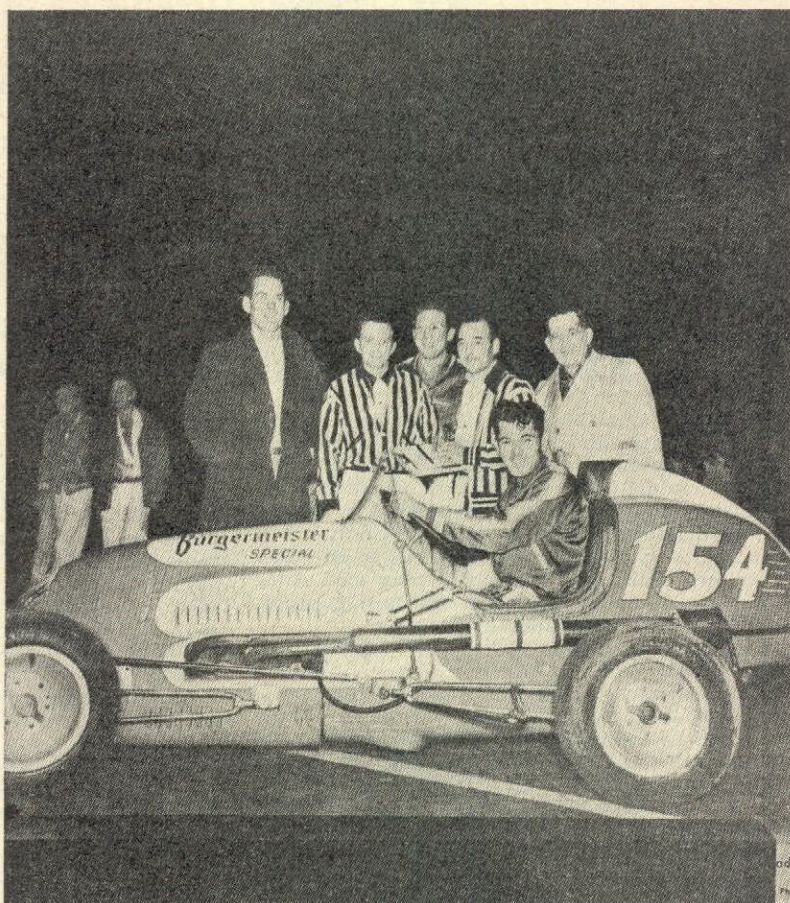
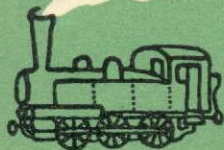
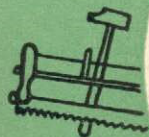
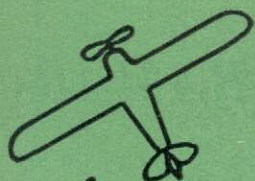


Kobby FOLK

3



April 1949

Pris 75 öre
I DANMARK o. NORGE 1 kr

I två på varandra följande avsnitt har vi nu lämnat en redogörelse för, hur man gör oljemålning till en rolig och billig hobby*med tillgång till ganska enkla grejor. Vi har dock utelämnat det dyraste, det som orsakar hobbymålaren de största bekymren, nämligen dukar och inramning.

Pannåer

Som »målardukar» har man alltid att välja på pannåer och vanliga dukar av textilmaterial. Då prisskillnaden mellan pannåer och dukar är väsentlig, är det inte underligt, att man helst väljer pannåer. Mot pannåerna finns det förstås ganska stora fördomar, och bland folk i allmänhet har det uppstått en egendomlig uppdelning av god och dålig konst, så att »god» konst alltid är målad på duk, som är ett »ädelt» material, och »dålig» s. k. hörtorgskonst är målad på masonit, papp eller annat pannåmaterial. Följaktligen är det en god marknad för konstjobbare med duk. Han sätter fingret på duken och säger:

— Känn vilken härlig äkta duk! Det här är inget hörtorg!

Och den stackars konstköparen faller för argumentet. Under tiden målar landets verkliga konst-



närer med största nöje på masonitpannåer, och mer än en vågar säga:

— Masonit är så bra, så att om det hade funnits på Rembrandts tid, skulle alla hans tavlor varit gjorda på masonit.

Också om det är en överdrift, är särskilt för nybörjaren masoniten ett bra material. Det är viktigt, att masoniten bara blir riktigt preparerad. Köp hem 20 gram pärllim och lös upp det i en halv liter vatten och måla över masonitskivorna med detta. När de torkat, målas de över på nytt med en preparering, hoprörd av följande ingredienser:

- 1 del krita,
- 1 del zinkvitt,
- 1 del limvatten.

Om det finns möjlighet, bör man piska in litet kokt linolja i denna färg och göra den »fetare». Om ni målar på masonitens släta sida, vilket är förnuftigast ur alla synpunkter, målar man med en vanlig moddlare. Eventuellt måste prepareringsfärgen tunnas ut en aning. De som har »dukkomplex» vill använda masonitens baksida för att få den vävliknande ytan. I så fall kan prepareringen strykas på precis som när man preparerar duk.

Dukar av väv

Linneväven »limmas» liksom masoniten med limvatten. Duken skall vara uppspänd i en kraftig

spännram under behandlingen. Prepareringen göres sedan enklast med en bordskniv av äldre modell. Lägg på tjockt först och skrapa sedan av, så att det blir ett tunt lager. De preparerade dukarna bör stå och lagras en tid, ju längre dess bättre.

Linneväv slank det ur oss i hastigheten. Linne är det överlägset förnämsta materialet, bomull däremot en smula falskt. Den billiga »studieduken» är av bomull — kanske cellull också — och den är framför allt besvärlig vid uppspänningen på spännramen.

Att måla på mycket grovt material är ofta enastående intressant, och jag rekommenderar den som har lust att experimentera, att preparera några dukar av *säckväv*.

Spännramar

Duken skall spännas upp på *spännramar*, som kan ökas i storlek genom att man slår in kilarna i hörnen. Duken slås fast med kardnubb, 9 eller 12 mm, och uppspänningen går så till att man börjar i mitten på varje ramsida och slutar ytterst i hörnorna. Det fordras kraft i nyporna, för man måste spänna duken medan man spikar fast den, annars kommer inte kilarna sedan att räckt till för den slutliga finjusteringen.

DUKAR och RAMAR

Frågan om pannåer eller duk är ofta en transportfråga. När man åker på semester, är det tungt och olymptigt att ha med en massa pannåer av masonit. Då skall man köpa sig duk i metervara, preparerad eller opreparerad alltefter hur mycket man vill göra själv, och bara ta med sig ett ritbräde och häftstift att sätta upp duken med. Det är ju inte nödvändigt att ha duken spänd som ett trumskinn medan man målar.

Folk talar om »rampriser»

som något förskräckligt billigt, och ändå är ramen det utan tvekan dyraste på hela tavlan. Duk, färg och spännramar kostar — också om man väljer det absolut dyraste — inte mer än hälften av vad ramen kostar. I fåfänga försök har alla konstnärer någon gång i sitt liv försökt att göra ramarna själv, men oftast visar det sig, att en god konstnär är en dålig rammakare. För att kunna göra en bra ram fordras en oerhörd erfarenhet om material och färg, utrymmen och en väldig uppsättning penslar, moddlare, burkar, brytningsfärger etc. Ramlisten måste köpas trävit från brädgården, som inte alls håller så låga priser som man kan tro.

Nej, den som inte vill bli rammakare får nog snällt ta sin tavla under armen och gå till närmaste ramaffär och offra en tia eller två för att få ramen kring det hela. Men han kan alltid få inramningen att bli väsentligt billigare genom att:

- 1) alltid måla i Beckers standardformat, de s. k. »figurformaten»,
- 2) aldrig rama in en tavla som inte skall hängas upp, säljas eller skänkas bort,
- 3) välja neutrala ramar i ljusa, gråa toner.

Men rama nu inte in för mycket före sommaren, utan tänk på semesterpengarna! I nästa nummer diskuterar vi nämligen semesterutrustningen.

Sjango.

areringen göres
v äldre modell.
n av, så att det
lukarna bör stå
ttre.
heten. Linne är
bomull däremot
ieduken» är av
ch den är fram-
på spännramen.
ial är ofta ena-
nderar den som
arera några du-

ännramar, som
slår in kilar i
nubb, 9 eller 12
att man börjar
ar ytterst i hör-
för man måste
fast den, annars
till för den slut-

AMAR

ofta en trans-
er, är det tungt
ssa pannåer av
uk i metervara,
ter hur mycket
med sig ett rit-
cen med. Det är
spänd som ett

ändå är ramen
vian. Duk, färg
man väljer det
n av vad ramen
onstnärer någon
arna själv, men
tnär är en dålig
bra ram fordras
och färg, utrym-
nslar, moddlare,
sten måste kö-
te alls håller så

nakare får nog
och gå till när-
eller två för att
kan alltid få in-
re genom att:
format, de s. k.

nte skall hängas

gråa toner,
före sommaren,
sta nummer dis-
ingen.

Sjango.

obbyfolk



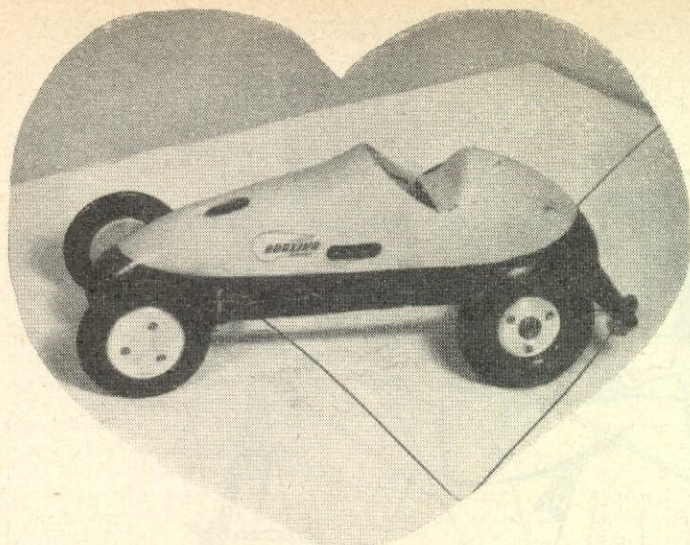
TECKNING och MÅLNING

en trevlig hobby

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

Beckers

butiker i alla stadsdelar



HOGGEFORS

SMR

Nytt ESS

i racerleken!

SMR skall inte förväxlas med SRM. Vad det senare betyder, vet varje motorintresserad — det är den nya svenska racermotorn för motorcyklar och midgetracerbilar. Men SMR vet bara Sveriges modellracerbilister betydelsen av: den Svenska Modell-Racerbilen, klass 1 C i Svenska Modellracerklubbens bestämmelser. Klassen är införd för att stimulera racergrabbarna att göra sig oberoende av den amerikanska importen och i stället bygga helsvenskt.

På en massa olika håll har man börjat med SMR-bilar, och den första bilen, konstruerad av »Hogge» Karlsson och Sten Ahlfors och salomoniskt kallad Hoggefors visas här i ord och bild. Låt oss först presentera konstruktörerna, två killar med färg i Getingarna i Stockholm.

Holger Karlsson, gemenligen kallad »Hogge», ordförande i Getingarna på andra året och 27 år gammal, började hamra i plåtbitar 1945 för att få ihop något som liknade en modellracerbil, men någon fart på hobbyn blev det inte förrän Hogge tog en — mycket hedersam — jumboplacering i modellracer-SM 1946 med 65,6 kmh. Sedan dess har det gått bättre och bättre, och rekordet just nu är 159 kmh, satt med den nya Hoggefors SMR.

Sten Ahlfors är »lillgrabben», ett halvt år yngre. Som jobbarkompis var det »Ahlas» som sporrade »Hogge» till stordådet på Vinterpalatsets golv, men han föll på eget grepp och blev helt fångad av denna världens snabbaste hobby. »Ahlas» sliter som en varg med sina bilar, och framgången kom då han tog SM i paddklassen nu senast 1948 med nytt svenskt rekord, 152,6 kmh. Han är den verkliga optimisten, som tar chanser där andra inte tror att chansen finns. SM-tecknet vann han på att helt kallt stå och vänta, medan bilen spann runt, runt med bortåt 140. När nästan tiden var ute och sopan var på upphållningen fick bilen rätta temperaturen och började vråla. Först då kom tecknet till tidtagaren, som knäppte på — och »Ahlas» blev mästare...

Bilen

är ganska noggrant fotograferad av Hobbyfolks fotograf, så att varje intresserad skall kunna få tillräcklig uppfattning om bilen för att med hjälp av Hogges egen ritning kunna sno ihop den... om det nu går att få tag på en motor, för *motorn och tändspolen* är det enda icke svenska på detta eleganta åk.

Se på bilden framifrån nere i vänstra hörnet på nästa sida. De små »ögonen» är luftintag! De nya motorerna och de bränslen man använder ger så god kylning, att luftintagen ständigt blir mindre — ja det finns numera amerikanska vagnar utan luftintag på fronten. Bara en tunn luftström släpps in över själva tändstiftet. Detta om luftintagen, som säkert många annars skulle vilja anmärka mot.

Chassi och överdel är gjutna i lättmetall och planfrästa. Boxen för vinkelväxeln är också i lättmetall och gjord i två planfrästa delar. Öronen för fastsättningen i chassit sitter i överdelen, och urtagen för kullagren (3 st.) centrerade kring halvornas delningslinje. Det ger möjlighet att få god centreringslinje. Det ger möjlighet att få god centreringslinje av drivaxel och koppling. Kopplingen består av två tappar på det lilla vinkeldrevets axel som passar in med någon tiondels mm glapp i två spår i en skiva som är skruvad fast vid balanshjulet. (En förnämlig ritning på en lämplig koppling kommer att visas i nästa nummer av Hobbyfolk, och därför beskrives den denna gång inte närmare.)

Tankens konstruktion

och placeringen av batterier, spole och kondensator framgår tydligt av bilderna. Beträffande tanken finns ritning till nuvarande världsrekordbilens tank på annan plats längre fram i tidningen. Framaxeln är fastklämd i en gummibult och fastdragen med en klamm r. Strömbrytaren slutligen skönjes längst i det för övrigt tomma chassit på bilden intill denna spalt nederst.

*Hogge är nöjd
förs' nya prote
är också lyckad*

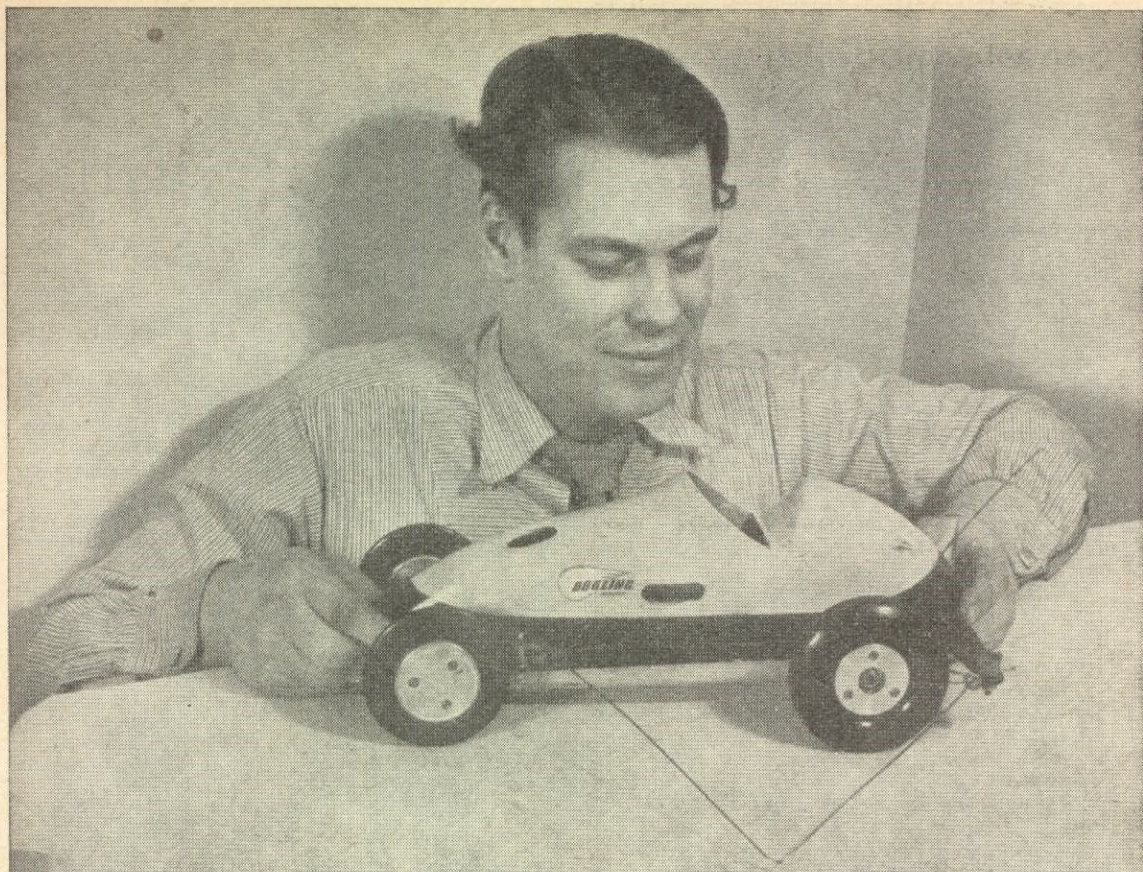


FORS R t S eken!

av Hobbyfolks
ll kunna få till-
t med hjälp av
den... om det
otorn och tänd-
etta eleganta åk.
astra hörnet på
ftintag! De nya
nvänder ger så
blir mindre —
egnar utan luft-
ström släpps in
uftintagen, som
märka mot.

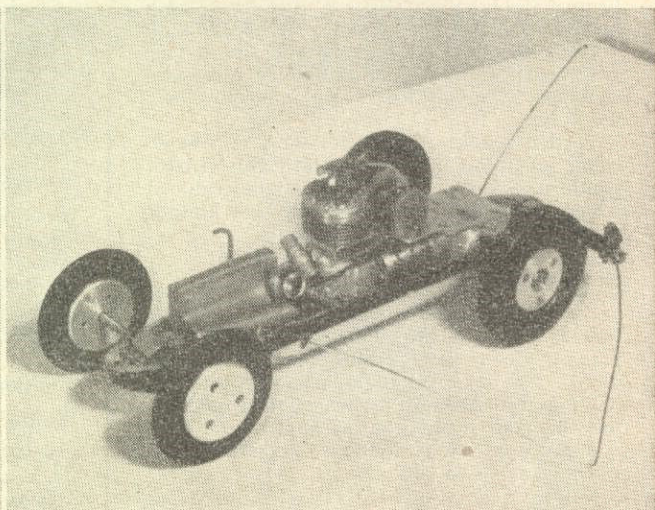
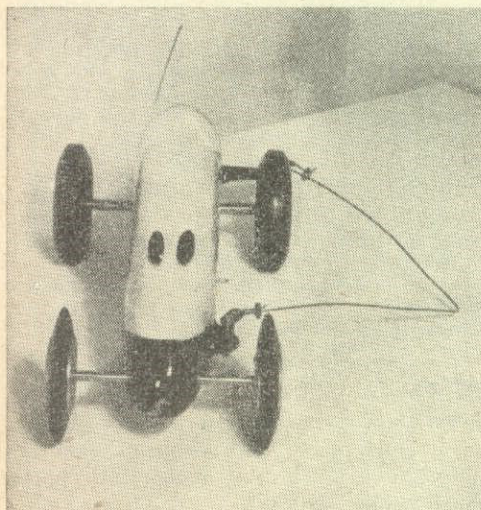
metall och plan-
kså i lättmetall
ronen för fast-
n, och urtagen
halvornas del-
god centrering
n består av två
som passar in
spår i en skiva
(En förnämlig
mer att visas i
ärför beskrives

ch kondensator
ffande tanken
ordbilens tank
gen. Framaxeln
dragen med en
sönjes längst i
en intill denna



Hogge är nöjd och belåten med sin och Sten Ahl-
fors' nya proto »Hoggefors SMR». Konstruktionen
är också lyckad genom att det är gott om utrymme

under huven med goda möjligheter att planera vag-
nen ordentligt och klara det elektriska utan risker
för överslag.



Senaste modellracernytt

Av världsrekordtabellen i förra numret framgick, att den nya noteringen är 216,78 kmh, och nu har detaljer kommit till red:s kännedom. Bilen tillhör »laget» Coppage-Luke, vilka alltså båda står för rekordet. Bilen, som fanns avbildad i Hobbyfolk nr 1, är n Coppages egen konstruktion »Challenger», försedd med en specialarbetad motor som heter LCS, vilket lär betyda Luke — Coppage Special. I tävlingen, som gick i Florida, slogs gällande världsrekordet åtta gånger. Även tvåan Glen Fairabend, Dooling Arrow, körde över 216 kmh. De åtta främsta pristagarna var över 200 kmh. Tävlingen var dessvärre inte sanktionerad av internationella förbundet, IMRCA, utan av det nationella, AMRCA.

Vid världsrekordkörningen användes en 220 fots bana (omkr. 11,5 meters centrumlinja), varvid 6 varv blir en kvart mile, och tiden på denna sträcka var 6,68 sekunder. Frågan är bara, till vilken klass bilen skall föras, men vi tippar att det är en proto special. För ögonblicket skulle då världsrekordlistan vara:

Proto special:

Coppage-Luke 216,78 kmh

Proto katalog:

Glen Fairabend 216,12 kmh

Strömlinje:

Howard Fox 212,94 kmh

På träning har Coppage-Luke kört över 222 km/tim.

Nytt turnérekord av Nilsson

Bernt Nilsson satte nytt rekord vid uppvisningskörning i Avesta den 27 febr., vilket t. o. m. omtalades i dagsnyheterna i radio på kvällen. Hastigheten blev 181,2 km/tim. Den »individuella» och inofficiella rekordlistan för uppvisningar skulle alltså vara:

Proto special: Bernt Nilsson 178,8 kmh

Proto katalog: Bernt Nilsson 181,2 kmh

Strömlinje: Erik Thorpman 181,2 kmh

Thorpman's tid 183,4, omnämnd i nr 2, togs av honom själv i Örebro då bilen gick som snabbast. Den officiella tidtagningen hade 181,2 kmh.

Turnén besökte samtidigt Mora, som emellertid inte bjöd på något vidare golv, varför paddorna klarade sig bäst. Hastigheterna var i bästa fall drygt 145 kmh, och bäst klarade sig Arne Lundberg och Curt Jägne.

Silver och rött

är modellracerklubben Silvereds i Ludvika färger, vilka översatts till engelska och berövats ett r och därav namnet, som vi undrade om i förra numret. Getingarna i Stockholm har inga motsvarande livfärger, men medlemmarna målar med förkärlek sina bilar i svart och gult. God idé, det där med färgerna, Silvered önskas lycka till!

Vem vill bygga HOGGEFORS SMR?

Här följer materialbeskrivning och anvisning på iköpskällor i de fall varan inte kan fås i allmänna handeln.

Fälgar görs i aluminium, 50 mm diameter bak, 40 mm diameter fram. **Framaxeln** består av 1/4" stålrör på vilket kullagerfäthningar svarvas upp. Kullagret dras sedan fast invändigt med skruv sedan röret gängats upp.

Bakaxeln görs av 10 mm silverstål eller annat bättre stål. **Gummibulten** för framfjädringen köpes — dimensionen är 18 mm diam. **Klammer** för gummibulten göres av 1 mm mässing.

Lämpliga dimensioner på **kullager** till bakaxelsystemet: 3 st 9×26 mm; till framhjulen användes 2 st lager 6×19 mm. **Koppling** med pinjong i lämplig stålsort (=bakaxeln). **Strömbrytaren** är en vanlig enpolig switch. **Tanken** har gavlar av 0,5 mm mässing, sidorna tunnare, 0,2—0,3 mm. Dessutom åtgår det 37 skruvar och muttrar och diverse slangar och rör för bränslesystemet.

Följande delar kan köpas direkt av Hogge, vars fullständiga adress är: Holger Karlsson, Bollstavägen 15, Stureby, nämligen: **Box**, planad och hopborrad (10:—) eller fullt färdig (i så fall för 20:—), **underrede** (oarbetad 14:—, planad 18:—), samt **överdel** (oarbetad 16:—, planad 18:—) och sist men inte minst **ritning** (3:50).

Gummihjul finns i olika utföranden. **Framhjul** finns hos Rudolph Tegström, Skellefteå (för c:a 3:— styck), och han har också 90 mm bakhjul (c:a 6:50 styck), vilka senare dock är litet för lätta för att nå goda farter. Kraftigare hjul är JÄGO, som finns hos Teknik för Alla (något dyrare än Tegströms).

Kondensatorn är en Delco-Remy till en vanlig Chevroletmotor. Den är idealisk och finns hos närmaste biltillbehörsfirma. **Batteriet** är uppbyggt av »pennlightceller» — till detta kommer en beskrivning i ett följande nummer av Hobbyfolk.

SMR-dreven

av SMRK:s egen tillverkning — ett fint initiativ — kan köpas av SMRK:s kassör, Curt Jägne, Björkbacksvägen 42, Ulvsunda. Pris per sats endast kr. 20:—. Utväxlingen är 1:1,91 och axelmåttan är för lilla drevet 9 mm, stora drevet 10 mm.

Motor och tändspolen är de stora problemen i restriktions-Sverige, men finns bara de, kan som sagt det övriga skakas fram inom landet. En god idé är också att anmäla sig till Svenska Modellracerklubben, Box 2037, Stockholm.

Bilderna på nästa sida:

Doolingmotorn med kondensator (vid tummen intill förgasaren) tändspole (i högra handen) svänghjul koppling och pinjong (=lilla drevet) demonstreras på den översta bilden. Därunder visar Hogge underredet och kugghjulsboxen och längst ned till höger bränsletanken i ensamt majestät.

Omslaget visar

Kaliforniens skickligaste midgetracerförare Freddie Agabashian omgiven av idel modellracerkungar, fr. v. Curly Glover, E. Turnross, Bignotti, Al Papina och Wilmer White.

h anvisning på
fås i allmänna

diameter bak,
består av 1/4"
svarvas upp.
med skruv se-

tål eller annat
fjädringen kö-
a. Klammer för
ng.

till bakaxelsy-
n användes 2 st
jong i lämplig
n är en vanlig
y 0,5 mm mäs-
Dessutom åtgår
erse slangar och

av Hogge, vars
sson, Bollstavä-
nad och hopbor-
fall för 20:—),
18:—), samt
8:—) och sist

iden. Framhjul
eå (för c:a 3:—
khjul (c:a 6:50
lätta för att nå
, som finns hos
Fegströms).

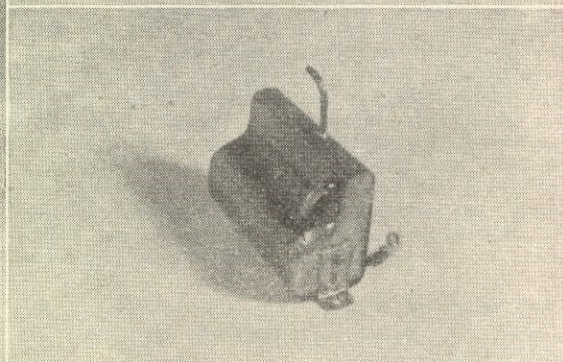
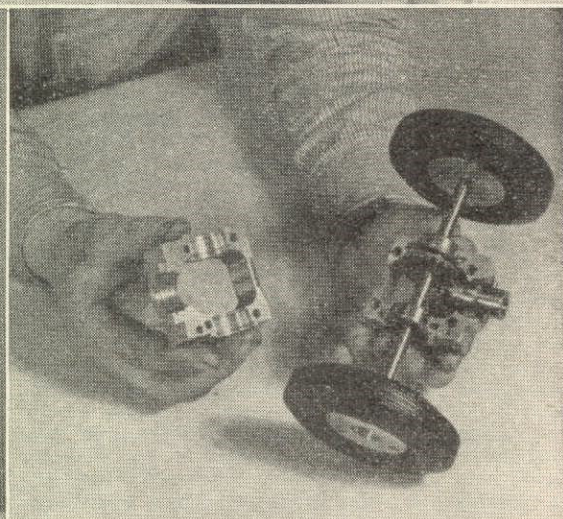
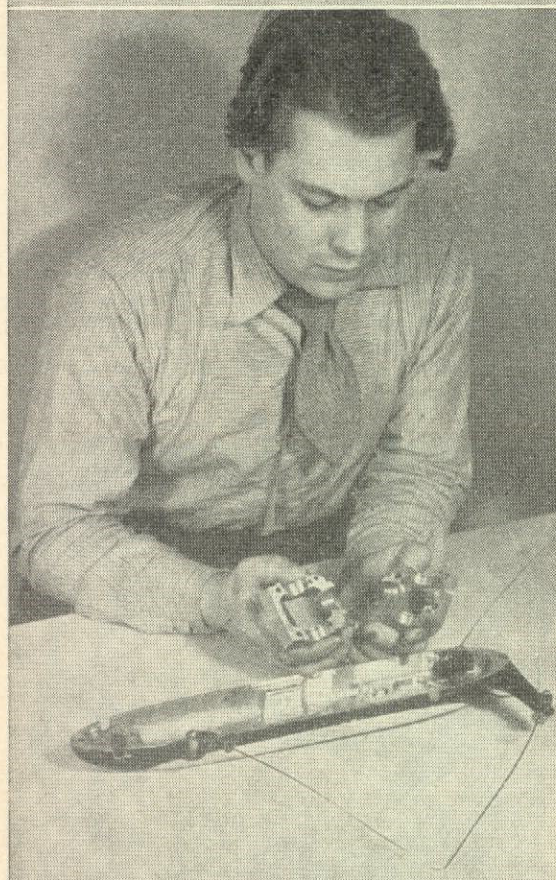
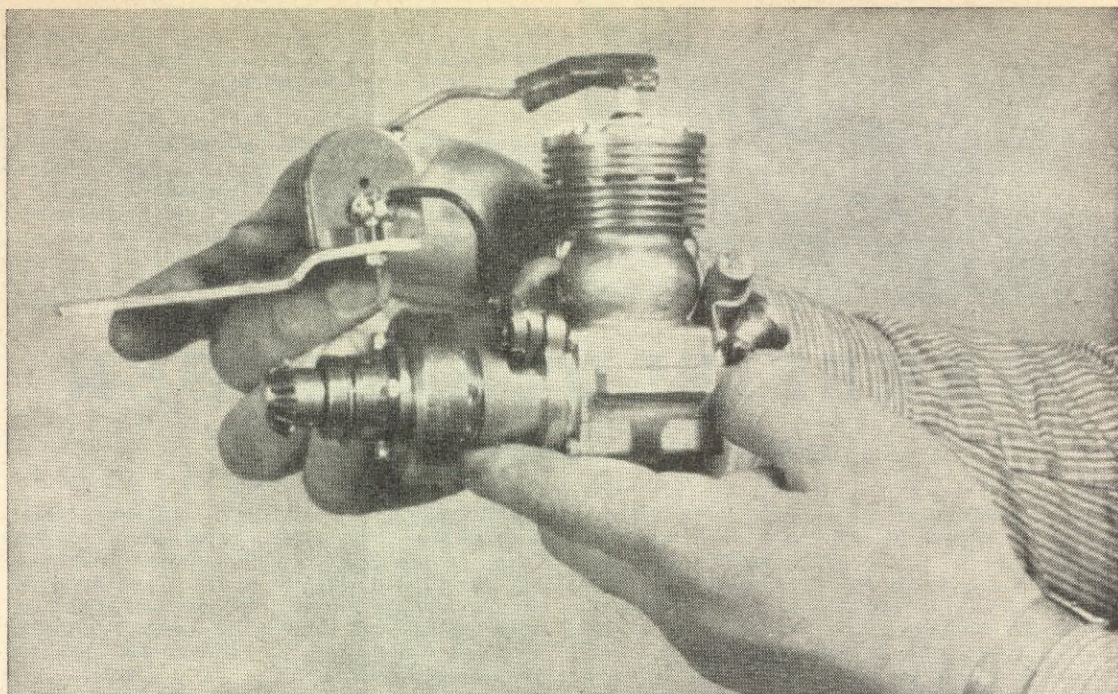
till en vanlig
finns hos när-
tr uppbyggt av
ner en beskriv-
byfolk.

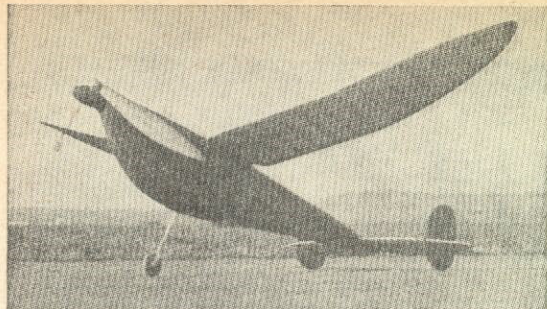
finfint initiativ
rt Jägne, Björk-
sats endast kr.
elmåtten är för
m.

ra problemen i
a de, kan som
landet. En god
venska Modell-

d tummen intill
iden) svänghjul
t) demonstreras
r Hogge under-
t ned till höger

rförare Freddie
dellracerkungar,
notti, Al Papina





Denna italienska wakefieldmodell har en mängd finesser, såsom tvillingroder, uppdragbart landställ med endast ett hjul, automatiskt ställbar propeller som viks ihop vid glidflygningen.

tog amerikanen Cahill hem segern. Hans seger hemfördes på en enda flygning på 33 minuter. 1939, då tävlingen anordnades i USA, var inte deltagandet så stort, naturligtvis på grund av de dryga resekostnaderna. Av de europeiska nationerna var det bara England, som ställde upp med fullt lag. Även nu blev det amerikansk seger genom Dick Korda, som tidigare gjort sitt namn känt genom sin »världsre-

WAKEFIELDTÄVLINGEN

modellflygarnas största evenemang

Den 27 augusti 1948 var ett betydelsefullt datum för de engelska modellflygarna. Då hemförde engelsmannen R. B. Chesterton segern i tävlingen om Wakefieldpokalen och därmed var det klart att nästa års tävling skulle gå i Europa. 1948 års tävling gick nämligen i Amerika, där pokalen varit förvarad sedan 1939, då Jim Cahill hemförde den genom sin seger i Frankrike. 1939 vann en annan amerikan, Dick Korda, pokalen. Bestämmelserna stadgar nämligen att det land som vinner pokalen skall arrangera nästa års tävling.

De dyrbara resorna till Amerika har hämmat de europeiska modellflygarnas deltagande, men genom Chestertons seger och tävlingens förläggande till England i år torde det bli en verkligt stor kraftmätning. KSAK planerar ett representativt deltagande, varför tidningens läsare torde ha intresse att veta litet om pokalens historia.

Det var 1928, som den numera avlidne oljemagnaten lord Charles Wakefield of Hythe donerade den ständigt vandrande pokalen till den engelska aeroklubben för att vara segrarpris till en internationell tävling med gummimotormodeller. De första åren gick tävlingen som en ren engelsk-amerikansk landskamp. 1934 kom tre fransmän med i leken och visade goda takter. Flera nationer blev intresserade och till 1937 års tävling, som gick av stapeln i London deltog 8 nationer, däribland Sverige, som därmed gjorde sitt första storinternationella framträdande som modellflygnation. De svenska insatserna blev mycket bättre än man någonsin vågat hoppas på. De bägge främsta svenskarna kom på 6:e och 8:e plats. Om inte Sven Wentzel fått sin sista start diskvalificerad hade Sverige vunnit tävlingen!

Nu blev det i stället en fransman, E. Fillon, som fick en »tuppflygning» och tog hem segern — första och hittills enda gången som segraren inte varit engelsman eller amerikan. 1938 års tävling i Frankrike blev den hittills mest representativa tävling i modellflyg som hållits. Elva nationer deltog, och Sverige var med och visade framfötterna, då Gunnar Magnusson tog hem en tredjeplacering i den hårda konkurrensen. Som inledningsvis nämndes,

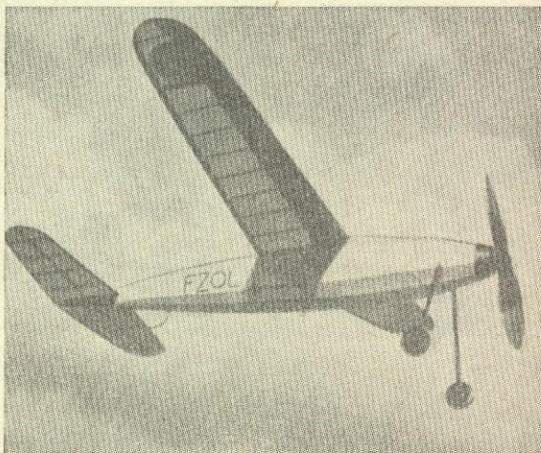
En Wakefield modell byggd av författaren till boken »The Design of Wakefield Models» S. B. Stubbs, England.

kordflygning» på 54 minuter i en tävling. Segrartiden på Wakefieldtävlingen var 43 minuter. Så kom kriget och lamslog allt internationellt modellflygsamarbete och tävlingsutbyte. De första åren närmast efter kriget drog sig amerikanerna för att anordna tävlingen på grund av de oordnade förhållandena och materialbristen i världen. Men förra året återupptogs tävlingen.

Förutom arrangörerna ställde även England, Kanada, Belgien, Nya Zeeland och Australien upp, de senare dock genom amerikanska modellflygare, som flög deras modeller. R. B. Chesterton tog hem en överlägsen seger. Som framgått av det skrivna har pokalen vunnits på s. k. tuppflygningar. Chesterton gjorde emellertid tre jämna flygningar med tiden 6.27,3 min i genomsnitt och hans seger var en av de mest rättvisa som vunnits i tävlingens historia.

Sedan en längre tid tillbaka är engelsmännen i full verksamhet med förberedelserna för 1949 års tävling. De svenskar, som får det stora förtroendet att delta i tävlingen får en mycket hård konkurrens. De flesta europeiska stater kommer att ställa upp. Amerikanerna på sin sida gör naturligtvis stora ansträngningar att återerövra pokalen. Engelsmännen har infört en mycket bra sak i reglerna, nämligen 5 min. maximitid.

Karl-Axel Pettersson.



Hobbyfolk

"Den var
den stör
intressa
Den växle
fart om
jes. E. F
med två
av vilka

har en mängd
gbart landställ
illbar propeller

ans seger hem-
nuter. 1939, då
deltagandet så
yga resekostna-
var det bara
lag. Även nu
ck Korda, som
sin »världsre-

EN

ävling. Segrar-
inuter. Så kom
ilt modellflyg-
rsta åren när-
rna för att an-
nade förhållan-
Men förra året

i England, Ca-
ralien upp, de
ellflygare, som
on tog hem en
et skrivna har
gar. Chesterton
gar med tiden
ger var en av
ngens historia.
ngelsmännen i
a för 1949 års
ora förtroendet
hård konkur-
nmer att ställa
turligtvis stora
en. Engelsmän-
nerna, nämlig-
Pettersson.



obbyfolk

Data:

Spännvidd = 2 m

Vingytor:

Stora v. = 64 dm²

Lilla v. = 10 dm²

Fenorna = 4 dm²

Längd = 0,7 m

Vikt, gram 1050

Vingbelastning
pr dm² = 16 gr

Vingprofiler:

Mittvingen = Gött. MWA 301 i = 0°

Spetsarna = Gött 301 överg. i NACA 23010

Lilla vingen = Clark Y omvänd i = -6°

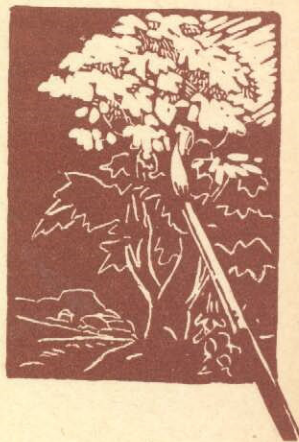
FLYGANDE VINGE AV E. FILLON

"Den vandrande tryckpunkten" är den största svårigheten med de intressanta flygande vingarna. - Den växlar nämligen med planets fart om inte rätta profilen väljes. E. Fillon har löst problemet med två konventionella profiler, av vilka den ena omvänts.



DETTA ÄR INGET TRÄSNITT

Bilden är hämtad ur en av de senaste Fosterböckerna hos Beckers. Måla med vit täckfärg på papper som övermålats vattenfast tusch.



THE POOL
Träsnitt ur
boken "An
one can b

KAN

"Öra up
göra nå
intill. F
sen över
nou ab
ra bilden
går ni på
ett äkta
en plan
den sake

PILGRIM
"Anyone

THE POOL.
Träsnitt ur
boken "Any-
one can draw".

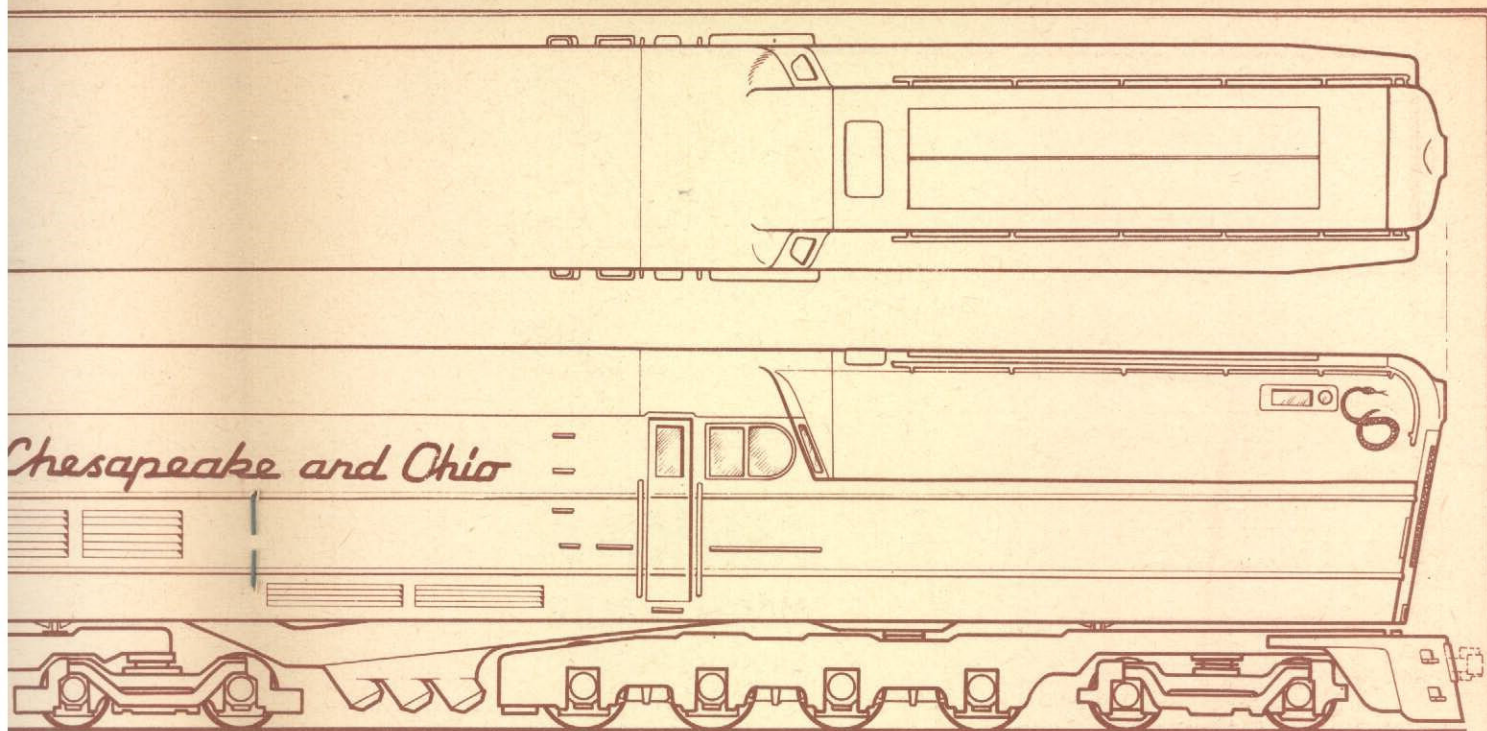


KAN NI GÖRA ETT TRÄSNITT?

Öva upp metoden genom att först göra några "falska" träsnitt efter metoden intill. Rita upp motivet enligt lilla skissen överst. Täck över bildens baksida genom att strecka med en vit krita. Kallkera bilden till det svarta papperet. Sedan går ni på med pensel och vitt täckfärg. Vid ett äkta träsnitt skärs alla vita partier ur en plan träplatta — vi återkommer om den saken!



PILGRIMAGE. Träsnitt ur
"Anyone can draw".



I slutet av år 1947 levererades till Chesapeake & Ohio Järnväg ett ångturbinelektriskt lokomotiv, det första av sitt slag i världen. Det hade byggts av Baldwin Locomotive Works^{*)} i samråd med beställarens egna experter. Det blev också någonting alldeles extra och innehar för närvarande flera rekord. Det är bland annat världens längsta och tyngsta lok och det hittills starkaste snälltågsloket. Det har beställits i en första serie om tre försöksexemplar och skall trafikera sträckan Washington - Cincinnati. Härvid kommer körtiden att minskas med nära tre timmar till 11 timmar och 45 minuter. Högst hastigheten är 161 km/t.

Enligt SJ-formeln skulle loket beskrivas som (2'Col')(2'ColBo')! Det är ett boggilok med ramverk av stålgiutgods vilande på tvenne boggier. Den främre har tre drivaxlar, en löpaxel och en tvåaxlig ledarboggi längst fram. Den bakre har likaledes tre drivaxlar och en löpaxel men har två extrabogger varav den främre har två löpaxlar och den bakre två drivaxlar. Sammanlagt har loket alltså åtta drivaxlar!

Framifrån räknat innehåller loket: Kolförråd från vilket eldning sker med stoker, förarhytt, ångpanna med eldstaden vänd framåt, sandboxar, skorsten med bläster, huvudturbin, växellåda, generator, och slutligen ett bakre kontrollrum.

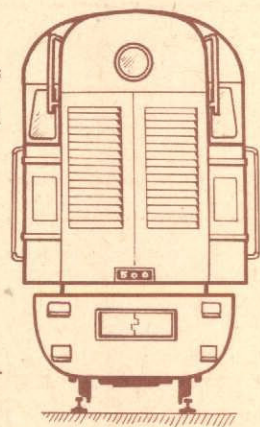
Tendern, som har en tjänstevikt av 171,2 ton innehåller i huvudsak vattenförrådet.

Dimensioner och data:

Spårvidd 1435 mm. Hjulbas (lok) 27520 mm, (lok och tender) 42753 mm. Ångtryck 21,7 kg/kvcm. Eldyta (total) 376 kvm. Överhettningssyta 165 kvm. Rostyta 10,4 kvm. Tjänstevikt (lok) 388,8 ton, (lok och tender) 560,0 ton. Adhensionsvikt 242,2 ton. Dragkraft (max) 44450 kg, (kontinuerlig) 21770 kg. Kolförråd 29 ton. Vattenförråd 95 ton.

Lok och tender äro klädda med aluminiumplåt, målade med blå dekorationsränder.

^{*)} Även Westinghouse Electric Co var inkopplad på uppgiften.



BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS'
ÅNGTURBOELLOK

SKALA: HO
(1=87)

DATO: MARS-49
RITAD AV: B. KARLSTRÖM

RITNINGEN ÄR I HEL
STORLEK, MEN
DESSA SIDO-
PROJEKTIONER
ÄR NÅGOT
FÖRMINSKADE

YTTERSIDA I
RACERCIRKELN

BILENS ÖVERHALVA

BILENS UNDERHALVA

13 mm. 10 mm.

LUFT - OCH
PÅFYLNINGSS-
RÖR

TANK FÖR
MODELLRACER
(CHALLENGER)

FRONT

BAKSIDA

TILL
FÖRGASAREN

TANKEN
SEDD
BAKIFRÅN

FRONT

SKAL AV
TUNN BLECKPLÅT
ELLER MÄSSING

BAKSIDA

FÖRUNDRA
UT NÄR HAN
UNDERFUND
DET INTE ÄR
VANLIGA FÖ
UTANFÖR HÄ

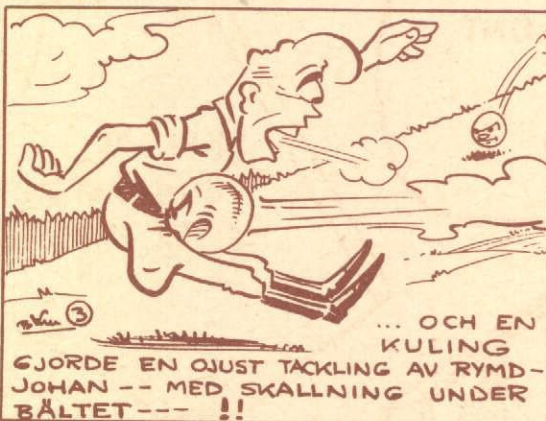
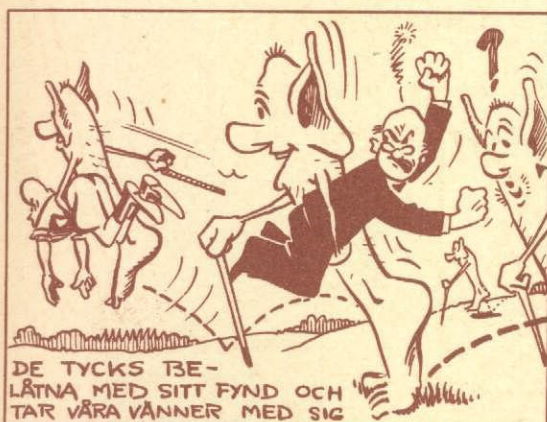


DE TYCKS T
LÄTNA MED SI
TAR VÄRA VÄNN



GIVIT
DE SLOG STR
FOSSINGARN

RYMD-JOHAN



NÄSTA VECKA: RYMDJOHANS AIK !

BAKSIDA

SAREN

SIDA

För en gammal välja orden, Isacsons senaste plan, utarbetat av folks läsare inte nämligen blivit

- 1) är lättare
- 2) lättare att
- 3) roligare och
- 4) nästan om

Planet är aerodynamiskt och det flyger endast så enkel att vi har meta med vanligt Siggis nya J 29.

En krock med sveper fram med flygplanet — stett Oj, oj, jag är n



Sigurd Isacson — mans med Björn konstruerat J 29 kontroll — är flyg har medarbetat vid svenska flygplanen J 21 och J 22.

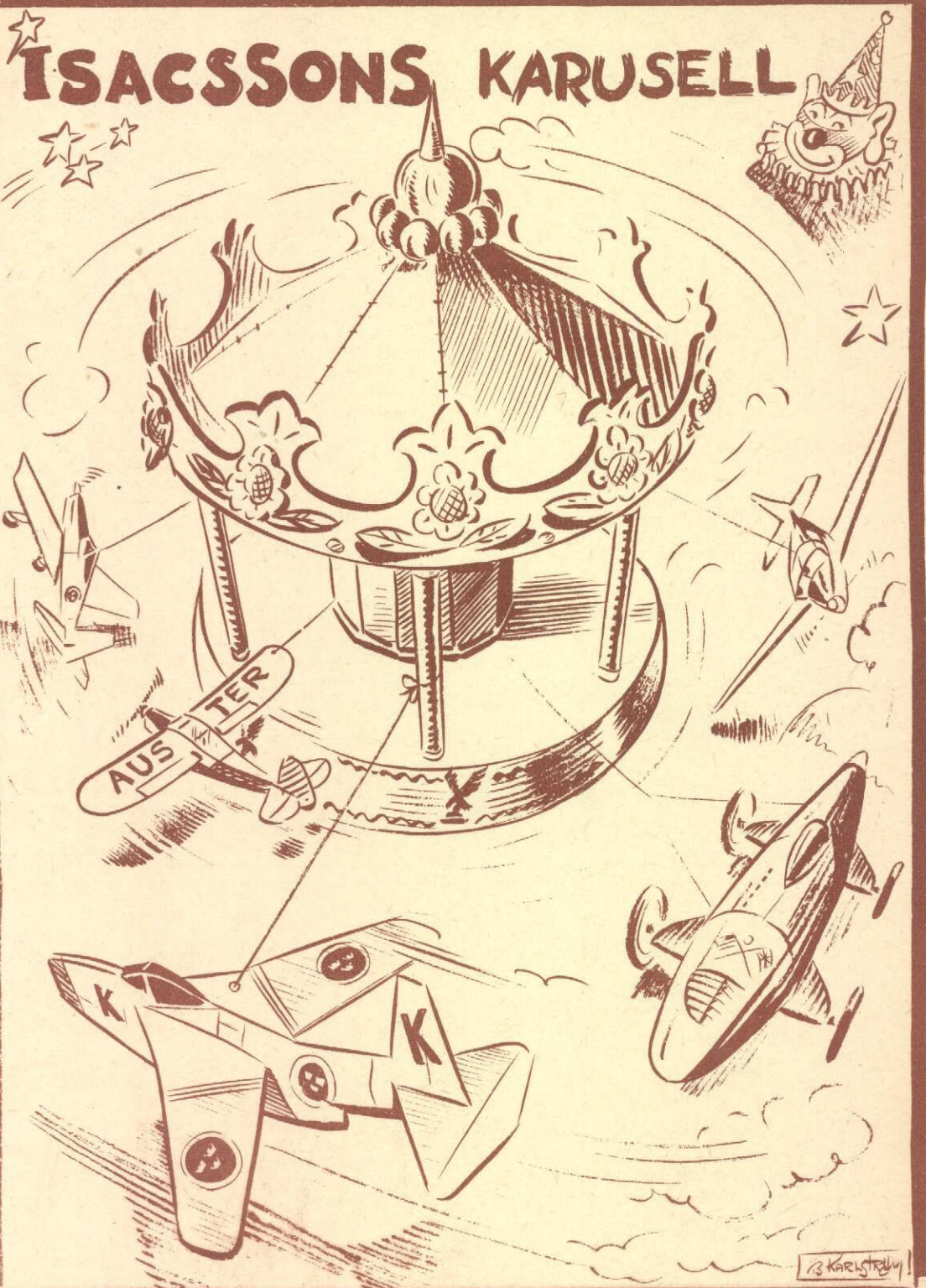
I samarbete med Sigurd Isacson Din Du blir själv jaktflyg och kontrolleras med att variera hastighet Byggsatsen kräver sig själv. Du får stansade kroppsid profilskropp för höj kontrollerna och den nänsin läst för barn dag — Du glömmet

Jakt-Mustang.

Mycket lättbyggd, v kropp av aluminium lar av trä och motor, rörliga röde

Blue Bird II.

Den ståtliga propell förbättrad. Färdig metalldelar, kraftig Stark amerikansk g Kör även inomhus, vår flottörer för sj



Ännu bättre än Auster!

J 29 succémodell för swinglina

För en gammal hobbyist är det nästan svårt att välja orden, när man skall säga något om Sigurd Isacsons senaste knallsuccés — J 29 som swinglineplan, utarbetat i samarbete med den för Hobbyfolks läsare inte okände Björn Karlström. Det har nämligen blivit ett flygplan, som

1) är lättare att bygga än alla hittills i Sverige, ja kanske i hela världen producerade modeller,

2) lättare att flyga,

3) roligare och mera spännande att köra, och

4) nästan omöjligt att flyga sönder.

Planet är aerodynamiskt utexperimenterat så, att det flyger endast med en lina, vilket gör flygningen så enkel att vi helt fränkt kan lova er, att om ni kan meta med vanligt metspö, så kan ni också flyga Sigges nya J 29.

En krock med en sten, när »den flygande tunnan» sveper fram med 100 km/tim gör ingen skada på flygplanet — stenen kanske inte klarar sig lika bra. Oj, oj, jag är nästan rädd för att fortsätta denna

beskrivning — läsaren kanske frågar hur mycket betalt jag har för varje sålt plan, så rosig som denna recension hotar att bli Jag skall därför hasta att kritisera planet skarpt och elakt.

Fel nr 1: Att det inte står Hobbyfolk under vingarna. Vilken reklam det skulle vara, för planet kommer att bli den verkliga hobbyflugan som kommer att sätta all annan modellflygning i skuggan.

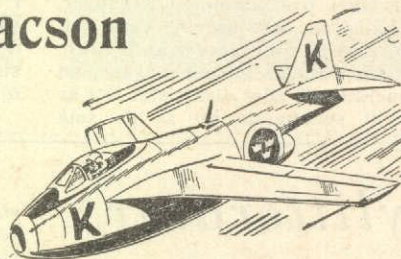
Fel nr 2: Att det är alldeles för roligt att flyga och aldrig går sönder. Man svänger runt, runt med spöet, dyker, precisionslandar, loopar, pressar upp farten i 150 km/tim etc. tills man är alldeles yr i huvudet. Jag har aldrig varit så yr.

Fel nr 3: Det är lika roligt att flyga för gossar från 8 år till 80, och det är lämpligt att köpa en byggsats åt vardera farfar, far och son, för annars får den svagare aldrig vara med.

Allas vår »Sigge» är att gratulera till raden av succémodeller. Det började med Auster, och sedan dess har åtskilliga modeller hängts upp i Sigges karusell — Mustang, Safir, Blue Bird, den senare en propellerdriven bil och Sigges största lyckokast före J 29. Naturligtvis är inte karusellen fullbehängd ännu. *Swingjohan.*



Sigurd Isacson presenterar J 29



Världens
snabbaste
jaktplan med
SWING-
KONTROLL

Sigurd Isacson — som tillsammans med Björn Karlström konstruerat J 29 med swingkontroll — är flygingenjör och har medarbetat vid de flesta svenska flygplanens konstruktion och provflygning, bl. a. J 21 och J 22.

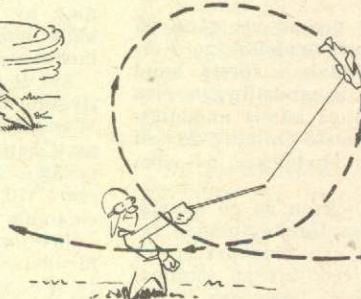
I samarbete med Björn Karlström lancerar Sigurd Isacson Din hittills roligaste modell — Du blir själv jaktflygare! J 29 FLYGER riktigt och kontrolleras med en ENKEL lina genom att variera hastigheten (se t. h.) Byggsatsen kräver inga verktyg och »bygger sig själv». Du får **alla delar helt färdiga**, stansade kroppssidor i flerfärgstryck (enkel profilkropp för hög fart), 6 svenska emblem, kontrolllina och den trevligaste instruktion Du nånsin läst för bara 3:90. Rek. Din J 29 i dag — Du glömmet den aldrig!

Jakt-Mustang.

Mycket lättbyggd, välflygande modell. Rundad kropp av aluminiumfärgad »skalplåt», alla delar av trä och metall färdiga. Stark gummi-motor, rörliga roder!

Blue Bird II.

Den ståtliga propellerdrivna racerbilen nu starkt förbättrad. Färdig alumin.-propeller, färdiga metalldelar, kraftigare blå-creme-röd kaross. Stark amerikansk gummi-motor ger 50 km fart. Kör även inomhus, på is (medar) och får i vår flottörer för sjöracing!



När Du blir J 29-flygare:

Öka planets fart med linan (ge mera gas) = det stiger. Minska planets fart = det glider mot marken.

Tävla med kamraterna i

PUNKTLANDNING

(nära ett märke)

ATTACKFLYGNING

(måldykning)

LOOPING

(se bilden t. v.)

HASTIGHETSFLYGNING

(upp till 150 km/tim!)

Ett steg mot verklig flygning! Sänd genast mot postf.



SIGURD ISACSON
LIDINGÖ

..... st J 29 alla tillbehör utom lim .. 3:90
..... st STOR LIMTUB ÖRN-cement .. 0:90
..... st Jakt-MUSTANG, allt utom lim 4:85
..... st BLUE BIRD II, allt utom lim 4:85
..... Färdigbyggd Blue Bird, komp. .. 9:75
..... m bästa gummi-band c:a 0,5x5 mm (säljes endast tillsammans med byggsats eller i minst 10 meter) per m 0:22

Namn:

Adress: Ho 3

Under förberedelserna för Hobbyfolks utgivande var redan i somras tidningens medarbetare P. E. Eriksson i Paris och hälsade på Monsieur Maurice Bayet, modellbyggarens allt i allo i Frankrike och utgivare av två modellbyggartidningar, en för vardera modellflyg och modellbåtar. Här följer hans rapport om modellbåthobbyn, som är särdeles väl utvecklad i Frankrike.

Modellbåttävlingar av alla slag

Förberedelserna för den årliga stora modellbåttävlingsträffen i Paris pågick just som bäst. Man tävlar på många olika sätt, men mest imponerade en kombinerad tävling, Coupe de Paris, som varje år samlar 80-talet deltagande båtar — varav ingen får starta, som vunnit tidigare — och en publik på 4.000 personer i en av Paris största plaskdammar.

Tävlingen är dels en ren modellbyggartävling med en jury, som betygsätter båtarna efter modellens skalenlighet, detaljrikedom och skönhet. Därefter vidtar det verkligt publikknipande momentet: båtarna sätts i vattnet och får för egen maskin tillryggelägga sträckan tvärs över dammen 3 gånger, varvid den måste hålla en absolut rak kurs och träffa en »måltavla», som är numrerad från 0 till 5.

I Coupe de Paris får båtarna endast drivas med ångmaskin, komprimerad luft eller elektriskt. Det är naturligtvis fantastiskt spännande att se de små

vackra båtarna stäva fram mot sina mål, att undan för undan sortera poängen och jämföra alla eleganta prestationer. »Femetter» är sällsynta, förekommer kanske en gång på 20 starter, men blir givetvis applåderade desto mer när de kommer. Dessvärre har ändå tävlingarna ett par gånger dominerats av en herre vid namn Falconnet, som redan vid presentationen inför juryn kunnat nikassera den högsta poängen och tänjt ut försprånget genom skickliga målprickningar.

Falconnets prestation att ta pokalen två år på rad måste ses från bakgrunden att han under året måste bygga en helt ny båt, en omåttligt trevlig bogserare i skala 1:30, en mycket populär skala för övrigt.

Snabbare båtar

tävlar om en annan pokal, Challenge du CMF, och här möter en mängd »militära» modeller som vedtåtar, motortorpedbåtar och kryssare upp jämte modeller av extrema snabbåk som »Blu Bird». Där finns båtar med förbränningsmotorer, och då dessa i allmänhet genom sin snabbhet är oberoende av vindar och oförutsedda strömmar i dammen har de fördel vid målprickningen, men på grund av sina motorer får de sämre poäng vid jurybedömningen.

Lägg märke till, att det inte alls är fråga om

kappkörning med hela tiden kom

Racerbåtar

Modellracerbåtar rike, och man f 100 kmh. Man l ningen och ko axelns lutning b tillfälle att återl mer.

Radiostyrda mo

saknas inte hel firma som har t tet och säljer rit radiostyrda båta ningen är god — sin förmåga att som man med v gera med fjärrs

Allt som allt n undsjuk på fran svaga utveckling Vi skall emellert eventuell kom och båtmotorer dellhobbies en p

Hobbylitteratur

Lindqvists förlag

visar ett varmt hobbyintresse genom att gång på gång ge ut böcker om hobby och modellbygge. För tjänsten därav tillkommer givetvis i första hand Lennart Sundström, som förde in modellbygget som specialgren bland förlagets många kända ungdomsböcker i övrigt. Förlagets senaste initiativ är att importera ett antal engelska hobbyböcker, av vilka här nedan fyra anmäles.

Model Diesels av Laidlaw-Dickson är en enastående elegant utredning om alla förekommande typer på dieslar för modellflyg och modellracer, så överlägset redigerad och skriven, att en gammal hobbykribent måste underdånigt buga och gratulera. Boken börjar med att presentera Dyno I som »the father of all diesels» och fortsätter med de mest utsökta bilder och ritningar på svävär Dyno som dess många efterföljare.

Motor Racing in Miniature av G. H. Deason är engelsmännens redovisning av modellbilbyggets utveckling fram till våra dagar. Först får vi veta, att modellracerporten i England daterar sig från 1928 och således har en hel del mera år på nacken än i USA och Sverige. Engelsmännen har lagt tonvikten på modellbilar i motsats till oss, som sätter hastigheten i absolut främsta rummet. Varje del i bilen får sitt kapitel med flotta illustrationer, och det hela avslutas med en presentation av engelsmännens främsta champions med Gerry Buck i spetsen. Boken hör naturligtvis finnas på varje modellracerintresserad persons bokhylla.

Design of Wakefield Models av S. B. Stubbs är välbehövlig litteratur för den avancerade modellflygaren. I den stiftar vi bekantskap med alla världens förnämsta modellflygplanbyggare på 64 sidor, och vi får fullständiga formler och kurvor för beräkning av modellen. Man kan emellertid knappast kalla boken en populärframställning, utan det är facklitteratur för specialisterna.

Av de många övriga specialhäften för modellflygare väljer vi *Indoor Flying Models* av R. H. Warring, som är både trev- och rolig och väl närmast kan rekommenderas alla dem, som funnit nöje i »Sigurd Isacsons karusell» och exempelvis närmare vill utveckla inomhusflygning à la Auster med en smula mer invecklade saker. Modeller klädda med mikrofilm för mycket utrymme, och boken rekommenderas varmt. Den har faktiskt en mission att fylla i Sverige, där inomhusflygning inte alls fått den utveckling den borde ha.

Svensk bok från Forum

Min Hobby, översatt från danskan och redigerad av Harald Jacobson (Forum, kr. 6:50) är en universellare hobbybok, som förutom modellbygge innehåller en mängd samlarhobbies, konstnärliga sysselsättningar, fotografering och radio, esperanto, träslöjd och bokbinderi. Det mesta materialet kommer från Danmark, där boken i många år varit en bestseller. För den hobbybitne är »Min hobby» en uppslagsbok av rang och en guldgruva för hobbyklubbar och för var och en, som vill börja en ny hobby. Det skulle möjligen vara modellbyggarna, som har bättre källor att ösa ur. På detta område ligger nog Sverige före Danmark, ehuru det är roligt att se, hur danskarna improviserar. Alla artiklar är för-



FRÅGO

Bränslen för mo

Jag har en mo har aldrig kunne av reportage från gör. Jag skulle vi bränslet.

sedda med rikli bokens värde son

Min Hobby i småböcker», och sort. Hobbyfolke med största tack

R från

a mål, att undan
jämföra alla ele-
sällsynta, före-
rter, men blir gi-
le kommer. Dess-
gångar domine-
et, som redan vid
t nikassera den
språnget genom

kalen två år på
t han under året
omättligt trevlig
populär skala för

ge du CMF, och
modeller som ve-
yssare upp jämte
»Blu Bird». Där
ter, och då dessa
är oberoende av
i dammen har
en på grund av
vid jurybedöm-
als är fråga om

S. B. Stubbs är
cerade modellfly-
ned alla världens
på 64 sidor, och
urvor för beräk-
ellertid knappast
ing, utan det är

tena för modell-
Models av R. H.
olig och väl när-
som funnit nöje
exempelvis när-
à la Auster med
eller klädda med
ch boken rekom-
t en mission att
ing inte alls fått

an och redigerad
(50) är en univer-
modellbygge inne-
nstnärliga syssel-
esperanto, trä-
aterialet kommer
är varit en best-
hobby» en upp-
för hobbyklub-
rja en ny hobby.
ggarna, som har
mråde ligger nog
är roligt att se,
artiklar är för-

FRANKRIKE

kappkörning mellan båtarna, utan att precisionen
hela tiden kommer i första rummet.

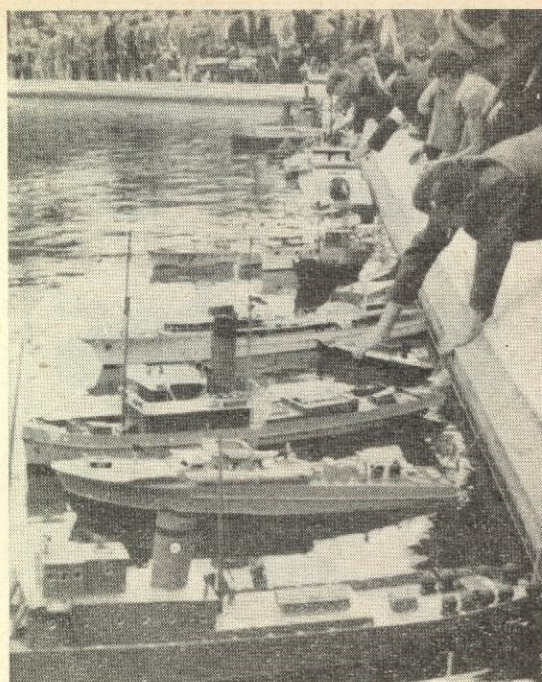
Racerbåtar

Modellracerbåtarna är också populära i Frank-
rike, och man har uppnått hastigheter strax under
100 kmh. Man har hunnit ganska långt med forsk-
ningen och kommit till resultatet att propeller-
axelns lutning betyder nästan allt. Vi får antagligen
tillfälle att återkomma till detta i ett senare num-
mer.

Radiostyrda modeller

saknas inte heller i Frankrike, och det finns en
firma som har tagit upp radiostyrning som speciali-
tet och säljer ritningar och material. Tävlingar med
radiostyrda båtar har också hållits, och anslut-
ningen är god — tacka för det, båtarna har genom
sin förmåga att ta laster blivit de första modeller,
som man med verklig framgång kunnat få att fun-
gera med fjärrstyrning.

Allt som allt måste sägas, att man blir ganska av-
undsjuk på fransmännen, när man tänker på den
svaga utvecklingen på modellbåtområdet i Sverige.
Vi skall emellertid fortsätta att ge beskrivningar och
eventuellt komma med ritningar på franska båtar
och båtmotorer och ge denna den flottaste av mo-
dellhobbies en puff framåt. PEE.



FRÅGOR och SVAR

Bränslen för modellmotorer

Jag har en modellmotor av tändstiftstyp, men jag
har aldrig kunnat uppnå så goda resultat som jag
av reportage från modellracertävlingar ser att andra
gör. Jag skulle vilja veta, vad de har för »recept» på
bränslet.

sedda med rikliga litteraturanvisningar, som gör
bokens värde som uppslagsbok ännu större.

Min Hobby ingår i en serie »NÄR-VAR-HUR:s
småböcker», och vi kan vänta fler böcker av samma
sort. Hobbyfolket tackar och tar emot böckerna
med största tacksamhet!

Här är några recept, som Hobbyfolk fått av Bernt
Nilsson:

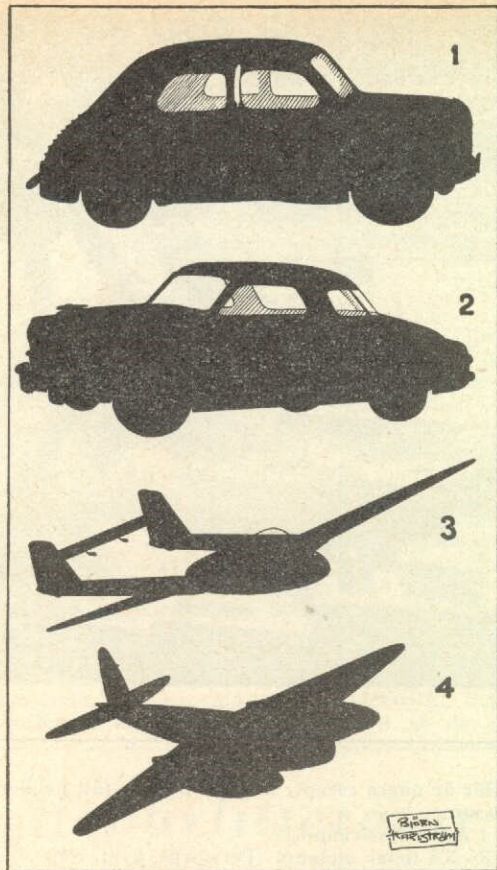
- A) 1 del motor-ricinolja
3—3,5 delar melanol (Perstorps, kem. ren)
25—50 gram nitrometan eller nitropropan pr liter
- B) 8 delar motor-ricinolja
16 delar metanol (Perstorps, kem. ren)
0,1 del amylacetat
- C) 8 delar motor-ricinolja
16 delar etylbensin 80—85 okt. 1 del motoreter.

Katalog och special

Då en modellracerbil, s. k. proto eller prototyp,
förefaller mig se likadan ut, vare sig den är en
»proto katalog» eller »proto special», skulle jag gär-
na vilja veta skillnaden.

Klass 1 A, special eller hembyggda klassen om-
fattar enligt IMRCA:s senaste bestämmelser alla pro-
typer som inte kan hänföras till klass 1 B.

Klass 1 B, katalog eller fabriksstillverkade klassen
har följande bestämmelser: Inget utbyte av delar är
tillåtet annat än med originaldelar sålda av original-
vagnens tillverkare. Ringar, hjul, balanshjul och
bränsletank är undantagna. Alla avgasöppningar är
undantagna. De yttre måtten överallt, höjd, bredd
och längd får inte ändras till storlek eller form.
Ändring av framaxeln är inte tillåten. Kugghjuls-
boxarna måste vara från originaltillverkaren. Änd-
ring av kroppshalvorna är inte tillåten, bygelns
fastsättningsöron får ej borttagas, såvida bilen inte
har fastsättningsanordning av modell »stekpanne-
handtag». Originalvagnens spårvidd måste hållas in-
om de regelbestämda gränserna. Bränsleavstäng-
ningsventiler är tillåtna. Alla elektriska tändnings-
system är tillåtna. Specialdrev är tillåtna.



IDENTIFIERA bilar och flygplan

Månvalla och J 29 i pris!

Här bredvid har Björn Karlström ritat silhuetterna av två bilar och två flygplan. Kan ni se vad det är för märke på bilarna och typ på flygplanen? Fyll då i eller skriv av kupongen nedan och skicka in den senast 20 april till Hobbyfolk, Järntorgsgatan 42, Stockholm, och märk kuvertet »Pristävlan».

Fyra finfina priser vinkar, nämligen två sällskapsspel Månvalla Travbana av Jangö-Karlström och två byggsatser till Sigurd Isacson's J 29!

Till Hobbyfolk, Järntorgsgatan 42, Stockholm.

1.
2.
3.
4.

Namn:

Adress:

Hedéns enmediga 150 km/tim.

Bara inställd på tomgång på grund av för svaga linor skickade Björn Hedén iväg sin i nr 1 presenterade enmediga släde vid en isgala på Stadshagen och fick hastigheten 150 km/tim. Den lilla släden blev verklig publiksuccé. Bakom släden bildades en »fana» av uppblåst snö i en lång spiral.

— Något mera intressant än bilarna, berättade Björn att publiken sade. Släden är inte körd på fullvarv ännu, och banan på Stadshagen mätte bara 30 meter per varv.

Erik Smedberg, kompanjon till Björn, och de båda slädracerförarna från Midsommarkransen Bruno Eriksson och Gösta Aspequist hade ingen chans att mäta sig med Hedén den här gången och höll sig omkring 90 knutar.

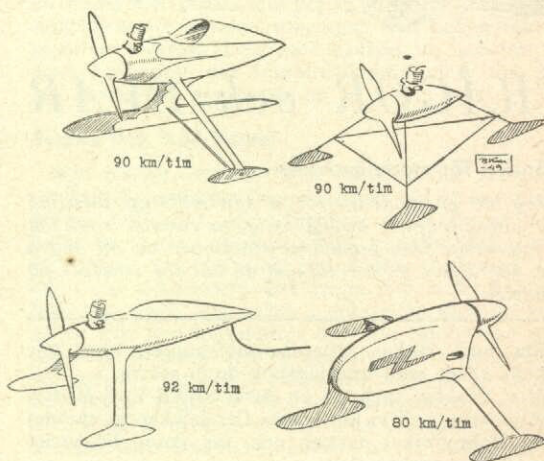
Isslädor och U-kontroll i Gurkstaden

Vi här i Västerås sysslar med U-kontroll och isslädor, och vi skulle gärna vilja komma i kontakt med andra som håller på med dessa hobbies. I nr 1 av Hobbyfolk såg vi att det varit uppvisningar i dessa hobbygrenar, men vi här i staden hör aldrig av något dylikt. Vi skulle vara intresserade av att få reda på lite regler för indelningen i klasser efter cylindervolymen på motorn. Kanske Hobbyfolk kan hjälpa oss att komma i kontakt med dessa herrar.

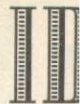
Vi har tränat lite, både i U-kontroll och issläde och har kommit upp i hastigheter på 90—95 km/tim med släde och 75—80 km/tim med U-kontroll. Vi kör med 2,5 cc dieslar, och dessa är ju inte så kraftiga att vi kan mäta oss med de motorer som fanns på slädarna som var fotograferade i Hobbyfolk.

Wille.

Wille bifogade teckningar av dieslarna, som samtidigt var en sorts resultatlista. Björn Karlström har ritat rent dem och här är de:



Hobbyfolk



Jan Dahlström
Teknik som
välkommen som
mer bl. a. att
mande sida i ti
att göra en

Jättestor pristäv

Skicka själv in
ren dem på sitt
varje månad ski
valuta till den s
bara till Idéhörn
Stockholm.

ETER

VARMT
VATTEN

Ten

Springbrunn

Vid ett avsmal
eter i. Träd glasn
det hela i en ko
mer att förvandla
ett trevligt spring

Var försiktig n
vattnet med öpp
Eter är eldfarligt

Nu ä

för planer

E

Max Anders

Kanoter, j

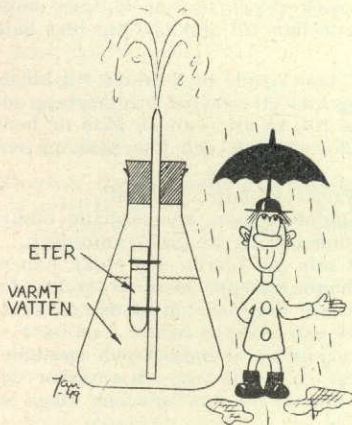
April 1949

IDÉ hörnan

Jan Dahlström, välkänd från tidningen Populär-Teknik som en glad uppfinnare, hälsas härmed välkommen som Hobbyfolks medarbetare. Han kommer bl. a. att stå för denna månatligen återkommande sida i tidningen och passar på en gång på att göra en

Jättestor pristävling

Skicka själv in små tips till denna sida. Jan ritar ren dem på sitt oefterhärmliga sätt, varefter red. varje månad skickar 25 svenska kronor i klingande valuta till den som skickat in den bästa idén. Skriv bara till Idéhörnan, Hobbyfolk, Järntorgsgatan 42, Stockholm.



Springbrunn

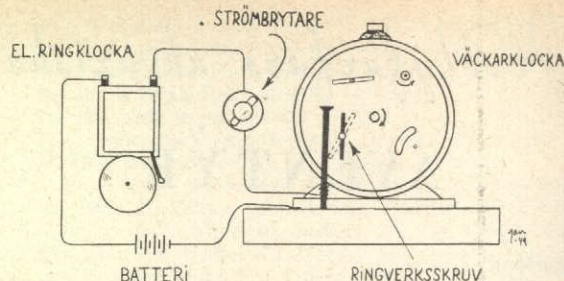
Vid ett avsmalnat glasrör fästes ett provrör med eter i. Träd glasröret genom en kork och sänk ned det hela i en kolv med varmt vatten. Etern kommer att förvandlas till ånga, och av trycket blir det ett trevligt springvatten.

Var försiktig med eld och försök inte värma upp vattnet med öppen eld, om glasröret är nedsatt! Eter är eldfarligt.

Nu är rätta tiden

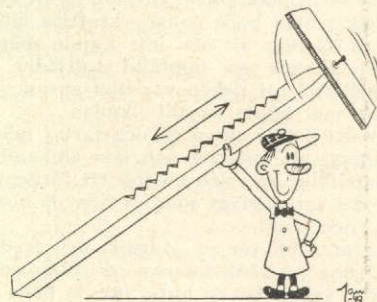
för planerandet av Edert kanotbygge
Begär katalog från

Max Anderssons Kanotbyggeri, Västerås
Kanoer, paddlar och kanotmateriel.



Elektrisk väckning

Kom bara ihåg, att det inte bara är en tävling om väckningsidéer. Här är i alla fall ett bidrag från Per-Erik Eriksson, Svalövsvägen 10, Hammarby. Väckarklockan är fastsatt med ett metallstativ vid en träbit, i vilken en präktig spik slagits ned. Ett batteri, en ringklocka och en strömbrytare är inkopplade enligt teckningen. När klockan ringer, gör ringverksskruven kontakt mot spiken, och ringningen fortsätter ända tills strömmen slagits av på strömbrytaren eller ringverksskruven dragits tillbaka.



Rena snurren

Det låter otroligt, men lär faktiskt vara sant, att en efter ritningen tandad fyrkantspinne med en påsatt träbit i änden vid bestrykning fram och tillbaka i pilarnas riktning medelst en blyertspenna eller dylikt kommer i sådana vibrationer, att »propellern» snurrar runt.

HOBBYFOLK

Nr 3 April 1949

Redaktör och ansvarig utgivare:
JAN JANGÖ

Postadress:

Järntorgsgatan 42 — Stockholm

Telefoner: Red. Jangö 11 20 86

Tryckeriet 21 44 16

Pren. o. exp. 46 24 87

Postgirokonto 35 49 46

Prenumerationspris: Helår kr. 8:—,
halvår kr. 4:—.

ÄVENTYR



Skursand

som rekommenderades att ta till akvariet i en artikel i nr 1, är inte det allra bästa utan bör nog bara tas till i nödfall. En förtörnad röst i telefonen förtäljde oss detta och talade dessutom om, att fiskarna blir bleka och håglösa och att växterna inte heller alltid går så bra till i sanden. Om det går, försöker vi alltså skaffa sand med litet större och mer varierande kornstorlek.

Till tröst för den förtörnade rösten skall vi nu berätta den skakande historien om gamle Hobbyfarfars akvariska äventyr. Så här skall man alltså inte göra:

Hobby-farfars kamp med kampfiskarna

Hobbyfarfar ropade på en auktion in ett akvarium med en fisk i. Den hade ganska kraftiga fenor, och stjerten var så lång att den inte kunde spännas ut, utan mest liknade en hopfälld solfjäder. Farfar tyckte emellertid att fisken var litet ensam, och for in till stan och köpte en till likadan.

Då blev det livat i akvariet, och farfar märkte till sin förvåning, att fenorna och den slokande stjerten gick att fälla upp och erbjöd ett färggrant skådespel — det var ungefär som att titta på norrskenet en mörk vinterkväll.

Men farfar, som var en stillsam och fredlig person, fick gång på gång knacka på rutan och säga: »Aj, aj, var snälla fiskar nu!», för de båda »ansjovisarna» etablerade titt och tätt de allra präktigaste slagsmål. Inte visste farfar att det var kampfiskar, han kallade dem rätt och slätt »ansjovisar».

Ansjo-visarna slogs, så att det stänkte vatten över farfar och blötte ned farfars skägg och släckte hans pipa, trots att den senare var en prima dito av sjöskum. Då fick farfar sätta ett glas över bassängen, men han lämnade en liten springa öppen, så att ansjo-visarna skulle kunna gå upp till ytan och andas frisk luft ibland — det behövdes minsann, för av de många präktiga slagsmålen blev fiskarna ganska andfådda, enligt vad farfar trodde.

Men på morgonen, dagen efter det den nya fisken hade kommit i akvariet, fanns det bara en fisk i burken. Den andra stackaren låg svårt medtagen på golvet bredvid. Han hade tröttnat på att slåss och flytt sin kos genom luftspringan på glaslocket. Farfar plockade upp den förölyckade och lade honom i vatten, men svag som den lille stackaren var, orkade den inte upp till ytan för att andas utan drunknade och dog.

Nu blev farfar arg och for in till stan och gick till akvarieaffären och skällde som en hund.

— Ni gav mig en elak fisk sist, nu vill jag ha en snäll en, som inte jagar ut den andra ur akvariet.

Den snälla expediten föreslog inhandlandet av en hona, eftersom farfar tydligen hade haft två hanar

tillsammans. Farfar mjuknade och köpte en ansjovis av honkön. Inte för att hon såg något vidare ut i jämförelse med hanarna, men för fridens skull så...

Farfar visslade glatt och otvunget när han hällde ned honan till den ensamme segraren i akvariet, men oj, oj, oj, sicken en dålig gentleman! Antingen klädde han honan, eller också ställde han sig för sig själv i en hörna och blåste såpbubblor. Till slut var det liksom en stor ö i akvariet av bubblor. Farfar var verkligen bekymrad över hanens uppenbara oförsämdhet. Visserligen var hon liten, blek och oansenlig, det lilla livet, men det var i alla fall en kvinnoansjovis och borde behandlas med aktning.

Farfar lyste upp, när en dag hanen fjädrade ut sig så där vackert och liksom dansade omkring honan. Så hade han till slut lärt sig litet bättre uppförande!

Men nej, han lurade med honan till blåsbubbleön och där tog han ett verkligt brottargrepp om henne och klämde till, så att rommen åkte ur henne.

Farfar blev rasande och knackade på rutan som en besatt.

— Din falske kanarie! Vet hut!

Hanen släppte honan, som seglade omkring redlös och vimmelkantig av gastkramningen.

Det stod inte på, förrän den elake hanen tog ett nytt backhammergepp, men då tyckte farfar att det kunde vara nog och tog ut den stackars honan ur akvariet och släppte henne i en stor syltburk. Hannen stog under skumboet och spottade för sig själv. Farfar gick omkring och småsvor och beslöt sig för att fara in till stan igen och klaga hos akvariehandlaren.

Han for dit, berättade om sin elake ansjovis och skulle just framställa sina ersättningskrav, då akvariehandlaren avbröt honom:

— Människa, fiskarna har ju lekt. En kampfisklek, vilken sensation!

Akvariehandlaren sprang till telefonen och ringde till ortens ordförande i akvarieföreningen, och efter en stund hade det samlats ett femtiotal personer kring farfar, som blev överrumplad med frågor. Han blev ombedd att hålla föredrag, man frågade honom om temperaturer, foder.

— Vad har farfar för temperatur?

— 36,8 på morron och 37,3 på kvällen, sa farfar.

Ett förvånat sus hördes.

— Och vilket foder?

— I söndagsrocken har jag blankt siden, men i skinnvästen har jag kamelhår, sa farfar.

— Jag menar vad fiskarna fick för foder?

— Dom fick inget foder, dom fick flugor.

Nu höll ordföranden ett tal, satte medalj på farfars bröst och invalde honom som hedersmedlem i

Cover shows Gross, Bigno (at wheel) and leader on the Page 2 is th

Model racing

Hoggefors SM make all Swed parts buyed fr the Dooling m tion coil. The c Sten Ahlfors, t tamination betw »fors». The bev Swedish Model I adress is: SMRI

News: The Sv

1 A, Custom pro

1 B, Manuf. prob

2. Spur gears Er

The fastest ru

now:

1 A, Custom pro

1 B, Manuf. prot

2. Spur gears Jo

The pictures c

ger Karlsson and

Wakefield mode

The Swedish Wakefield mode and make a goo

Akvarieförening en buss och for tatet av bettalek sista romkornen kampfiskhannen vänta så länge Farfar hade i

F

Ynglingar, och fallenhe elever. Uthi väl praktisk

Skolan, di elevernas in av kr. 90: bemedlade upp till kr.

Förutom i redningssn



NEWS IN ENGLISH

Cover shows left to right Curly Glover, E. Turnross, Bignotti, Al Papina, Freddie Agabashian (at wheel) and Wilmer White. Agabashian is the leader on the West Coast in midget racing.

Page 2 is the oil painter's page.

Model racing

Hoggefors SMR is an example of the efforts to make all Swedish built model race cars. The only parts buyed from America in Hoggefors SMR are the Dooling motor and the Smith Firecracker ignition coil. The constructors are Holger Karlsson and Sten Ahlfors, the name Hoggefors being a contamination between Holger's nick name Hogge and »fors». The bevel gears are manufactured by the Swedish Model Race Car Association (SMRK), whose adress is: SMRK, Box 2037, Stockholm 2, Sweden.

News: The Swedish unofficial records in m. p. h.

- 1 A, Custom proto (special) Bernt Nilsson .. 111,2
- 1 B Manuf. proto (catalogue) Bernt Nilsson . 112,5
- 2. Spur gears Erik Thorpman 112,5

The fastest runs ever made on cable tracks are now:

- 1 A, Custom proto (special) Coppage-Luke .. 134,73
- 1 B, Manuf. proto (catalogue) Fairabend ... 134,32
- 2. Spur gears Joe Grijalva 131,96

The pictures on model race car pages show Holger Karlsson and his Hoggefors SMR car.

Wakefield models

The Swedish model flyers are jobbing on their Wakefield models, as they mean to go to England and make a good fight this summer in order to get

the Wakefield trophy home to old Sweden. We will tell more about the Swedish models in a later issue. Pictures from a book by S. B. Stubbs, England "The design of Wakefield Models" showing a model built by the author—a special Italian design with twin fins, retractable mono-wheel undercarriage and a folding airscrew which is variable in pitch.

Page 9 An interesting design by the French model flyer E. Fillon, who is very well known for his victory 1937, when he became the first man who brought the Wakefield trophy to another country but England and USA. The tailless glider has a span of 2 meters and a weight of 1050 grams.

Next two pages are for drawers, and the two pages in the middle of the magazine with the locomotive in gauge H10 will surely please all model railroad builders.

Race car fuel tank

Details to a fuel tank from the record holding Challenger race car.

Page 16—24 in brief

The Swedish jet fighter "J 29" — which is said to be the fastest in the world—is the object for the succesful Swedish model airplane manufacturer Sigurd Isacson, who has made it a very simple and good flying mono-swingline model. The constructor has worked it out together with Hobbyfolk's drawer Björn Karlström.

P. E. Eriksson in the staff of this magazine, payed last summer a visit to Paris, France, where he got some news from the popular model boat competitions. After being presented in front of a jury, who give points for the work, they have a competition precision contest, when the boat go for own machines across the big pond to butts.

Björn Hedén has reached 150 kmh (93 mph) with his racing sleigh described in Hobbyfolk n:o 1.

Akvarieföreningen. Så abonnerade hela sällskapet en buss och for hem till farfar för att se på resultatet av bettaleken. De kom dit lagom för att se de sista romkornen i skumboet försvinna i magen på kampfiskhannen, som hade blivit hungrig av att vänta så länge på farfar.

Farfar hade nämligen utan att ha en aning om

skötselns av fiskarna fått dem att leka och lägga rom. Han hade isolerat honan i rätta ögonblicket, men han for till staden just när ynglen hade kläckts och faderskärleken blev övertrumfad av hungern, då rovfisken som en riktig kannibal äter upp sina ungar.

Sjango.

SKOLOR

Flygmekanikerskolan i Mölndal

Ynglingar, som äro i åldern 15—23 år och ha lust och fallenhet för mekaniskt arbete, kunna antagas som elever. Utbildningen omfattar en 2-årig kurs med såväl praktisk som teoretisk undervisning.

Skolan, där undervisningen är avgiftsfri, ombesörjer elevernas inackordering i eget elevhem för en avgift av kr. 90: — per månad. För obemedlade och mindre bemedlade elever kunna elevstipendier erhållas med upp till kr. 90: — per månad.

Förutom flygmekaniker utbildas även elektriker, inredningssnickare, möbelsnickare, plåtslagare med svets-

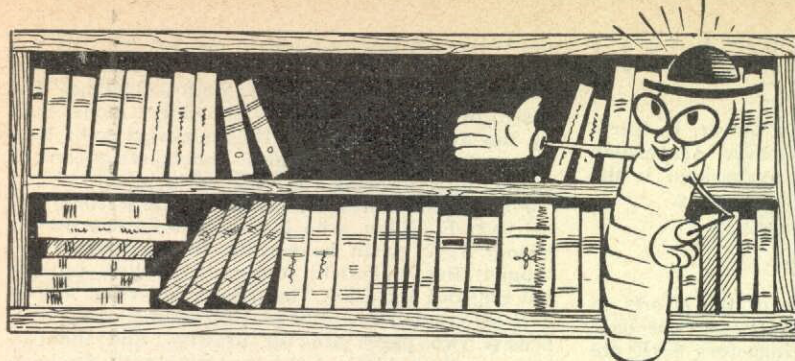
ning, radiomontörer, reparatörer - smeder - svetsare och tapetserare; för den sistnämnda avdelningen 4 års lärotid.

Ansökan om inträde bör vara skolans expedition tillhanda senast den 1 juli 1949.

Läsåret, som omfattar c:a 11 mån. med 48 timmars undervisning per vecka, börjar den 1 augusti 1949.

Upplysningar lämnas av skolans expedition, Berzeligatan, Mölndal (tel. 27 20 42), där även anmälningsblanketter och formulär för stipendieansökningar kunna erhållas.

STYRELSEN.



Har du luckor i hobbybiblioteket?

Lindqvists förlag är specialist på hobbylitteratur.

Lennart Sundström:

Hobbyboken 1949

Kr. 5:50.

Nr 2157

Modellbyggarnas årsbok. Innehåller allt om modellflyg, modellracers, modellbåtar och modelljärnvägar. Artiklar, ritningar och fotos från hela världen. Oumbärlig för alla modellbyggare.

Gösta Lönnqvist:

Fickracern

Kr. 3:75.

Nr 964

Handbok för beräkning och konstruktion av fickracerbilar och banor. Handledning i körteknik och trimning. Illustr.

Ingenjör Sigurd Isacson:

Modellplanskonstruktion

Kr. 4:50.

Nr. 898

Boken är synnerligen rikt illustrerad och är så populärt hållen som det är möjligt i en teknisk handledning.

Engelsk hobbylitteratur av högsta klass.

E 137	Deason: Motor racing in miniature	7: 50
E 132	Elwell: Solid scale model aircraft	4: —
E 135	Forster: Petrol engines for model aircraft ...	6: —
E 136	Laidlaw-Dickson: Model diesels	7: 50
E 129	Sizer: Model flying boats	2: —
E 130	Stubbs: The design of Wakefield models ...	2: —
E 134	Temple: Model Sailplanes	5: —
E 138	Thetford: Camouflage 1939—42 aircraft	8: 50
E 133	Warring: Indoor flying models	5: —

Charles Hogan:

Så trollar man

Kr. 1: 75.

Nr 717

Inb. 2: 75.

Nr 718

En utomordentlig trolleribok, speciellt lämpad för yngre förmågor. Mycket instruktiv med många illustr.

Från AB Lindqvists förlag, Grevturegatan 18. Stockholm rek. följande böcker att sändas mot postförskott:

Nr

Namn

Adress

H-F 3

Kan du teckna?

Kr. 12: —

Nr A 284

Anyone Can Draw

Amerikas bästa bok i sitt slag, finns nu tillgänglig. Enkel och lättfattlig, visar hur man kan förvärva och utveckla teckningstekniken. Rikt illustr. Idealisk för alla amatörtecknare.