulf Lejdstrand från Sundsvall på femte

plats är ett nytt namn i toppen, och han är välkommen dit. Efter sig har han en lång rad mer eller mindre gamla uvar, som tydligen inte hade sin bästa dag. Men varen icke för säkra! Rätt som det är kan någon av dem vakna till liv, och då...

Bland de 12 juniorerna hade Tomas Stjernberg från Hässleholm en hård kamp med Flodström, Norberg, och tiderna skäms minnsann inte för sig. I seniorklassen hamnade ett aktningvärt antal erfarna herrar i den yngre medelåldern på samma nivå.

(En av dem skrev det här.)

"Fly-off"

Wakefieldklassen, C:2, såg från början ut att leda till en jätte-fly-off, men en efter en föll bort efter att ha tappat några sekunder i någon av starterna. Efter två perioder hade sex man full tid, efter tre perioder hade siffran krympt till fyra, och efter fjärde perioden hade bara Nils-Erik Hollander och Anders Håkansson full tid. Anders flög först och maxade även femte. Nils-Erik väntade tills endast fem minuter återstod av tävlingen och modellen maxade lätt, den flög t. o. m. fyra minuter.

Fly-offen, eller särflygningen som det heter på god svenska, försiggick under försämrade väderförhållanden och resulterade i att Hollander tog hem spelet med sin originella modellen. Den har långt framåt utdragen pylon med fuse-timern placerad framför den för övrigt mycket långt fram placerade vingen, vilket ger lång momentarm. En mycket stor fena är placerad under kroppen nästan mitt emellan vingen och stabilisatorn.

Nils-Erik hade två identiska modeller. De är en utveckling av den modell han hade i VM. Den senare modellen finns i treplansskiss i Modellismo nr 84. Anders modell presenterades i förra numret av Modell-Hobby. Malmöklubben har verkligen skickliga wakefieldflygare just nu. Av de sex startande placerade sig de fyra bästa som nr 2, 3, 4 och 5.

Bland A:2-juniörerna fanns väl egentligen bara en tävlande av verklig klass, nämligen Ingemar Johansson, som till Termik-Johan. Ingemar flög fyra maxar i svit och tappade endast 10 sek. i femte perioden. Slutresultatet blev väsentligt bättre än den välkände pappans.

8 max per period

Motorklassen började bra för de flesta "kända" namnen, men Håkan Broberg föll bort redan i första starten sedan motorn stannat redan efter 7 sek. Åtta man maxade i första perioden, och av dessa maxade fem också i andra. Redan i tredje var Rolf Hagel och Åke Löfvander ensamma om att ha maxat, och det fortsatte de med tävlingen ut. Det blev fly-off, där Åke tappade 15 sek. genom att motorn inte gick rent och så hade Rolf lagt ytterligare en seger till sina många föregående.

Värdet försämrades mot slutet. I varje period flögs det åtta maxar utom i femte, då det "bara" blev fem. Den dominerande motorn var Super Tigre G20/15 i glöd- eller dieselversion. Av de 10 tävlande flög inte mindre än 14 med Super Tigre, 4 diesel och 10 glöd. Dessutom fanns 3 stycken Cox 15 Special, 1 Eta 15 och 1 Enya 15 D. Pulteri i mer eller mindre modifierat utförande var den vanligaste modellen och flögs av 7 man. För övrigt var det mer eller mindre egna konstruktioner frånsett någon enstaka byggd efter ritningar ur flygtidskrifter och en byggsatsmodell, Liberty Belle, som verkade flyga mycket bra.

Juniorklassen hade tre deltagare av mycket god klass, nämligen Morgan Zetterdahl som flög Pladuska, Urban Nygren som flög

Eagle (konstruerad av klubbkamraten Jan Zetterdahl som kom fyra i seniorklassen med samma konstruktion) samt Hans Wassén med Pladuska. Den senare hade en oturlig fjärde period, Morgan tappade fem sek. i tredje och endast Urban hade fyra maxar då femte perioden började. Hans och Morgan maxade lätt, och det såg länge ut som om Urban också skulle göra det, men ett något snävare glidkurv än eljest gjorde att modellen landade åtta sek. för tidigt. Därmed blev Urban efter en verkligt spännande tävling förvisad till andra plats, tre sek. efter Morgan, som nu vunnit både SM-63 och VT-64. När blir det Urbans tur?

Lagtävlingen vanns överraskande dubbelt av AKM, vars första lag blev slaget av andralaget på grund av A:2-flygarnas oväntade prestationer. Uppsala Fk, som så överlägset vann förra årets lagtävling, kom nu trea och kunde inte heller upprepa fjolårets dubbelseger i juniorlagtävlingen. Där vann Gamen knapp före Solna MSK — Uppsala blev trea och fyra.

Vid prisutdelningen fick samtliga pristagare förutom sitt pris även mottaga en gul tulpan, vilket synbarligen uppskattades. Carl Erik Aunér tackade sedan tävlingsledningens för den väl genomförda tävlingen som flöt utan komplikationer. Tävlingen var en glädjande kontrast mot SM-63 i ett avseende: jag såg inte en enda modell kvaddas ordentligt på denna Vintertävling.

Klass A:2 Senior

1. Bror Eimar, Nimbus, Sthlm 842 sek., 2. Einar Håkansson, AKM, Malmö 817, 3. Gert Nilsson, Hässleholm 801, 4. John Pettersson, Hässleholm 798, 5. Ulf Lejdstrand, Skvadern 794, 6. Rune Johansson, Gamen 787, 7. Per Nilsson, AKG 786, 8. Lar-Olof Larsson, Uppsala Fk 784, 9. Ambjörn Wahlund, Uppsala Fk 775, 10. Bengt Sandström, Kumla Fk 758, 11. Arne Berglin, Östersunds Fk 756, 12. Svante Jansson, Köpings Fk 752, 13. Rolf Hagel, AKM 750.

Klass C:2 Senior

1. Nils-Erik Hollander, Uppsala 900 sek., 2. Anders Håkansson, AKM 900, 3. Jan-Olle Åkesson, AKM 892, 4. Bengt Johansson, AKM 879, 5. Lennart Hansson, AKM 868, 6. Lennart Skoog, Kumla 859, 7. Olof Lundborg, Uppsala Fk 857, 8. Jan Hafström, Kumla 839.

D:2 Seniorer

1. Rolf Hagel, AKM 900 sek., 2. Åke Löfvander, Skvadern, 900, 3. Åke Lundin, AKM, 894, 4. Jan Zetterdal, Solna MSK 880, 5. Håkan Broberg, Borlänge 842, 6. Bo Wall, Uppsala Fk 784, 7. Hans Friis, Gamen 784, 8. Hans Åhlström, Borlänge 776.

A:2 juniorer

1. Thomas Stjernberg, Hässleholm 756 sek., 2. S. Flodström, Örn, Norberg 741, 3. L. Wahlström, Uppsala Fk 658, 4. S. Rotelius, Kumla 642, 5. H. Lindström, Gamen 631.

C:2 juniorer

1. Ingemar Johansson, Gamen 690 sek., 2. Jonas Modin, Uppsala Fk 651, 3. Kjell Löwenborg, Solna MSK 551, 4. Börje Svensson, Solna MSK 462.

D:2 juniorer

1. Morgan Zetterdahl, AKG 895 sek., 2. Urban Nygren, Solna MSK 892, 3. Hans Wassén, Uppsala Fk 842, 4. Bengt Gustavsson, Uppsala 739, 5. Bengt Wickman, Kumla 588.

Lagtävling, juniorer

1. AKM 2, 2579 sek., 2. AKM 1, 2500, 3. Uppsala 1, 2468, 4. Gamen 1, 2277.

Lagtävling, seniorer

1. Gamen 3, 1920 sek., 2. Solna MSK, 1729, 3. Uppsala 2, 1680.

Fråga oss om hobby

Modellbyggarmaterial

E. G. Lindgren, Villaservice, Umeå, skriver och frågar efter material för modellbygge av hus, exempelvis kartong präglad lika fasadtegel, taktegel, buskar m. m., allt i skala 1:100.

De flesta stora firmor som för modellbygge material har också material för landskapsbygge, och även om den vanligaste skalan är 1:87, motsvarande HO, brukar dessa material som regel vara i skala 1:100 eller däromkring.

En av de stora hobbyaffärer, t. ex. Wentzö Hobby, Fack 3110, Stockholm 3, (vid senaste besök Drottninggatan 67), har en omfattande sortering av kartong präglad med fasadtegel etc. En affär som helt specialiserat sig på material för mer eller mindre professionella modellbyggare, arkitektkontor, museer etc. är Lillbyns Modellservice, Larsbodavägen 57, Farsta, tel. 64 87 80. De har ingen

katalog, men kan på förfrågan visa prover på olika slags murtegel, profilerade träflak, taktegel, korrugerad plåt osv. De har också komplett reservdelslager för Fleischmann och tar emot beställningsarbeten på modellbygge.

Modellraketer

Elof Johansson, Walkeskroken 18 C, Uddevalla, hör till de många som är intresserade av modellraketer efter artikeln i Modell-Hobby nr 4-63. Men var finns de att köpa?

Introduktionen av raket hobbyn i landet har gått långsamt, men vi får hoppas att det sker desto säkrare (i alla avseenden!) i stället. Som framgår av annons i detta nummer av Modell-Hobby säljs de vanligaste amerikanska raketer och raketmotorerna av Ingenjörfirman Atlas, Box 12, Höganäs.

Taplin Twin, båtversionen

En av våra norska läsare, Oddvar Kristiansen, Gulskogen, har fäst sig vid Taplin Twin, som var avbildad i Modell-Hobby nr 4-63, och vill ha data, pris och adress på återförsäljare.

Cylindervolymen på den tvåcylindriga motorn är totalt 8 cm³, och den utvecklar 0,363 hk vid 9500 v/min. Den säljs av Beckman & Co, Malmskillnadsgatan 8, Stockholm C, och kostar, inräknat balanshjul, koppling och avgasrör samt omsättningskost, 205 kronor.

B 36:an

på omslaget till nr 2 har inspirerat Jan-Erik Elf, Linköping, till att fråga oss var han ska få tag på ritningar till den jättestore linstyrningskärran. Bo Karlssons modell är dessvärre byggd efter en japansk byggsats, köpt hos Hobbytjänst, Stockholm, till ett pris av 250 kronor, och lösa ritningar finns inte. Hobbytjänst har inte byggsatsen i lager, men tar säkert hem en modell åt den som beställer den.

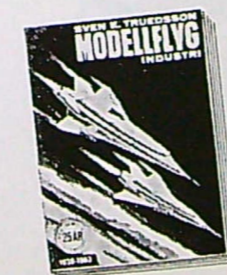
Kom gärna med frågor

till FRÅGA OSS OM HOBBY, men ha inte för stora fordringar på att få ett snabbt svar. Adressera frågorna till FRÅGA OSS OM HOBBY, Modell-Hobby, Dannemoragatan 20, Stockholm Va.



SCALEXTRIC — FÖRST I STARTEN — FÖRST I MÅL

Sortimentet i år större än någonsin. Massor av nyheter på väg. Det lönar sig att satsa på Scalextric. Märket med det absolut största urvalet.



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!

Rekvirera NYA KATALOGEN!

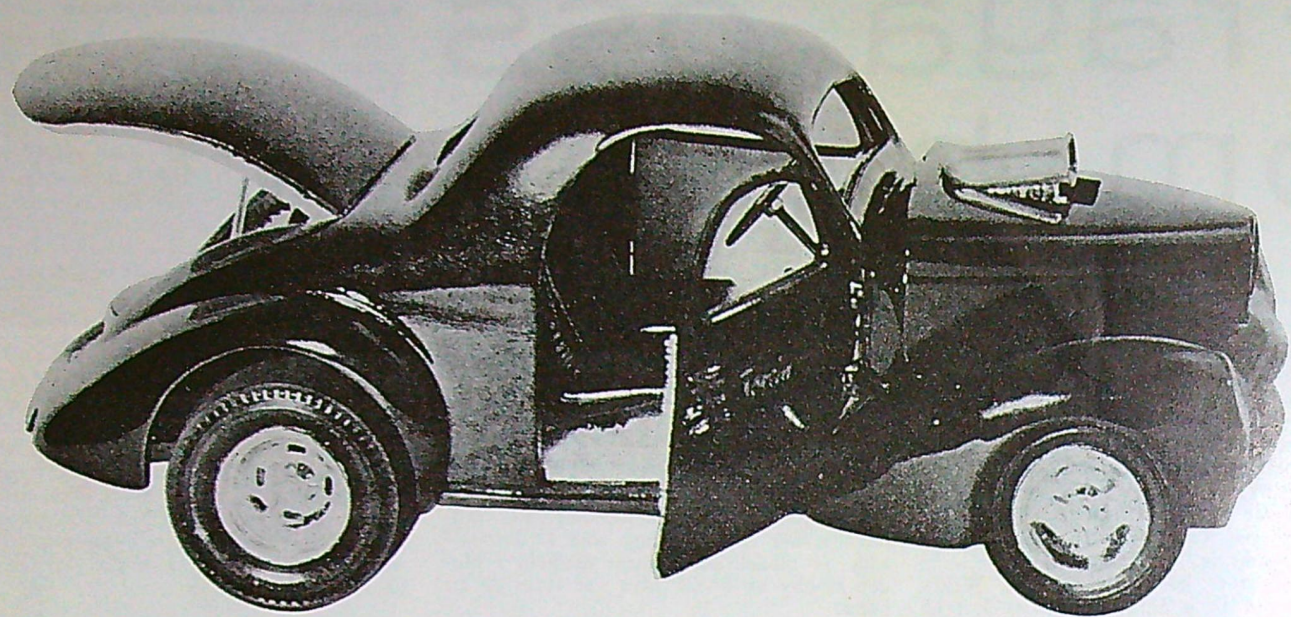
SCALEXTRICs katalog med svensk text och prislista innehåller världens största Miniracing sortiment. FINNES HOS HOBBY-HANDLAREN — har Ni ej tillgång till hobbyaffär, skriv oss direkt i dag. — Kataloger betalas med frimärken —

... st MODELLFLYG-katalog	2:75
SPECIALKATALOGER	
... st SCALEXTRIC svensk	1:25
... st TRI-ANG Minic ships	0:60
... st TRI-ANG Minic Motorways	0:75
... st TRI-ANG ROVEX TT Tåg	0:75
... st AURORA Plast-modeller	0:75
... st FLEISCHMANN Tåg	1:—
... st Pocher Tåg	0:75

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

Östergatan 20 MALMÖ C

Namn:
Address:
Postadress:
Katalogen kan bet. med frimärken helst i stor valör.



**MÅNADENS SEGRARE:
Anders Renlund**

Anders Renlunds bil (ovan) är en Willys 41 års modell customizerad med delar från Orange Crate, Sizzler, Challenger 1, Tweedy Pie, samtliga av fabrikat Revell. Klädsel är sammet och färgen svart (Testor spray). Karossen är något modifierad samt försedd med ett reservhjul från en Oldsmobile fabrikat Jo-Han. Anders Renlund, 14 år, som även är pappa till månadens omslagsbild måste anses vara vår för närvarande mest energiske "plastpulare".

Bo Edlund som segrade i första omgången med en Ford Roadster -23 har sänt oss ännu en mycket vacker och "hot" modell av en A-Ford årgång -29 som kan beskådas längst

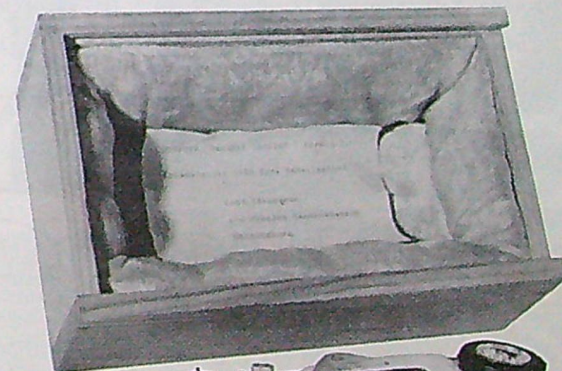
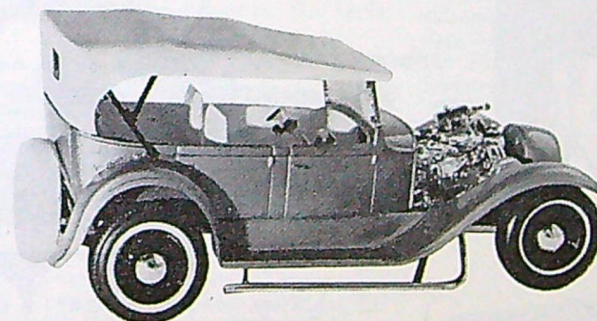
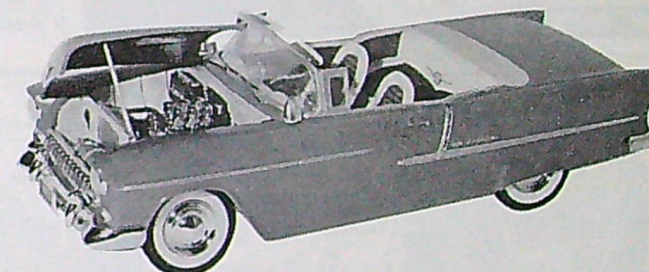
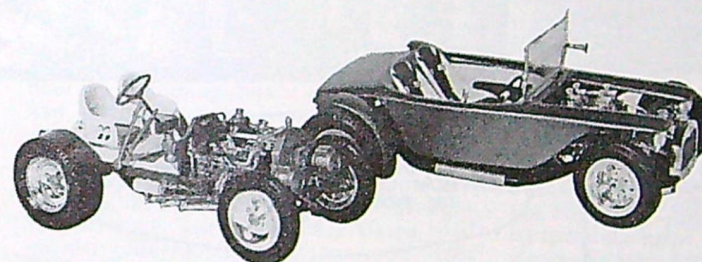
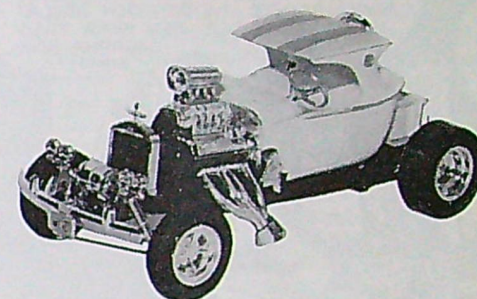
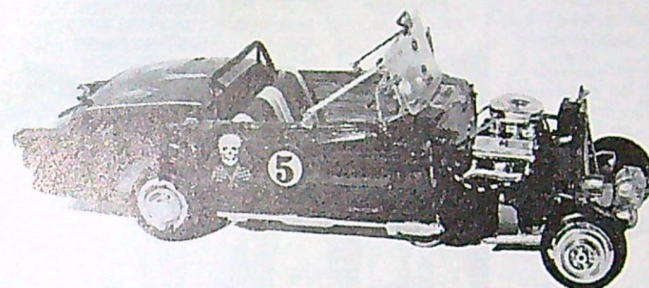
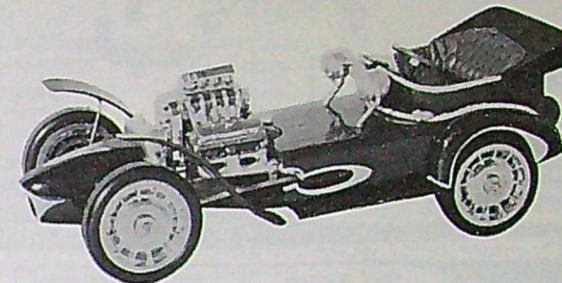
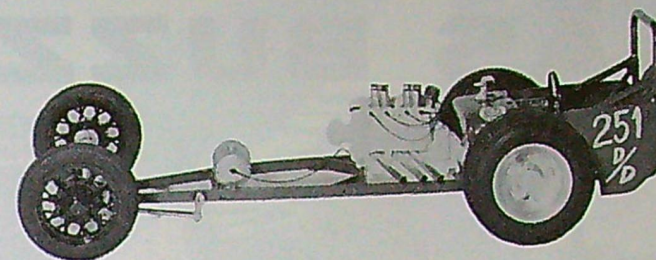
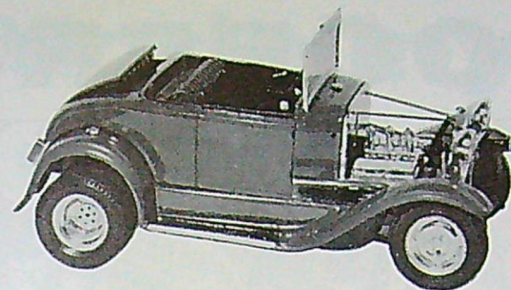
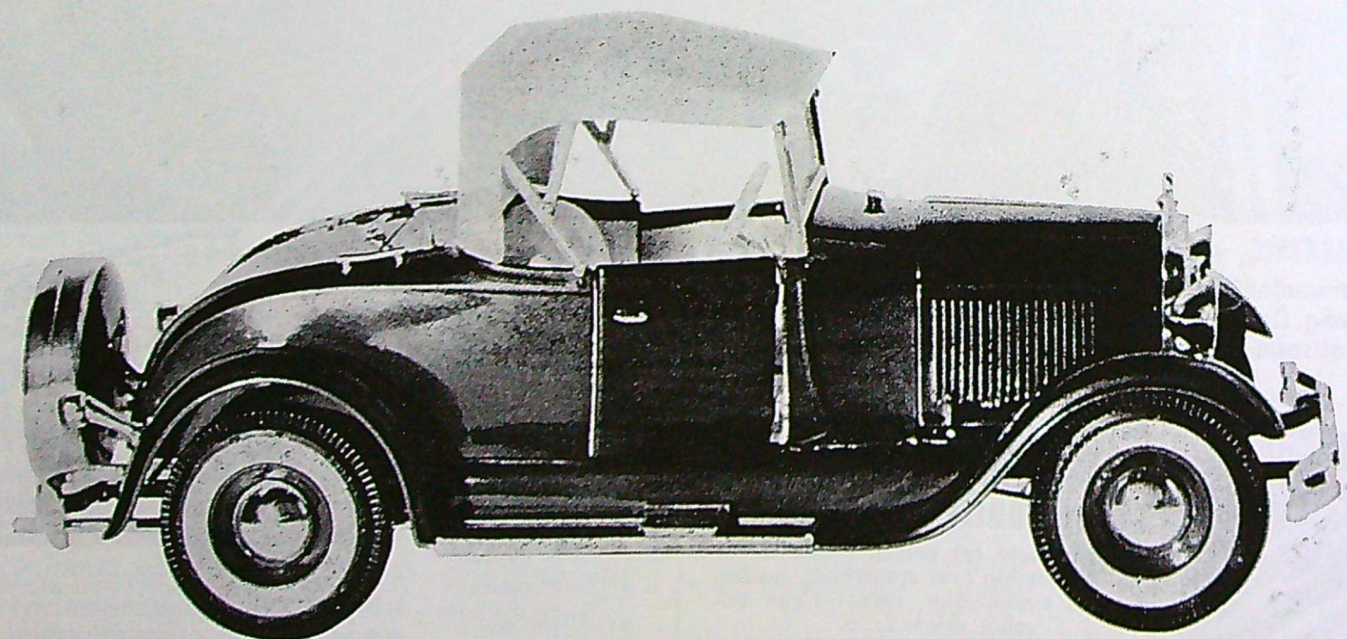
ner på sidan. Avgassystem från Jaguar E type, navkapslar Porsche, motor och växellåda från Chevy osv.

Segraren i andra omgången som presenterades i förra numret av Modell-Hobby, Bror Wahlbom, är den, vilken hittills presterat det mest detaljrika och vackra bygget med sin Scuderia Hot Rod som innehåller ett helt "stall" bestående av dragvagn, trailer Hot Rod-bil samt motorcyklar, allt customizerat. Samtliga vinnare har en pokal att vänta inom en snar framtid.

Tävlingsbidragen fortsätter att strömma in i oförminskat antal och en ny segrare koras varje månad.

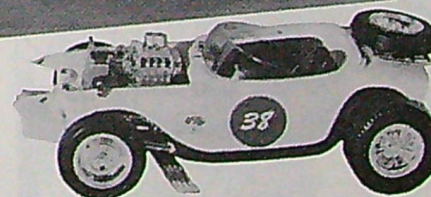
OBS! Tänk på att emballera modellerna omsorgsfullt, plastmodeller är sköra och postens kross är inte den skonsammaste.

HOT ROD

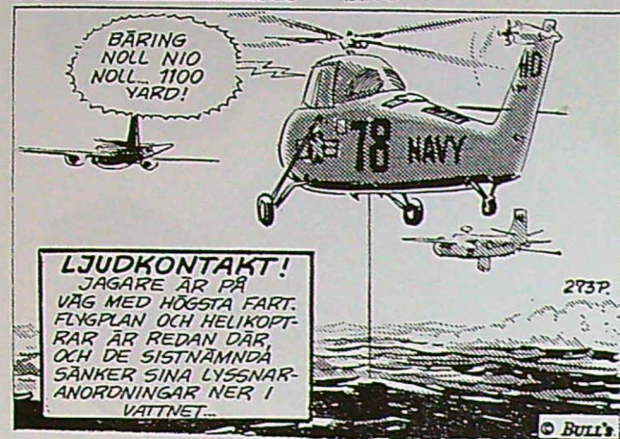


Av den mängd bilar från hela landet som parkerat på Modell-Hobbys redaktion, har vi valt ut några "hottiga" och välbyggda modeller att pryda denna sida.

I vänstra raden uppför är byggarnas namn: Göran Westerlund, Göran Kölbom, Urban Seger, Björn Davidsson, som även byggt fjärde bilen uppför till höger (Chevy -57). Björns bilar hörde till dem vilka gränsade till segerplats. Bilarna nederst till vänster och högst upp till höger är byggda av Ole Holmberg, (C. J. Naucle's bygge därunder är en kul sak med delar från Challenger 1, Ford -40, Mercedes -13 samt egenhändigt tillverkade delar). Nästa bil i raden, ihopplockad av Nils Olov Johnsson och nederst på sidan ett exempel på ett "postsäkert" emballage i vilket Kent Håkansson's Beatnik Bandit anlände.



LÄS BUZZ COOPER.



LJUDKONTAKT!
JAGARE ÄR PÅ VÄG MED HÖGSTA FART. FLYGPLAN OCH HELIKOPTERAR ÄR REDAN DÄR, OCH DE SISTNAMNDA SÄNKER SINA LYSSNARANORDNINGAR NER I VATTNET.

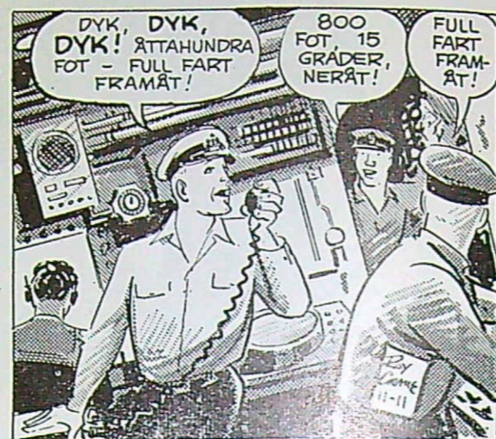
273P



PLÖTSLIGT, OMBORD PÅ DEN FRÄMMANDE UBÄTEN...

KAPTEN! KAPTEN EGONIAN! LÄTTA, SNABBA PROPELLER-LJUD I KOLLISIONSKURS! NÄRBEÄGNA YTLJUD... KANSKE HELIKOPTERAR!

© Bull's



DYK, DYK, DYK! ÅTTAHUNDRA FOT - FULL FART FRAMÅT!

800 FOT, 15 GRADER, NERÅT!

FULL FART FRAMÅT!

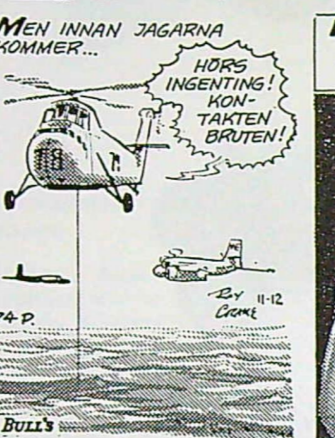


25 KNOPS FART UNDER VATTEN!

BARA VÅRA PLAN KAN LOKALISERA DEN OCH HÅLLA DEN KVAR TILLS JAGARNA KOMMER!

KONFERENS OMBORD PÅ "RANDOLPH".

274P



MEN INNAN JAGARNA KOMMER...

HÖRS INGENTING! KON-TAKTEN BRUTEN!

© Bull's



PILOTERNA KOMMER TILLBAKA...

JAG VET INTE! VI KANSKE HÄR HADE TILLRÄCKLIG FÖRSÄKRING... HUR KUNDE NI TAPPA BORT DEN?

JAG VILL LOVA DET!



BÅDE JAGARE OCH FLYGPLANEN RAPPORTERAR MISSLYCKANDE! VI HAR MIST KONTAKTEN MED UBÄTEN, AMIRAL!

UTVIDGA SPANINGEN! VI KANSKE HITTAR DEN IGEN!

© Bull's



DUCKY, VAD HADE VI GJORT, OM VI HADE FÅTT TAG I DEN FRÄMMANDE UBÄTEN?

INGENTING! BARA LÄTT DEN FÖRSTA ATT VI HADE ÖGONEN PÅ DEN - OCH FÖRSÖKT HÅLLA DEN KVAR SÅ LÅNGE SOM MÖJLIGT!



DET HÄR ÄR FRIA VATTEN! DEN HAR LIKA STORA RÄTTIGHETER HÄR SOM VI! VI LEKER KATT OCH RÄTTA! DE TRÄNAR PÅ OSS... OCH VI PÅ DEM!

275P

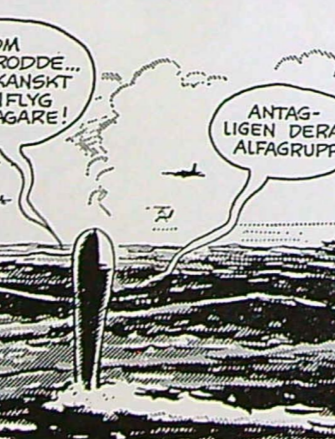


NU FÖRSVINNAR ALLA LJUD... GÅ UPP TILL PERISKOP-DJUP!

PERISKOP-DJUP, KAPTEN! 15 GRADER UPP!

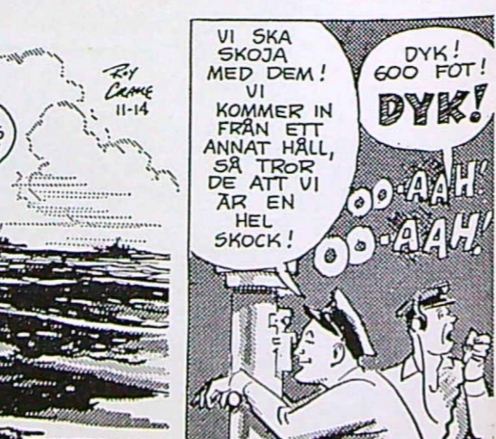
OMBORD PÅ UBÄTEN "CAVIAR"...

© Bull's



SOM JAG TRODDE... AMERIKANSKT MARINFLYG OCH JAGARE!

ANTAG-LIGEN DERAS ALFAGRUPP!



VI SKA SKOJA MED DEM! VI KOMMER IN FRÅN ETT ANNAT HÅLL, SÅ TRÖR DE ATT VI ÄR EN HEL SKOCK!

DYK! 600 FOT! DYK!

© Bull's

Modellnytt

Bilnytt från Nürnberg

Revells har kommit med glädjande nyheter för alla miniracingfantaster, nämligen ett chassi för skala 1:25 med inbyggd motor och strömpuftpningssystem, det hela ställbart med skruvar så att det passar för alla hjulbaser. Och följande bilar — med Revells välkända detaljrikedom — kan byggas till detta chassi:

- Cobra Ford
- Ferrari 250 GT
- Corvette Sting Ray GT
- XK E Jaguar GT
- Grand Prix BRM
- Grand Prix Lotus-Ford

Två kompletta bilar i samma sats är också en nyhet i Revells Customizing-Hot Rod-Dragnar-serie i skala 1:25. Avsikten är att göra boken billigare.

Bästygarna har fått en 40 cm modell av Uhu och en Cutty Sark med segel.

En annan nyhet från Revell är fyra diorama i skulpterade dramatiska landskap på kartong för att sätta modellerna i. Det ser visserligen ganska spännande ut, med uppröda hav och himlar, men på Modell-Hobbys utgående verkade det mest ruskigt.

I skala 1:72 kommer Revell med några stora flygplan, nämligen Avro Lancaster, Convair Liberator och Lufthansas Boeing 727. En Mercurykapsel med inredning får vi väl också räkna till flygsidan.

Serien med gamla krigsflygplan i skala 1:72 har också utökats med jaktplan, sex från första världskriget, tre från det andra.

Allt det här visade Wentzels inköpschef Stig Bäverfalk för oss på Nürnbergmässan. Som en avslutning halade han upp ur fikan det första exemplaret av den motor-drivna Wrenn-bilen. Och lika snabbt halade Modell-Hobby-reportern upp sin lilla fickhasselbladare ur västfickan och knäppte den första bilden utanför England av densamma. Wentzels kan se på nästa säsong med en viss tillförsikt. Sex nya miniracers från Fallar — och riktig motor på Wrenn! Den senares motor är dessutom strömsnål — lilla Fleischmannstransformatorn lär skola räkna.

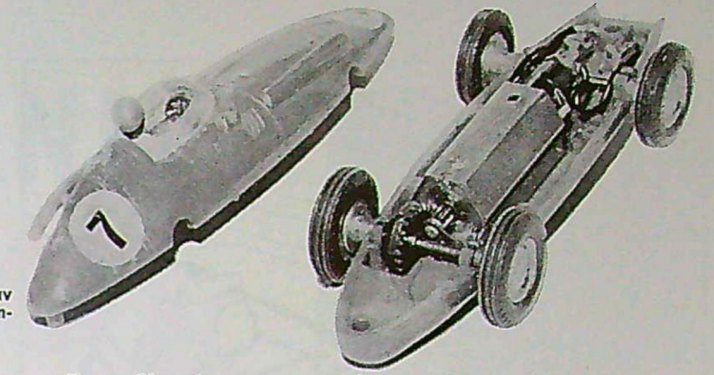
Nytt på Radiofronten

Det presenterades massor av nyheter på radiostyrningens och på amatörradiobyggets område på Nürnbergmässan. Alla de stora tyska fabriken kommer nu med superheterodyner, i de flesta fall med utbytbara kristaller för att man ska kunna radiostyra flera modeller samtidigt.

Grundigs byggklotssystem har fått en väsentligt tjockare "grundsten" i superutförandet. 2-kanalsstenarna kan användas till den nya grundstenen utan några ändringar. Däremot går det av allt att döma inte att ordna med ombyggnad av den gamla sändaren, eftersom man varit tvungen att byta från fyrkantvåg till sinusvåg. För sändare och mottagare finns det fem utbytbara kristaller — alltså kan fem modeller köras samtidigt.

Till radiostyrningsutrustningen visades också en Bellamatic-mekanism med återgångsregulator, med vilken återgångshastigheten kan varieras från 0,5 till 1,3 sek.

Graupner visade också flera radiostyrda modeller, färdigbyggda i monter och i verksamhet på film. Tyskarna tycks ha stor förkärlek till radiostyrda segelflygplan — alla stora tillverkare kom med nyheter i



Första exemplaret av "motordrivna" Wrenn-bilen.

den vägen. Den lille en- eller tvåkanalsstyrda Weiher har nu fått en storebror i form av en modell av "K 10" med kropp i cellplast. Den kan användas för fyra kanaler (sido- och höjdroder). Den härdige kan givetvis också ordna funktioner för skevning och, exempelvis, uthakning av startkroken.

Förra årets "Caravelle" hade den för tyskar obehagliga egenskapen att inte kunna packas in i en Volkswagen. Men havströst, nya "Floride" med 140 cm spännvidd, pris 93:50, 30 kronor billigare, går att ta med i "Folkkan".

Andra nyheter från Greupner: Lilla "Uhu", nybörjarnas tävlingsmodell i A:1, är omgjord och går bättre både att flyga och bygga. Ett vikingaskepp i byggsats kostar 24:75. Den radiostyrda segelbåten "Grafia" är 92 cm lång, har masthöjden 132 cm, byggs konventionellt på rundspant i balsa och plywood. Fiberglaspropellrar kommer. Nylonet tycks ha svårigheter att stoppa för höga motorstyrkor. En 13"X9" kostar 14:50. En ny serie båtpropellrar finns också för motorer upp till 20 cc. För radiobåstyrarna finns en liten kabinbåt efter norsk förebild, balsakryssaren "Kitty" med skrov i cellplast, pris 21:75.

3-kanalare blir 5-kanalare

Metz-Hegi, eller Schuco om man vill, de tre märkena hänger ihop, har som motorlöst flaggskepp en modell av segelflygplanet SB 7 i en "Superschnellbaukasten" med en spännvidd av 230 cm, för enkanals- eller flerkanalsstyrning. Planet ser mycket lockande ut...

Största sensationen är onekligen de nya tillsatserna genom vilka Metz trekanalsändare och -mottagare utan några ingrepp blir förvandlade till 5-kanalare. Redan vid konstruktionen av trekanalsändaren 192/1

tog man hänsyn till att denna tillbyggnad skulle kunna göras. Sändartillsatsen är en liten nätt låda med en fyrvägsspak för fyra kanaler och en extra knapp för den femte kanalen. Mottagartillsatsen har en sladd med speciell stickpropp och i sin tur två uttag för proppar för de fem kanalerna.

De motordrivna flygplanen har utökats med 1-3-kanalaren "Frechdax", 110 cm spännvidd, 400 gram, 1,5 cc motor. "Ranger" heter en ny modell för det nya RC III-programmet, 3-6 kanaler, spännvidd 146 cm, motorer mellan 3,5 och 6 cc.

Aven Hegi har en ny kabinbåt med plastskepp, "Batavia", efter norsk förebild, 475 cm lång och närmast avsedd att drivas av en elektrisk utbordarmotor. Den kan utrustas med radiostyrning. Större och kraftigare och mera avsedd för avancerad radiostyrning är den färdigbyggda "Barracuda-Super" med heldraget plastskepp.

Telecont och Robbe, numera representerade av Hobbytjänst i Sverige, visade sina nyheter i gemensam monter. "Världsmästarmärket" Teleconts byggbara 3-6-9-kanalsystem har även det utrustats med superheterodyn — 9-kanalaren kan f.ö. kopplas så att det blir tio kanalfunktioner. De gamla telecontsändarna kan lätt göras om till suprar genom att man kopplar in en tillsats mellan två skruvar! De går att ställa om med kristaller för 6 olika frekvenser. I taktet hängde det "obligatoriska" radiostyrda segelplanet "Rhönadler" med 186 cm spännvidd.

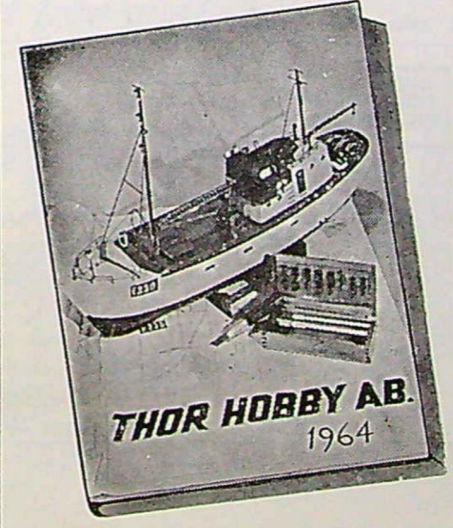
Summan av radiostyrningskardemummans: Suprar och radiostyrda segelplan är det nya. Tänk bara om vi fick igång den radiostyrningsgrenen i Sverige! Kan man tänka sig en mera sportslig radiostyrningstävling än en där alla letar efter termik och försöker hålla kärran kvar i luften så länge som möjligt?

THOR HOBBY

AKTIEBOLAG

NYA KATALOGEN

Massor av nyheter med båt — flyg — fåg — radiokontroll — motorer — miniracing — experimentlådor — ja, allt för den hobbyintresserade för endast 2:—.



THOR HOBBY AB

Skönegatan 53 • Stockholm S6 • Tel. 08/42 84 00

Var vänlig texta namn o. adress

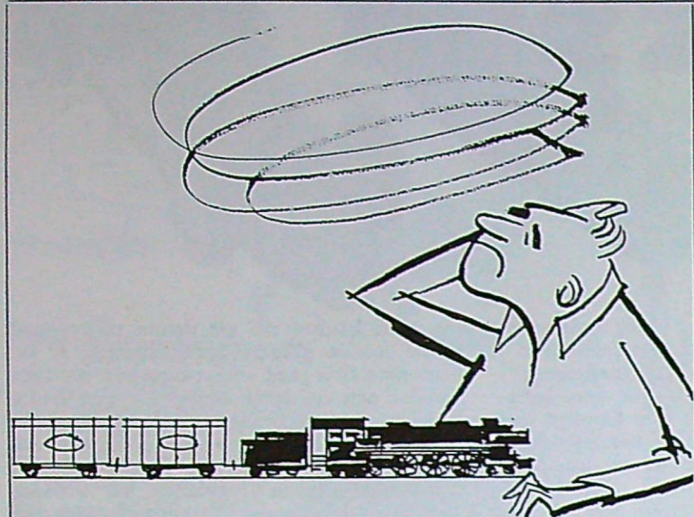
..... st. NYA HOBBY-KATALOGEN -64 å kr 2:—

Skall bif. i frimärken.

Namn:

Adress:

Postanstalt:



HUR FÅ BORT?
ALL OXIDERING

JO EN DUSCH
CRC 5-56

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

Ingen vet CRC 5-56' hela användningsområde
Prova en burk och deltag i CRC-tävlingen som
Ni kan läsa om i broschyren. Fråga efter den
hos Er handlare eller sänd in talongen

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

Namn
Adress
Postadress

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

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

SALJES

Plastskrov till 0,2 m modelljacht "Windil" 80: —. Curt Walin, Österled 26 D, 2 tr., Arboga, tel.: 0589/121 06. Webra Winner 2,5 cc dieselmotor för endast 49: 50 + porto. REKV. OMG. från K. Jansson, Wolmar Yxkullsgatan 41 B, Stockholm Sö.

Märklinanl. värde över 1000: — säljes vid snar affär till halva priset. K. Karlsson, Selebovägen 7, 1 tr., Enskede 7. Tel.: 59 95 34.

Sterling-modells stora multi, Piper Cub Super, färdigbyggd o. sidenklädd med K & B 45/RC, 2 st. Duramite samt hjul. Uppl. Hobby-Center 042/318 48.

Scalextric miniracingbana säljes för 150: —. Urspr. värde 300: —. Per Kylberg, Sofiebergsvägen 67 D, Hålsingborg.

El-motorer nya ASEA, 220 volt, 1 fas varvtal 9000—13.500 (omkopplingsbar) vikt ca 3 kg, kullagrad axel, ca 1/2 hkr, levereras med fläkt och störningskydd. Lämpl. motor för hobbyändamål pris 45: —, 3 st fraktfritt. Firma DEALP, Bivögen 8 A, Sollentuna.

KÖPES

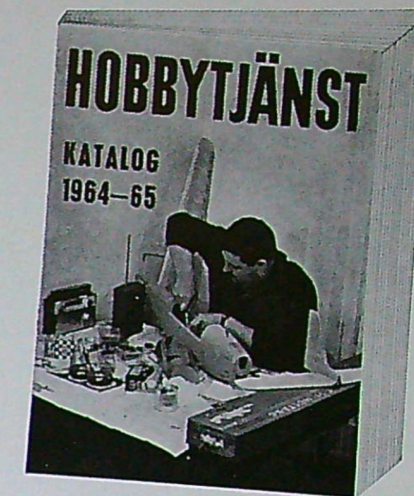
Jag samlar på GAMLA TAG. Kanske har du lok och vagnar, kataloger o. tillbehör på vinden eller i lärlaren som du tänkt slänga. Jag köper dem, och du får ett värdefullt penningskott till Din hobby. Ring eller skriv — ange spårvidd. Regissör, Torvgården, Sollentunavägen 22, SOLLENTUNA. Tel.: 08/35 64 89.

Tidn. Kalle Anka önskar köpa några nr eller hel årg. från 1949 till 1950. 1—4 1951 o. nr 8 1953. Tel. 042 28 44 28 eft. kl. 15.

Prenumerationspristävling fortsättning från sid 25

Gustav Sundling, Tväräluna; I. Frönberg, Järpås; Olle Lindström, Hästbo; Jörgen Andersson, Tierp; Sven Holmgren, Storfors; Ruben Mild, Mjölby; Kjell Hultberg, Malmö V; Anders Leimalm, Kungälv; Göran Samuelsson, Kristianstad 3; Thomas Peterson, Munkfors 1; Ing. Rolf Fredriksson, Stocksund; Svante Bergström, Hassela; Anders Bengtsson, Göteborg Sv; Lars-Eric Arne, Hindås; Bengt Larsson, Karlskoga 3; John-Arne Samuelsson, Älvsbyn; Tomas Ohlsson, Karlskoga 5; Olle Hillerström, Karlskoga; Lars-Åke Kihlman, Kumla; Per-Olof Berglund, Skellefteå; Hilding Ask, Falköping; Kjell Lönnström, Eskilstuna 2; Åke E. Jonsson, Arvidsjaur; Fru Ann-Marie Eklöf, Liden; Per-Olof Larsson, Kumla; Kjell Listerman, Stockholm Sö; H. Hillesjö, Hägersten; Robert Näslund, Bromma; Anders Rude, Saltsjöbaden; F. Norrström, Storå; Lars Lundqvist, Ystad; Lars Claeson, Vällingby; Hardy Olson, Göteborg; Roland Johansson, Stockholm Sv; Erik Källberg, Nyköping; Mikael Mosskin, Stockholm Sv.

NU UTKOMMEN! KATALOG 1964-65



Köp katalogen hos någon av våra återförsäljare:

ARVIKA: Present-Hobby, Repslagargatan 15, Tel. 118 10
AVESTA: Lek och Hobby, Malmgatan 14, Tel. 531 10
BORLANGE: Fyndet, Sveagatan 9, Tel. 105 59
ENKÖPING: Cykel och Mopedtjänst, Fjärdhundragatan 20, Tel. 314 50
ESKILSTUNA: Lasses Leksaker, Tegelbruksgatan 1, Tel. 303 35
GÄVLE: F:a Olle Molander, Hamiltongatan 2 B, Tel. 260 55
GÄVLE: F:a Åke Romeis, Norra Kungsgatan 11, Tel. 203 02
GÖTEBORG: Adams Cykel & Sport, Wieselgrensplatsen 31, Tel. 22 26 43
GÖTEBORG: Wettergren och Kerber, Vasagatan 22, Tel. 17 00 90
HALMSTAD: Arlén och Frummerlin, Torget, Tel. 181 30
HANDEN: Sport & Foto, Vikingavägen 9, Tel. 97 10 19
HÅLSINGBORG: AB Bröderna Boreus, Kulleplatsen, Tel. 137 32
JOHANNESHOV: Belysning och Kraft AB, Arstavägen 49, 91 39 20
JONKÖPING: AB Henric Brandt, Smedjegatan 22, Tel. 11 32 14
KARLSKOGA: Forslins Sportaffär Efr., Bergsmansgatan 2, Tel. 301 94
LEKSAND: Allans Cykel och Sport, Norsgatan, Tel. 102 61
LINKÖPING: Modellsport, Torggatan 4, Tel. 239 81
MALMÖ: Model-Craft, Skolgatan 5, Tel. 206 54
MALUNG: Malungs Cykeltjänst, Grönlandsvägen, Tel. 105 80
MARIESTAD: Oves Sport, Stockholmsvägen 10, Tel. 109 48
MOTALA: Rosenbloms Sport & Radio, Stora Torget, Tel. 114 83
NORRKÖPING: Dockans Hobby, Skolgatan 6, Tel. 311 70
SALA: Elons Leksaker och Hobby, Norrbygatan 5, Tel. 106 14
SANDVIKEN: Dunkers Sport, Hyttgatan 16, Tel. 503 20
SKÖVDE: Hoonks Efr., Rådhusgatan 13, Tel. 104 53
STOCKHOLM: Swings, Sveavägen 45, Tel. 23 35 95
SUNDSVALL: Georgs Sport & Hobby, Köpmangatan 30, Tel. 15 51 92
SÖDERTÄLJE: Sewa Sport, Järnagatan 1, Tel. 307 05
UDDEVÄLLA: Frimodigs Lek och Hobby, Västerlånggatan 18, Tel. 151 77
UMEA: SICA-Ideallhobby, Västra Esplanaden 15, Tel. 161 10
VETLANDA: Radio och TV, Stortorget 4, Tel. 107 11
VÄRNAMO: F:a David Johansson, Växjövägen 4, Tel. 109 36
VÄSTERÅS: Hobbylek AB, Köpmangatan 12, Tel. 310 80
ÖREBRO: Lek och Hobby, Engelbrektsgatan 30, Tel. 11 15 34
ÖSMO: Sport & Foto, Torgvägen 4, Tel. 305 10

LANDETS STÖRSTA SORTERING finns i vår katalog som nu utvidgas att omfatta även modelltåg.

MASSOR AV NYHETER presenteras, bl. a. Orbit och F&M proportionalanläggningar, Grundig superheterodyn-anläggningar, Telecont, Strombecker m. m.

STORA PRISSÄNKNINGAR har tack vare ökad omsättning kunnat genomföras på ett flertal artiklar, t. ex. Sterling, Veco, Top Flite, de Bolt, Enya m. m.

REALISATIONSLISTA finns i katalogen på ett flertal artiklar som utförsäljes: McCoy, Rokal, Liliput, D.M.I. Miniracing m. m.

Katalogen kostar 2: 50 Rekvirera den nu!

Sänd mig omgående katalog 1964—65. Jag bifogar 2: 50 i frimärken som betalning.

Namn

Bostad

Postadress

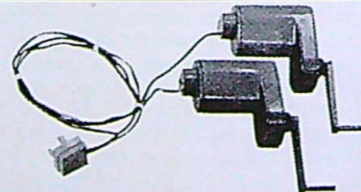
eller rekvirera den direkt från oss!

HOBBYTJÄNST

OLOFSGATAN 7 • BOX 3310 • STOCKHOLM 3 • TELEFON 08/20 23 04



Världsfabriken för
elektrotekniskt
experiment-material.



HALLÅ!

Detta är GETA:s batteritelefonsom hörs på 1000 m och blir fin att ha mellan villan, hobbyrummet, lekstugan, redskapsboden. Hela anläggningen kostar bara Kr 59: 50

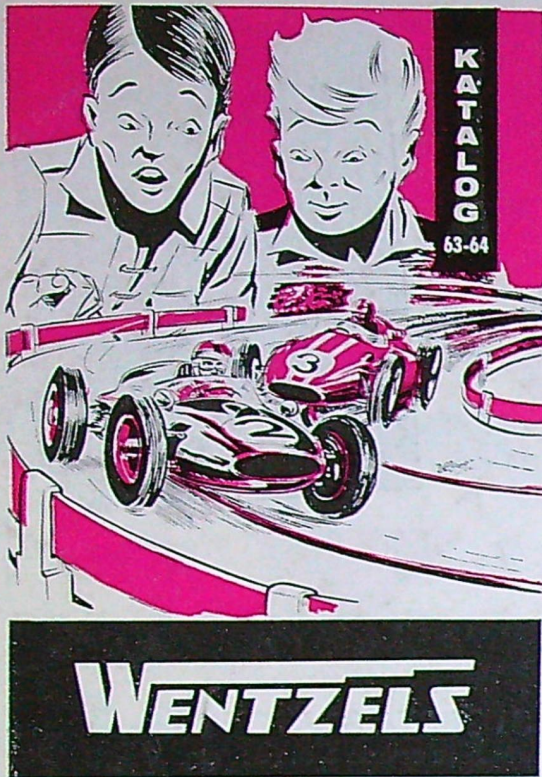
I SOMMAR

ställer Du upp till tävling ute med Din STABO-car miniracingbana. Den drivs om Du vill med dynamo, som kostar Kr. 55: 50 En grundanläggning kostar Kr. 97: 50 Ett spännande nytt moment blir tankning under tävling med specialbyggd bensinstation.

Hålligång med 30 ledande hobbyfabriker genom:

BRÖDERNA JONSSONS INDUSTRI AB

Permanent utställning: Karlavägen 24 • Stockholm Ö. Tel. 10 58 00, 20 58 44.



NU KOMMER DEN NYA KATALOGEN

MED HÖGINTRESSANTA NYHETER
104 SIDOR — RIKT ILLUSTRERAD

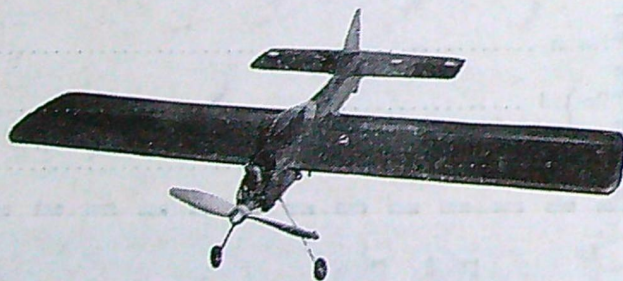
Gör slag i saken nu — skaffa Er den hobby som Ni alltid önskat. Såväl äldre som ungdom ägnar sig i allt större utsträckning åt modellbygge av något slag — en fascinerande avkoppling i en stressad värld . . .

Vi har trettio års erfarenhet och resurser. Dels har vi egen tillverkning av byggsatser och tillbehör, dels har vi en omfattande import 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
 - BALSA, LISTER & FLAK
 - HUMBROL LIM & FÄRGER
- SEGELMODELLER
 - R/C-MODELLER
 - MODELLSEGELBÅTAR
 - REVELL MINIRACING
 - GLÖDSTIFTSMODELLER
 - MODELLTILLBERÖR
 - METALLPROFILER
 - TRIANG MINIC SHIPS
- LINKONTROLLMODELLER
 - SKALAMODELLER
 - FÄRTYGSMODELLER
 - FORMULA 152 MINIRACING
 - EL-MOTORER
 - VERKTYG
 - HOBBYLITTERATUR
 - H0 SPÄRMATERIAL etc.

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



LOOPING

Ny stuntmodell för 1—2 cc motorer. Spännvidd 830 mm, längd 490 mm. Förnämlig byggsats med tryckta balsapryglar — alla övriga detaljer färdiga för montering. I satsen ingår färdigformat landningsställ, gummihjul, glasklar plasthuv samt illustrerad steg-för-steg-anvisning.

En lättbygg och välflygande modell!

Riktpris **19:75**

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:—
 Looping à 19:75

NAMN

BOSTAD

POSTADRESS MH-4