Hobby FOLK

STORT DX-NUMMER

NYA SMÅBILAR

SM I HÄNDIGHET

NYA MODELLMOTORER

JETEX-PREMIÄR

UPPSATSTÄVLING

HOBBYUTSTÄLLNINGAR

KLUBBNYTT

M. M., M. M.

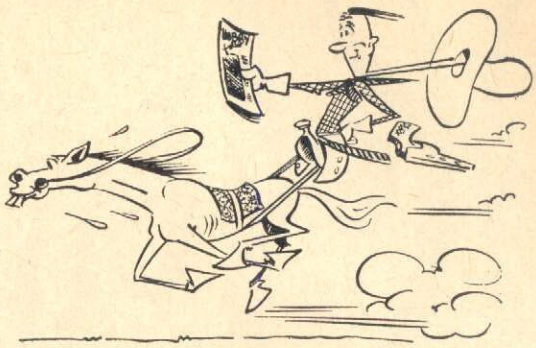


PRIS 75 ÖRE
I DANMARK
O. NORGE 1 KR.

NR
4 1950

Redaktören har ordet:

Bliv supporter åt HOBBYFOLK



Med det här numret av Hobbyfolk har det skett en ganska märkbar förändring. Hobbyfolket medverkar i långt större utsträckning än tidigare. Medarbetarstaben har genom uppsatstävlingen, genom arbetet i Supporterklubben (Hobbyfolks speciella klubb för de ivrigaste medarbetarna), och genom en alldeles särdeles energisk kortvågsredaktör mångdubblats på en enda månad. Hobbyfolk har tidigare varit en tidning med tonvikt på *hobby*, men i och med detta nummer är tonvikten lika stark på *folk*.

Det starka intresset för tidningen och dess framtid är ett särdeles starkt stöd för redaktionen. Hobbyfolk är ju startad utan kapital, utan reklam och utan betalda medarbetare.

Men även DU kan bli supporter för Hobbyfolk. Det är så enkelt, och det kostar 6 kronor per år — ja, visst, det är det gamla tjatet om prenumeration igen. I dag (den 17 april) är var tionde läsare prenumerant. Att vara prenumerant betyder inte bara att man får tidningen billigare, att man får den tidigare och att man får den fritt hemburen i brevlådan. Det betyder också, att man blir uppförd i tidningens register som *tidningens supporter*. Dina prenumerationsavgifter uppförs i registret, och Du blir behandlad som en medlem i Supportklubben. Det hela blir liksom en försäkring, där de som betalt mest och varit med längst får speciella favörer — naturligtvis under förutsättning att tidningens ekonomi byggs upp och förbättras år från år — och varför skulle den inte det!

Som en god supporter för Hobbyfolk skaffar Du tidningen nya läsare, och Du ser till att de blir *prenumeranter*.

Nedanstående kupong, som kan klippas ur eller skrivas av på ett enkelt brevkort, visar, hur ansökan om medlemskap och anmälan av nya prenumeranter går till.

MEN VI HAR EN NYHET TILL!

För att alla prenumeranter skall ha Hobbyfolk komplett från första numret (det här är det trettonde i ordningen), får varje prenumerant som anmäler sig efter den 1 maj 1950 köpa tidigare utkomna nummer för *20 öre styck*, och detta belopp bifogas i frimärken (men helst inte bara 20-öres) vid anmälan av prenumerationen.

Om priset på Hobbyfolk skulle komma att sänkas (det finns en del funderingar på den saken) kommer prenumerationerna automatiskt att förlängas. Så har vi redan tidigare gjort vid ett tillfälle.

Välkomna, alltså, supporter, prenumeranter och medarbetare (det finns flera som är alla tre sakerna på en gång) med Er insats för Hobbyfolks framtid!

Jan Jangö.

Till HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Anteckna mig som supporter och prenumerant av Hobbyfolk. Jag önskar prenumerera från och med ..... månad 19..... Avgiften, kr. 6:— bifogas i frimärken — insättes på postgirokonto 35 49 46 — torde uttagas mot postförskott. (Stryk det som ej önskas).

Av gamla nummer rekvireras de som nedan understrukits till ett pris av 20 öre pr styck, bifogat i frimärken:

1949 års årgång: 1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8 — 9.

1950 års årgång: 1 — 2 — 3

Namn: .....

Adress: .....

.....

Motorcyk

(Från HF:s upp

Det regnade
visste inte vad
gammal Teknik
Jag hittade då
bäst jag satt där
lande idé. Jag
av denna motor
den. Jag visste
började genast
frenetiskt letand
Som jag sett i
digare modellmo
rör eller dylikt.
till något sådan
en i trä. Jag bö
jag limmade ihc
hela cykeln. När
med att reffla hj
rig leksaksbil.
tunna skåror ru
jag skåror på t
jade monteringe
genom hjulet, vi
och detta gjorde
made jag fast
av två träribbor
Med lagom avst
två små stöttor.
ramen så att de
cykel. Därpå fäs
en alldeles rak r
Min lilla moc
kunde se att d
jag beslöt att ja
nesser som möjli
något lämpligt
kom jag på den
bleckburk. Jag
lagom stora bit
sax. Jag passade
sitta och filade
made fast dem.
jag en bit ståltrå
fast den vid bal
staget på en m
satte jag sadeln
en bit gummi.
att sätta fast nu
ut ur samma b



T TILL!

skall ha Hob-
numret (det
gen), får varje
g efter den 1
mna nummer
lopp bifogas i
a 20-öres) vid
n.
kulle komma
l funderingar
merationerna
har vi redan

prenumeran-
s flera som är
med Er insats

Jan Jangö.

orgsgatan 6,

r och prenu-
kar prenume-
..... månad
ifogas i fri-
postgirokonto
postförskott.

eras de som
ris av 20 öre
:
— 4 — 5 —

.....
.....
.....



Motorcykelmodeller

(Från HF:s uppsatstävling).

Det regnade ute och haglade smått och jag visste inte vad jag skulle göra. Jag tog då en gammal Teknikens Värld och bläddrade i den. Jag hittade då en bild på en motorcykel och bäst jag satt där och tänkte, kom jag på en strålande idé. Jag skulle försöka bygga en modell av denna motorcykel, men hur skulle jag göra den. Jag visste att jag hade ett par hjul och jag började genast leta efter dem. Efter en stunds frenetiskt letande hittade jag hjulen.

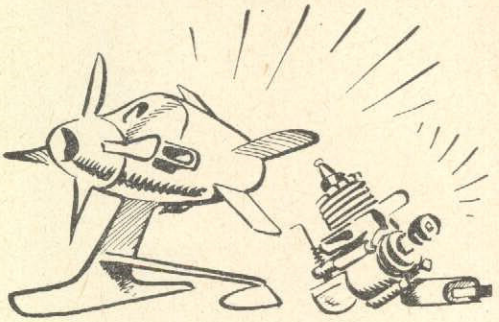
Som jag sett i olika hobbytidningar har alla tidigare modellmotorcyklar varit gjorda av stålrör eller dylikt. Eftersom jag inte hade tillgång till något sådant beslöt jag mig för att bygga en i trä. Jag började med att bygga ramen som jag limmade ihop och den var det svåraste på hela cykeln. När detta var gjort satte jag igång med att reffla hjulen som jag tagit från en söndrig leksaksbil. Först tog jag och skar tre små tunna skåror runt hela hjulet och sedan skar jag skåror på tvären. När detta var gjort började monteringen. Jag trädde en grov järntråd genom hjulet, vilken skulle tjänstgöra som axel och detta gjordes även på bakhjulet, sedan limmade jag fast axlarna. Gaffeln tillverkade jag av två träribbor vilka jag satte jämte varandra. Med lagom avstånd och mellan dessa satte jag två små stöttor. Sedan limmade jag gaffeln på ramen så att den satt som på en riktig motorcykel. Därpå fäste jag styret som utgjordes av en alldeles rak ribba.

Min lilla modell började ta form och man kunde se att det liknande en motorcykel och jag beslöt att jag skulle sätta på så många finesser som möjligt. Jag började genast leta efter något lämpligt material till stänkskärmarna. Då kom jag på den idén, att jag kunde använda en bleckburk. Jag hittade en sådan och klippte ut lagom stora bitar till skärmar med en vanlig sax. Jag passade sedan in dessa där de skulle sitta och filade av de vassa kanterna samt limmade fast dem. Efter det att detta var gjort tog jag en bit ståltråd, böjde den på mitten, och satte fast den vid bakhjulet så att det liknade bakstaget på en motorcykel. På bakstänkskärmen satte jag sadeln och bönpallen, båda utskurna ur en bit gummi. **Nu återstod det endast en sak,** att sätta fast nummerplåten, vilken jag klippte ut ur samma bleckburk som stänkskärmarna. När jag satt fast den klistrade jag på en rund lapp med en tvåa på. Jag har nu gjort två lika modeller och jag tycker att de blivit väldigt lyckade.

Ulf Davidsson, Göteborg.

TEKNIK I MINIATYR.

Den trevliga modellbyggarexpon i Tekniska Muséet hade vi tänkt att göra reportage ifrån, men då tidningen kommer ut så pass lång tid efter evenemanget hoppar vi över det och hoppas läsarna redan studerat Teknik för Alla, som i egenskap av arrangör gjort utförliga referat.



MER OM GLÖDPLUGGSBRÄNSLEN.

»Flytande dynamit» som tillsats till glödpluggsbränslen var inget tryckfel, upplyser vår specielle glödpluggsspecialist, ing. Boch. I amerikanska marknaden finns nämligen ett nitrat, som heter »Liquid Dynamite», men som inte precis är ett sprängämne, men i alla fall ett nitrerat preparat, lämpligt som tillsats.

Livet i en klubb:

Gödelövs Aero Klubb kan den 11 april se tillbaka på en tvåårig tillvaro. Medlemsantalet har ökat från fem vid starten 1948 till tjugo f. n. Klubben har många intressanta punkter på sitt program. Sålunda har kurser anordnats i flygplanskännedom, aerodynamik och modellbygge. Mötena hållas varannan söndag och varje måndag är det byggafton. Tävlingar i olika klasser, dock mest i pol- och swingflyg, hållas med jämna mellanrum.

För att fira tvåårsjubileet anordnas under april månad en fest, tävlingar i allehanda modellflyggrenar och dessutom bordtennistävlingar.

Klubben skulle gärna vilja ha kontakt med pol- och swingflygare för eventuellt tävlingsutbyte. Intresserade kan hänvända sig till Nils Nilsson, Torget, Björnstorp.

I samband med G. A. K:s tvåårsjubileum har en konstruktionstävling startats. Tävlingen är tillkommen för att stimulera medlemmarnas egna idéer och omfattar alla slags flygande modeller. Tävlingstiden utgår i slutet av maj. Säkerligen kommer många nya idéer att se dagens ljus innan juryn börjar sitt arbete. Resultatet av tävlingen kommer i sinom tid att tillställas Hobby-Folk.

»Dubbe».



Ett knippe humlor tillsammans med klubbens stora 10 cc dieselbil, fr. v. Gunnar Vihlmsson, Sven Erik Ohlsson (randig), Roland Wahlström, Karl Lennart Ohlsson (överst) och Georg Vihlmsson längst t. h.) Bilen tillhör Vihlmsson-grabbarna.

NILSSONS OCH AHLAS NYA SMÅBILAR.

Bernt Nilsson och Sten Ahlfors, båda Getingar, hade väldigt surr på sina nya småvagnar med McCoy 19 motorer. Nilssons är en regelrätt proto, i stort sett hans stora rekordvagn »Little Joe» i förminskning, medan Ahlas vagn är en förminskad kopia av hans padda från i höstas. Ahlas lilla padda blev populär, och det är redan massor av »småpaddor» under bygge efter hans föredöme.

Både Nilsson och Ahlas gick över den förres svenska rekord från i höstas, men Nilsson var den snabbare, i varje fall den här gången. Nilsson hade tränat i Ella Park en vecka tidigare, men för Ahlas var det premiär riktigt. Se bilderna förresten! Båda åken är verkligt eleganta, så det är inte lätt att välja, om man vill bygga en liten bil.

GETINGARNA SURRADE VÄRST HOS HUMLORNA

På Marie Beb. hade Humlorna i Västerås inbjudit modellracerklubbarna i Stockholm och Ludvika till envig kring mittpålen. Redan i förväg förberedde Humlorna de inbjudna på, att de var nybörjare och att arrangemangen kanske inte skulle vara så välorganiserade.

På den senare punkten stämde förutsägelserna till punkt och pricka, och det hela kom att bli en smula improviserat. Raceroctan, som är en klubb med vana och stora fordringar på god organisation, trivdes minst i den surrande bikupan och humöret återverkade på resultaten. I stället blev det Sveriges numera minsta modellracerklubb Getingarna, som skördade stora triumfer, i det att av åtta medhavda bilar 7 ramlade in på första eller andra plats.

NYHETER.

Under den lugna vintersäsongen har det konstruerats och arbetats ivrigt på många håll, och vi hade nöjet att se en del nya vagnar. Humlorna visade upp en rad 2,5 kubiks dieselbilar, de flesta med en Kometdiesel inbyggd i en STD (Svensk Timel-Dånare, se HF nr 2). De flesta hade gjort utväxlingen väl optimistisk och fick ingen kraft i hjulen. Två av komethumlorna fick hastigheter mellan 40 och 50 kmh, men värst var Bo Gardh, som hade en 1 cc ED »Bee» inmonterad i sin bil och noterade 66 knutar!

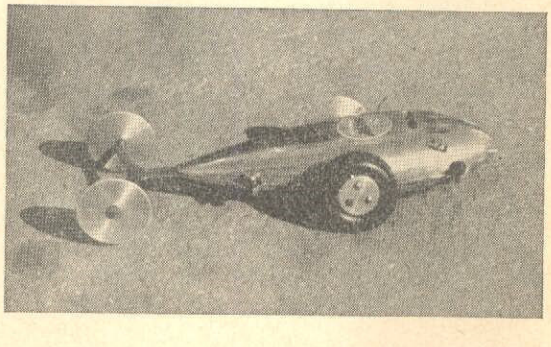
Bo Gardhs lilla bil är endast en decimeter mellan de obefintliga kofångarna. Den väger 200 gram, med överdel i balsa och en bottenpanna av 3 mm aluminiumplåt. Motorn är liggande med direktdrift på innerhjulet. Motsatta hjulet är fästat med axeln mot vevhuslocket. Och så är bilen en proto.

DE STORA KLASSERNA

var sig ganska lika från tidigare framträdanden, men den rafflande striden Nilsson—Thorpman —Eriksson—Jägne—Blomqvist, som annars brukar vara så magnifik, uteblev nästan helt. Där blir det kraftsamling till den 3 maj, då det

OMSLAGSBILDEN

visar »Ahlas» nya bil, nej, inte den nya Forden i bakgrunden, utan den lilla mitepaddan, men även den har en läcker front. Nedan visas Ahlas nya »lillpadda» i sidovy. Den finns nu i ritning, som kan rekvireras från Hobbyfolk för kr. 3:50, och den finns också i en mycket lättbyggd byggsats, färdig för hopskruvning komplett utan motor för kr. 63:—, också från Hobbyfolk. Även Bernt Nilssons nya mitekärra finns snart i ritning!



»B. O.» Nilsson förminskning a men bilen har av »pannan», so och i stället är ö etxra lätt och med

smäller för den t dalshallen.

Lustigt nog fi »Humlan» i Väs ett internt vand I övrigt kunde H tigt netto av till långväga gästern kaffe.

Annars var Vä av gästerna anvä och kröp upp i under tuppen.

Här följer res långa föreställni

Dieslar 2,5 cc. Arbahamsson, H. 47,4.

Dieslar 10 cc. 1

Småvagnar kla 2. Sten Ahlfors,

Strömlinje. 1. — 2. Erik Thorp Blomkvist, R. 161 R. 152,61 (134,00) (107,00) — 6. Kje

Siffrorna inom starten.

Proto Special. 162,36 (105,70) — (150,64) — 3. Erik 4. Erik Thorpma Jägne, R. 147.33 145,88 (—)) — 7. J Åke Eriksson, R. R. 126,00 (—) — 1 (—) — 11. Harry

Proto Katalog. 2. Holmqvist-Phil Gustafsson, H. 1 128,20. — 5. Tors

G = Getingarn octan, S = Silver

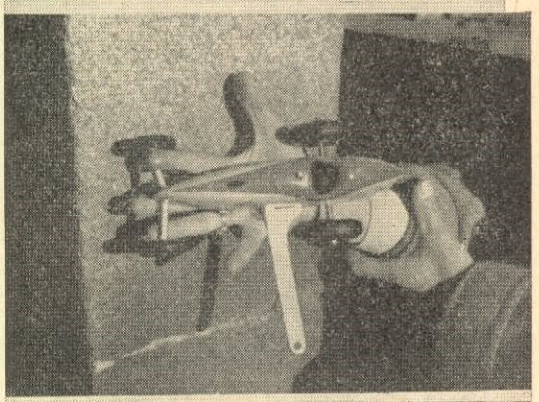
SVENSKA REK

Dieslar 2,5 cc. E
Dieslar. 10 cc. H
Småvagnar A. E
Småvagnar B. B
Strömlinje. Ber
Specialklass. Eri
Katalog. Bernt

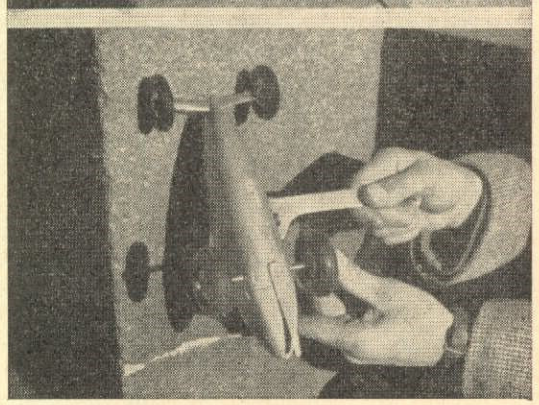
Vid tävling i GMRK, kört 106,1 tiden är troligen e

»B. O.» Nilssons nya lilla proto är närmast en förminskning av hans rekordbil »Little Joe», men bilen har fått den senaste utformningen av »pannan», som slutar strax bakom bakaxeln, och i stället är överdelen nedbyggd bak. Bilen är etxra lätt och får ökad tyngd över drivhjulen med en stadig blytyngd.









smäller för den traditionella vårtävlingen i Eriksdalshallen.

Lustigt nog finns det ett apotek med namnet »Humlan» i Västerås, och apoteket har satt upp ett internt vandringspris inom MRK Humlorna. I övrigt kunde Humlorna glädja sig åt ett präktigt netto av tillställningen, så pass stort, att de långväga gästerna nästan kunde ha bjudits på kaffe.

Annars var Västerås en trevlig stad, och många av gästerna använde ett par timmar som turister och kröp upp i domkyrkans tornspira, 3 meter under tuppen.

Här följer resultatlistan efter den 3,5 timme långa föreställningen:

Dieslar 2,5 cc. 1. Bo Gard, H. 66,0 — 2. Bengt Arbahamsson, H. 48,9. — 3. Bertil Karlsson, H. 47,4.

Dieslar 10 cc. 1. Harry Fjellström, R. 102,4.

Småvagnar klass A. 1. Bernt Nilsson, G. 93,5 — 2. Sten Ahlfors, G. 88,4.

Strömlinje. 1. Bernt Nilsson, G. 184,26 (178,36) — 2. Erik Thorpman, R. 174,91 (—) — 3. Harry Blomkvist, R. 161,46 (153,75) — 4. Arne Lundberg, R. 152,61 (134,00) — 5. Gösta Johansson, R. 133,00 (107,00) — 6. Kjell Martens, R. 131,00 (102,00).

Siffrorna inom parentes visar farten i andra starten.

Proto Special. 1. Holmqvist-Philipsson, G. 162,36 (105,70) — 2. Bernt Nilsson, G. 161,82 (150,64) — 3. Erik Smedberg, R. 153,59 (147,33) — 4. Erik Thorpman, R. 152,93 (145,12) — 5. Curt Jägne, R. 147.33 (138,01) — 6. Olof Svendahl, R. 145,88 (—)) — 7. Jan Eriksson, R. 139,02 (—) — 8. Åke Eriksson, R. 132,00 (—) — 9. Sven Bjurman, R. 126,00 (—) — 10. Karl Inge Eriksson, R. 111,00 (—) — 11. Harry Blomkvist, R. 106,00 (—)

Proto Katalog. 1. Bernt Nilsson, G. 145,27. — 2. Holmqvist-Philipsson, G. 145,12 — 3. Axel Gustafsson, H. 136,80. — 4. Åke Karlsson, S. 128,20. — 5. Torsten Lind, S. 80,00.

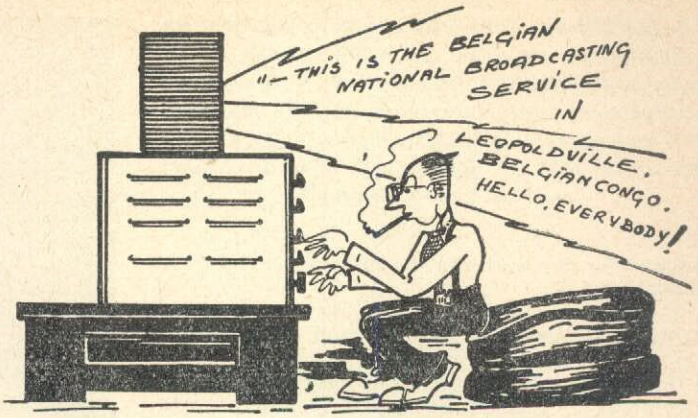
G = Getingarna, H = Humlorna, R = Racer-octan, S = Silvered.

SVENSKA REKORD.

Dieslar 2,5 cc. Bo Gardh, H. 66,0 kmh.
Dieslar. 10 cc. Harry Fjellström, R. 103,2 kmh.
Småvagnar A. Bernt Nilsson G. 93,5 kmh.
Småvagnar B. Bernt Nilsson, G. 93,5 kmh.
Strömlinje. Bernt Nilsson, G. 193,63 kmh.
Specialklass. Erik Thorpman R. 183,09.
Katalog. Bernt Nilsson, G. 181,2.

Vid tävling i Göteborg har Rolf Persson, GMRK, kört 106,1 kmh i småvagnsklass A, men tiden är troligen ej rekordanmäld.)

Vi KORTVÅGS-LYSSNARE



KONGO ANROPAR HOBBYFOLK

Den 19 april kl. 20.50 sände, som omtalades i förra numret, OTC2, the Belgian National Broadcasting Service i Leopoldville, Belg. Kongo, ett specialprogram för Hobby-Folk och dess läsare. Tillsammans med Hobby-Folks redaktör, Jan Jangö, modelljärnvägsbyggaren Gunnar Swedborg och modellflygaren Lennart Sundström hade undertecknad talat in en skiva som sänts till Leopoldville. Denna skiva spelades upp i specialprogrammet. Det var således inte endast kortvågslyssnare som hade nöje av detta program utan även andra hobbyister.

De som hört specialprogrammet kan sända en rapport till undertecknad under adress Sälgvägen 10, Enebyberg. Alla korrekta rapporter kommer att verifieras med ett speciellt verifikationskort. För de som inte vet hur man skall skriva en rapport kan jag hänvisa till Hobby-Folk numro 5, 6 och 7 förra året. Kritik mottages också tacksamt och efter denna skall vi rätta oss nästa gång vi får ett specialprogram.

Vi får hoppas att vi även i fortsättningen kan få specialprogram från den Belgiska Nationella Radion och vi vill här gärna framföra ett tack till OTC2 och monsieur Le Roye, stationens direktör. Thank you OTC and thank you monsieur Le Roye.

Bertil Falk.

Månadens brevlåda

Denna månad har det kommit en hel del brev från läskretsen. Först från signaturen *Masen,* som skriver följande: *Förra året i september månad satt jag en kväll och rattade på min RX utan att ha något särskilt mål. Klockan var 20.35 och jag kom på en station som hade skaplig musik. Jag beslöt mig för att stanna och njuta. När sedan anropet kom, Hona Larissa, blev jag ivrig och skrev en rapport så att pennan blev glödgad. Jag skickade rapporten under adressen Hona Larissa, Larissa, Grekland, och började vänta QSL. Men vecka efter vecka gick och månad efter månad gick och QSL:et kom inte. Och till sist glömdes stationen. Men se, en dag i februari detta år kom ett brev frankerat med vackra grekiska frimärken som visade sig innehålla ett mycket snyggt QSL-kort. Stationens frekvens är enligt detta kort 6745 kc/s = 44,50 meter, och sändningstiden är 06.00—08.00, 11.00—14.00 och 17.00—21.45 svensk tid, med en output av 600 watt. Stationen hörde till The Armed Forces Radio Broadcasing Station, Larissa, vilket torde duga som adress.*

Förutom detta om Larissa lämnar *Masen* även följande tips:

Angola. CR6RJ, Radio Clube de Huila på 9760 kc/s = 30,74 meter, har hörts med QSA4—5 mellan kl. 19.00 och 19.30. *Australien.* VLH3, Australian Brodacasting Comission på 9580 kc/s = 31,23 meter har hörts med QSA4 mellan kl. 12.15 och 13.00. *Azorerna.* CS7MA, Emissora Regional dos Azores på 11090 kc/s = 27.04 meter har hörts med QSA4—5 mellan kl. 21.00 och 22.00. *Filippinerna.* DZH3, Philippine Broadcasting Corporation på 9500 kc/s = 31,58 meter hörd kl. 16.00 med musikprogram. QSA—3, *Haiti,* 4V2S, Radio



Bilderna visar: K kort från TAP, 31,70 meter. Till Radio Sweden, ankarakortet. (Ra den calling DX:e över SBO på 606 på 10780 kc/s =

Port au Prince p hörts med QSA3
Signaturen *Mr.* på 19,69 meter s cambique brukar

En annan DX- säger att denna s de dagar som sc ligast d. v. s. mel
Jag lovade i fö det brev som Bo Här följer i kor håll: *Radio Tahiti 4 juli 1949. Statio trekvarts långt 06.00. Detta progr på franska, en kv ligen inhemsk mu nuter nyheter på signal är FZP8. D meter. Styrka: 6 riktad mot San är installerad i Pa*
Inge Langlo i *Har du noen gan*



Bilderna visar: Överst till vänster verifikationskort från TAP, Radio Ankara på 9465 kc/s = 31,70 meter. Till höger därom det nya kortet från Radio Sweden, vilket tycks vara inspirerat av ankarakortet. (Radio Sweden sänder bl. a. »Sweden calling DX:ers» kl. 8.15 på lördagsmorgnar över SBO på 6065 kc/s = 49,46 meter och SDB-2 på 10780 kc/s = 27,83 meter). Nederst till vänster Radio Australias verifikationskort. (Radio Australia sänder bl. a. sitt DX-program Australian DX:ers calling» söndagar från kl. 15.02 på 15320, 15700, 11850 och 11810 kc/s = resp. 19,59, 19,74, 25,32 och 25,40 meter. Nederst till höger, kort från den i brevlådan omnämnda Larissa-stationen.

Port au Prince på 5951 kc/s = 50,44 meter har hörts med QSA3 från 00.40.

Signaturen *Mr. DX* meddelar att en sändare på 19,69 meter som tillhör Radio Club de Mocambique brukar höras mellan kl. 19.00 och 21.00.

En annan DX-are *Bo Karlsson* i Enebyberg, säger att denna station hördes särskilt bra under de dagar som solfläcksaktivteten var som livligast d. v. s. mellan den 21 och 23 februari.

Jag lovade i förra numret att återkomma till det brev som Bo Karlsson fått ifrån Radio Tahiti. Här följer i koncentrerad form brevets innehåll: *Radio Tahiti började sina utsändningar den 4 juli 1949. Stationen sänder för närvarande ett trekvarts långt program mellan kl. 05.15 och 06.00. Detta program består av en kvart nyheter på franska, en kvart till 20 minuter musik (vanligen inhemsk musik) och en kvart eller 10 minuter nyheter på tahitiska. Stationens anropssignal är FZP8. Den sänder på 2080 kc/s = 24,83 meter. Styrka: 600 watt. Stationens antenn är riktad mot San Francisco och Paris. Sändaren är installerad i Papeete (Tahitis huvudstad).*

Inge Langlo i Volda, Norge, skriver följande: *Har du noen gang hört om sendingar fra Belgia som blir annonsert med: This is the transmission from the Belgian Telegraph and 24 Administration in Brüssel... Jag hörte nemlig en stasjon som blev annonsert på denne måte skiftevis på engelsk og fransk en kveld fra kl. 20.15 og utover på 25 metersbandet.*

Nej, jag vet ingenting om denna station, men kanske någon av läsekretsen kan lämna några närmare upplysningar?

John Segeholm, Fack 33, Färila, meddelar att han verifierar alla korrekta rapporter på OTC2:s svenska utsändningar varannan fredag med ett speciellt verifikationskort med bokstäverna OTC2 klart framträdande. Rapporten skall för att verifieras bifogas av 30 öre i frim. eller en internationell svarskupong. Om rapporten är skriven på luftpostpapper vidarebefordras den till Belg. Kongo.

Och här följer några upplysningar om TIFC, the Lighthouse of the Caribean som jag utlovade i förra numret. Det är Georg Nordh som svarar för informationerna. Stationen sänder på kortvåg 9645 kc/s = 31,10 meter och även på långvåg. Företaget har som underrubrik the Harry Strachan Memorial Station och understödes an-

tagligen av Radio Voice of the Latin American Mission, Inc., i Ridgefeld Park, New Jersey. Stationens verifikationskort är mycket trevligt, säkert den trevligaste nykomlingen på länge. Adressen är TIFC, Lighthouse of the Carribean, Apartado 1307, San Jose, Costa Rica, Central America. I Nattugglan meddelas att medlemmen i Scandinavian DX-Club, Walfrid Pettersson, är den första svensk som rapporterat och fått QSL från stationen.

FORCES BROADCASTING SERVICE.

Mr. Leslie Knight, chief broadcasting officer vid Forces Broadcasting Service på Malta meddelar att ett program för kortvågslyssnare kallat Shortwave Listeners Hour förberedes under 1950. Mr. Knight vill gärna veta om det är lämpligt att förlägga programmet till kl. 23.00. För närvarande ser stationens sändningsschema ut så här:

Mellan kl. 05.00 och 08.00 samt 14.30 och 23.00 på 4965 kc/s = 60,42 meter. Mellan kl. 05.00 och 08.00 samt 15.30 och 23.00 på 7270 kc/s = 41,27 meter. Mellan kl. 00.30 och 14.00 på 11895 kc/s = 25,22 meter. Rapporter till Force Broadcasting Service besvaras med ett dubbelvikt kort. I detta sammanhang kan omtalas att enligt Sweden Calling DX:er en station tillhörande Forces Bc. Service i Fayid vid kanalzonen i Suez har hörts på 7220 kc/s = 41,55 meter mellan kl. 08.00 och 08.30 och en del dagar mellan kl. 09.00 och 09.30.

NWT AND Y RADIO SYSTEM.

En av de senaste nykomlingarna på kortvågsbanden är North West Territories and Youkon Radio System i Edmonton, Alberta. Jag saxar följande ur ett verifikationsbrev som jag har erhållit från denna station:

»Information short wave broadcasting transmitter from Edmonton Station of the NWT and Y Radio System.

Styrka. 5 kW output.

Sändare. Den använda sändaren är känd som TH41 och är tillverkad av the Marconi Company of Canada för armébruk. Sändaren är användbar för

(a) 3 CW kanaler på 5 kW vardera.
(b) 1 CW och 1 BC kanal på vardera 5 kW, eller
c) 3 CW »shift cannels» på vardera 4,5 kW.

Antenn. Vi finner eder lyssnarrapport ytterst intressant, emedan den använda antennen är rombantenn som är riktad mot Canadas nordvästterritorier.

Anmärkningar. De olika program ni hörde var producerade av the Canadian Broadcasting Corporation (CBC). CBC är regeringens språkrör och dess program överföres till oss från deras lokalsändare CBX och utsändes av oss på 8265 kc/s för den isolerade bebyggelsen i nordväst och Yukonterritorierna, där, under normala förhållanden, mellan- och långvågsstationer inte kan uppfattas. Dessa bemödanden ligger dock utanför stationens vanliga funktion. Vår normala funktion är att vara en telegrafisk förbindelse mellan de nämnda områdena och yttervärlden. Emellertid håller vi i gång små sändare med låg styrka på några av våra stationer i norr. Bland dessa är: Aklavik, NWT, Dawson City, YT, Whitehorse, YT, Hay River, NWT, och Brochet, Man. Ledningen vid någon av dessa stationer skulle bli mycket glad åt att höra av eder».

NWT and Y Radio System sänder på 8265 kc/s = 36,21 meter.

NIPPON HOSO KYOKAI.

Den 30 december skickade jag iväg en rapport till den japanska radion Nippon Hoso Kyokai. Rapporten var angående JKI på 4910 kc/s = 61,10 meter som hade avlyssnats den 29 december mellan kl. 22.13 och 23.15. Svaret lät inte vänta på sig. Redan den 22 januari kom det. Och vilket svar! Det var ett kuvert som innehöll ett brev i vilket det bekräftades att det var JKI som hade avlyssnats. Förutom detta brev hade stationen på ett flygpostpapper dragit upp fyra kolumner. I den första kolumnen stod tider i GMT, i den andra i JST (Japan Standard Time), i den tredje stod de detaljer som jag skrivit i min rapport och i den fjärde stod stationens logg. Detta arrangemang betyder naturligtvis att stationen måste lägga ned ett stort arbete på att besvara lyssnarrapporter. En sådan utförlig verifikation är den korrektaste man över huvud kan få och det vore glädjande om även andra stationer kunde börja att verifiera på detta sätt. NHK kallade sitt arrangemang »Acknowledgement of reception report.»

AFRICA ON THE AIR.

Under årets första kvartal har olika afrikanska stationer varit hörbara i Sverige och kondsen för särskilt Angola och Mocambique har varit särskilt goda. De angolastationer som varit bäst hörbara är Radio Clube de Benguela, CR6RB på 9165 kc/s = 32,73 meter och 7041 kc/s = 42,61 meter. Denna station har som meddelades i förra numret sänt ett specialprogram för svenska DX-are. CR6RH, Radio Clube de Huila på 9235 kc/s = 32,49 meter har även hörts bra och säkert fått ett stort antal rapporter från Sverige. I övrigt kan nämnas CR6RD, Radio Club de Huambo och den nästan exklusiva GR6RG, Radio Diamang på 8242 kc/s = 36,40 meter. I Mocambique har naturligtvis Radio Clube de Mocambique varit i farten. Denna station är omnämnd i brevlådan. I början av april fullkomnades afrikakondsen med att South African Bc Corporation började att dyka upp. Denna station sänder över bl. a. ZRK i Kapstaden på 5880 kc/s = 51 meter, Johannesburg III på 4895 kc/s = 61,28 meter och Johannesburg IV på 4800 kc/s = 62,50 meter. SABC har även en sändare i Mafeking, nämligen den mycket exklusiva ZNB på 5900 kc/s = 50,85 meter. ZNB besvarar lyssnarrapporter med ett annat kort än övriga sydafrikanska stationer, vilket endast ökar stationens värde som sällsynt. Bland övriga svårfångade afrikanare som hörts i Sverige är naturligtvis OQ2AB, Radio Elisabethville på 11900 och 7150 kc/s = 25,21 och 41,96 meter, OQ2AC, Radio College på 3390, 4980 och 7200 kc/s = 88,50, 60,22 och 41,67 meter och ZRS, 64 Air School på 9110 kc/s = 32,92 meter.

DX-MEETING.

Bo Karlsson i
ningen med en
att Stockholms
hos honom. Mec
rör plockades d
hannesburg, Syd
= 61,28 meter, s
då den oturlig
QSA2-3. Sedan
västafrika på 11
22.00 och 23.00, Q
i Belem, Brasilie
= 61,60 meter, Q
Bc.Comp. på 348
03.30 och 04.00
Radio Phillippin
QSA2.

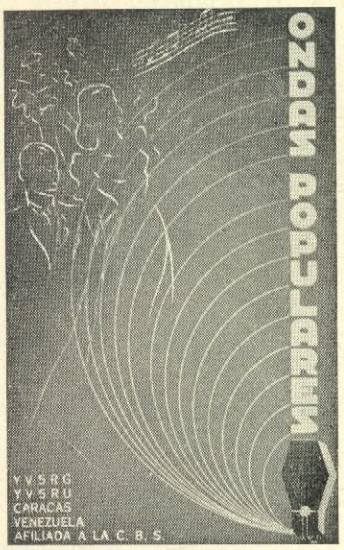


Ondas Populares

Bo Karlsson ha
på sin ägandes
Populares i Vene
ter från kl. 02.30
YVME, Ondas del
= 62,50 meter me
YVKC, Radiodifu
61,35 meter från
La Voz de Antio
difusora i Medell
48,82 meter mella
som Stockholm),
Bc.Corp. på 3480
och 06.00 samt
Managua, Nicarag
(Denna station
DX:ers, även ha
meter.)

DX-MEETING.

Bo Karlsson i Enebyberg kommer i pressläggningen med en massa tips. Först meddelar han att Stockholms DX-Klubb haft ett möte hemma hos honom. Med en National NC 100XA på 12 rör plockades då South African Bc.Corp. i Johannesburg, Sydafrikanska unionen på 4895 kc/s = 61,28 meter, som hördes från kl. 20.55 till 21.00 då den oturligt nog slog igen. Styrkan var QSA2-3. Sedan tog man Radio Dakar i Franska västafrika på 11898 kc/s = 25,21 meter mellan kl. 22.00 och 23.00, QSA3, PRC5, Radio Clube de Para i Belem, Brasilien, omkring kl. 01.00 på 4865 kc/s = 61,60 meter, QSA2 och CW QRM,ZQI, Jamaica Bc.Comp. på 3480 kc/s = 86,21 meter mellan kl. 03.30 och 04.00 och till sist hörde man DZH3, Radio Phillippines på 9500 kc/s = 31,58 meter, QSA2.



Ondas Populares har ett mycket snyggt kort i rött och gult.

Bo Karlsson har även hört följande stationer på sin ägandes Hallicrafter S38: YVKF, Ondas Populares i Venezuela på 4880 kc/s = 61,47 meter från kl. 02.30 till sign. off. kl. 05.30, QSA3-4, YVME, Ondas del Lagos i Venezuela på 4800 kc/s = 62,50 meter mellan kl. 03.00 och 04.00, QSA3—4, YVKC, Radiodifusora Venezuela på 4890 kc/s = 61,35 meter från kl. 03.15 till 04.30, QSA4, HJDE, La Voz de Antioqua cia Colombiana de Radiodifusora i Medellin, Columbia på 6145 kc/s = 48,82 meter mellan kl. 04.00 och 05.25 (brakar in som Stockholm), COHI, RHC Cadena Azul på Bc.Corp. på 3480 kc/s = 86,21 meter mellan kl. och 06.00 samt YNEQ, La Voz de la Victor i Managua, Nicaragua på 6963 kc/s = 43,38 meter. (Denna station skall, enligt Sweden Calling DX:ers, även ha dykt upp på 6050 kc/s = 49,59 meter.)

I PRESSLÄGGNINGEN

meddelas även att Georg Nordh har vunnit Året Runts Radioklubbs tävling om de flesta verifikationerna under 1949. Han vann överlägset med över 140 stationer och hade bortåt 60 verifikationer mer än tvåan. Till historien hör också att han fångat dessa över 140 olika stationer på 8 månader. Tävlingstiden var 12 månader. Vem som nu är Sveriges skickligaste DX:are är odiskutabelt. I nästa nummer kommer Hobby-Folk att börja publicera verifikationer ur Georg Nordhs samling.

LAST MINUTE LETTER.

Sign. Gebe skriver och undrar om man måste vara medlem av någon DX-klubb för att få rapportera stationer. Något dylikt tvång existerar naturligtvis inte. Inte heller måste man använda sig av särskilda kort eller formulär vid rapportering. Tvärtom blir en station glad om man inte använder formulär, utan istället skriver sina rapporter för hand. Rapporten blir om man gör så mera personligt präglad. Man kan naturligtvis i en rapport skriva lite om sig själv och sina intressen så att stationen kan göra sig en föreställning om rapportören. Hur en rapport skall skrivas kan Gebe se i nummer 5, 6 och 7 av Hobby-Folk för 1949.

Nästa nummer av
HOBBYFOLK
utkommer 1 juli

Hobby FOLK

Nr 4 Maj — Juni 1950

Redaktör och ansvarig utgivare: JAN JANGÖ. Postadress: Järntorgsgat. 6 — Stockholm. Telefon: Red. Jangö 11 20 86, tryckeriet 21 44 16. Postgiro 35 49 46. Prenumeration: Helår (10 nr) kr. 6:—, i Danmark och Norge kr. 8:—.

Carl A. Franzéns Tr. A.-B., Sthlm 1950

JETEX-*nyheten för dagen*

En motor för mindre än en tia!
Och till på köpet reaktionsmotor!
Och ofarlig att använda!

En verkligt glad nyhet för de svenska modellflygarna är det nya Jetex-aggregatet, som nu gör det fullt möjligt att bygga ett reaktionsflygplan. Det är många drömmar om flotta kärror, som på detta sätt går i uppfyllelse. Som vanligt är det den lössläppta engelska importen, som är orsaken till att motorn finns i Sverige.

Någon »motor» är det förstås inte. Närmast är det väl egentligen ett *raketaggregat*. Hela apparaten är en hylsa med avtagbart lock, i vilket en laddning stoppas in. Vid laddningen fästes en stubintråd av något plastmaterial, som tryckes fast med en »trådduksbricka» mot laddningen. Stubinen sticker ut en bit genom utblåsningsmunstycket, som sitter i locket. Locket hålles fast genom mycket kraftiga fjädrar. Hylsan monteras efter laddningen i en *motorbädd*, en liten bygel med clips, som är fastmonterad på modellflygplanet.

Vid start tänder man stubinen, väntar en stund tills laddningen börjat brinna, då med ett vissla nde ljud en kraftig gasstråle skjuter ut genom munstycket med en oerhörd kraft och fart. Då först är det dags att skicka iväg planet, som i brant stigning med en motortid av c:a 20 sekunder får en präktig utgångshöjd.

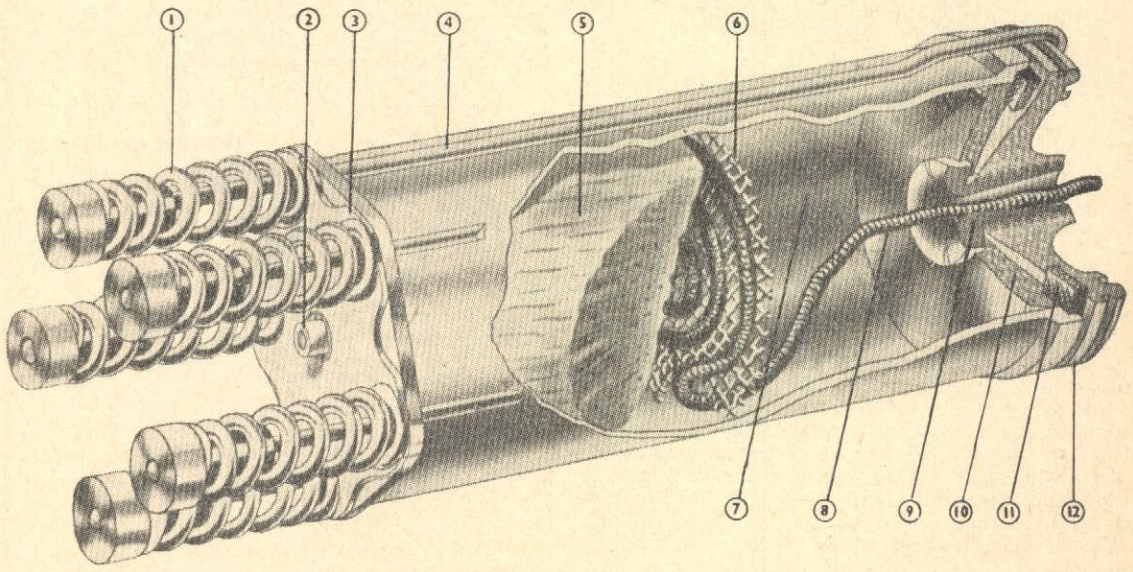
Sigurd Isacson har redan gjort en speciell byggsats för aggregatet, nämligen den hyperlätta balsamodellen »Demon», som under provturerna aldrig gör starter av under 2 minuters varaktighet. Med tanke på att Jetex »Junior» kostar mindre än 10 kronor, kommer med säkerhet jetexflygeriet att bli den nya flugan. Även engelska byggsatser i högre prislägen finns specialkonstruerade för Jetex, och fabriken har också båtar, racerbilar och den populära Vampire i stronga »kits».

Då det är många som kommer att använda Jetex, har Hobbyfolk passat på att göra en fullständigt beskrivning av aggregatet utan och innan och har här nedan en komplett redogörelse på skötseln av aggregatet.

HUR MAN ANVÄNDER JETEX.

Bränslekardusen (5) antändes av plaststubinen (8), som lagts i spiral direkt mot denna, fasttryckt av nätet på trådduksbrickan. Stubinen får inte brytas, utan måste läggas i mjuka kurvor, annars kan antändningen utebli. Den gas som utvecklas av den brinnande gasen strömmar ut genom munstycket (9) med en hastighet av 1300 meter pr sekund (4700 km/tim, fyra ggr ljudhastigheten) och ger en ganska god dragkraft. Hela hylsan är omgiven av fjädrar, som trycker locket med munstycket hårt fast, men som samtidigt tjänstgör som säkerhetsventil, om munstycket av någon orsak skulle täppas till.

Aggregatet är avsett för utomhusbruk, och det är beräknat att kylningen skall ombesörjas av luftströmmen runt om aggregatet. Genom att köra aggregatet stillastående, förstör man det i



förtid genom or
vecklas också g
för inandning, f
otillräcklig i de
Man kan ha f
om man har en
montera på agg
kund.

SÅ HÄR FLY
Här är en fu

Förklarin till röntgensk

Röntgenskissen
tet visar de olik
nummer och pila
klaringen till si

1. Säkerhetsfjä
sättningen.
2. Klack för
fastmonterin
3. Fjäderhållar
4. Bygel för lo
ning.
5. Bränslekardu
6. Trådduksbri
7. Kompression
8. Plaststubin.
9. Munstycke.
10. Innerlocket.
11. Asbestpackn
12. Ytterlocket.

förtid genom onödig överhettning. Inomhus utvecklas också gaser, som knappast är lämpliga för inandning, frånsett att kylningen är alldeles otillräcklig i den turbulensfria luften.

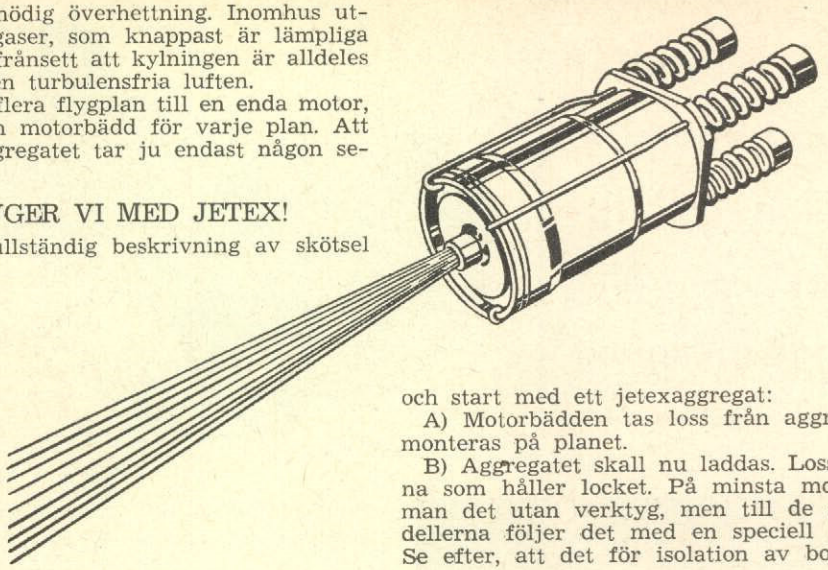
Man kan ha flera flygplan till en enda motor, om man har en motorbädd för varje plan. Att montera på aggregatet tar ju endast någon sekund.

SÅ HÄR FLYGER VI MED JETEX!

Här är en fullständig beskrivning av skötsel och start med ett jetexaggregat:

A) Motorbädden tas loss från aggregatet och monteras på planet.

B) Aggregatet skall nu laddas. Lossa fjädrarna som håller locket. På minsta modellen gör man det utan verktyg, men till de större modellerna följer det med en speciell hylsnyckel. Se efter, att det för isolation av bottenplattan

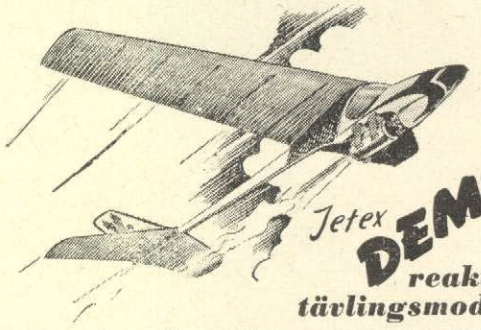


Förklaring till röntgenskissen:

Röntgenskissen av aggregatet visar de olika delarna med nummer och pilar. Här är förklaringen till siffrorna:

1. Säkerhetsfjäder för hopsättningen.
2. Klack för motorbäddens fastmontering vid planet.
3. Fjäderhållarplatta.
4. Bygel för lockets fasthållning.
5. Bränslekardus (laddning).
6. Trådduksbricka.
7. Kompressionskammare.
8. Plaststubin.
9. Munstycke.
10. Innerlocket.
11. Asbestpackning.
12. Ytterlocket.

Sigurd Isacson presenterar en sensation!



Jetex **DEMON**

reaktionsdriven tävlingsmodell för 3:90

DEMON drivs med en riktig reaktionsmotor i minatyr. Den stiger raketsnabbt och glidflyger bättre än varje propellerdrivet plan. DEMON är också lättare att bygga och flyga. Med JETEX "Junior" får den en god stigning och [illegible] glidflykt. Med JETEX "100" en rekordsnabb stigning med stor utgångshöjd och lång, härlig glidflykt.

JETEX, reaktionsmotor, är absolut ofarlig och ligger flygklar i sin kartong med förnämlig illustr. handledning, bränsle och klämma. Du klämmer fast motorn och allt är klart för en fräsande flygning!

JETEX "Junior" en riktig reaktionsmotor för endast 9:75

Nu även för JETEX-drift!

ÖRNUNGEN välflygande träningsmodell för JETEX "Junior". Balsabyggsats 3:90.

BLUE BIRD stålig racerbil gör nu rekordhastigheter med JETEX "100" eller JETEX "Junior". Alumin. prop. och gummimotor medföljer. Byggsats 4:85.

FLOTTÖRER till Blue Bird gör den till en snabb flottörracerbåt. Byggsats 2:00. Allt om JETEX-motorn i byggsatserna!

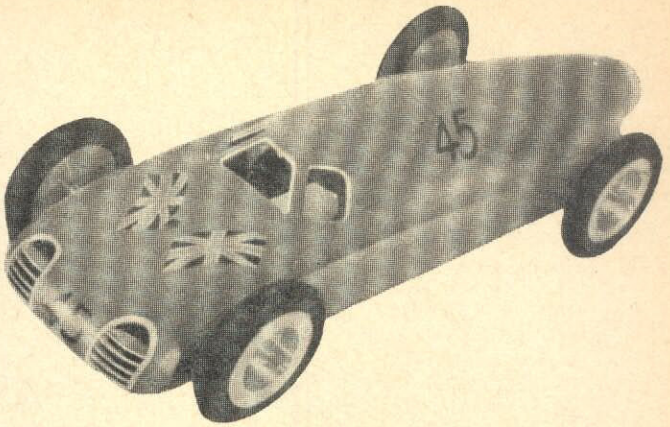
Till ingenjör Sigurd Isacson, Lidingö.
Sänd mot postförskott + porto:

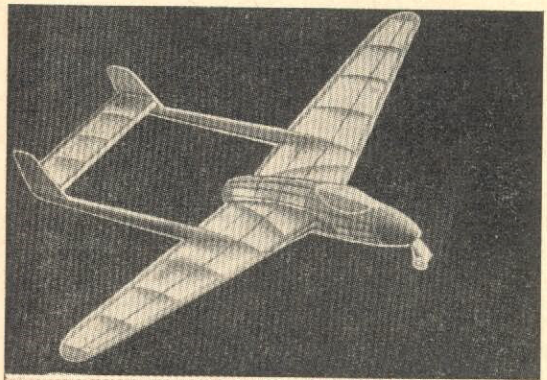
.... DEMON spv 51 cm (Ej lim) 3:90
.... STOR limtub ÖRN-cement .. 0:90
.... ÖRNUNGEN, allt utom lim .. 3:90
.... BLUE BIRD, allt utom lim 4:85
.... FLOTTÖRER, till Blue Bird 2:00
.... JETEX "J:r" motor komplett 9:75
.... JETEX "100" motor komplett 19:00
.... JETEX-broschyr, mot 10 öre i frim.

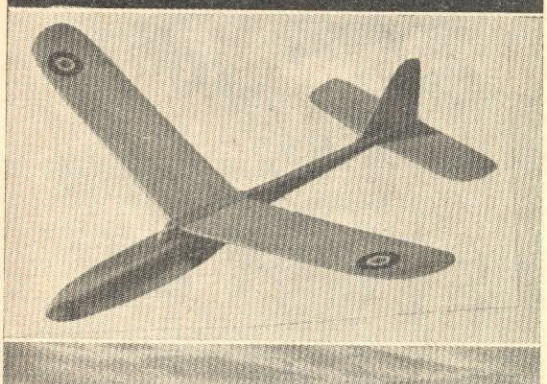
Ingenjör SIGURD ISACSON LIDINGÖ

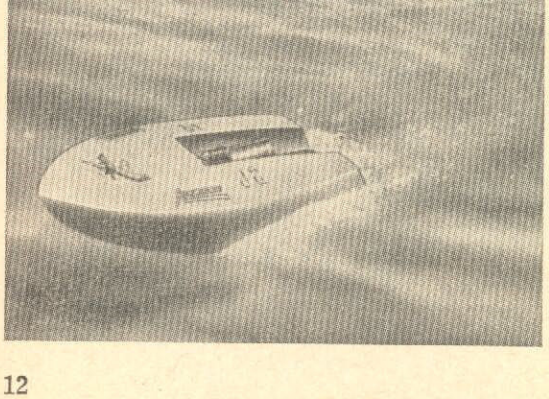
Namn .....
Adress .....

Flotta modeller racerbil, Vampire, glidplan och racerbåt – alla byggda för Jetex!









finns en asbestskiva intill denna! Även locket skall ha en packning av asbest.

C) Stoppa nu in en bränslekardus. Kardusen är en cylindrisk, gulbrun, korkliknande tingest. Tag fram en stubintråd och försök göra en vacker spiral utan skarpa brytningar, lämna en lagom bit kvar för antändning genom munstycket. Kläm fast spiralen mot kardusen med nätbrickan, eftertryckligt men inte så att stubinen skadas. Stick stubinen genom locket och anbringa locket på sin plats. Spänn fast fjädrarna och se efter att de sitter rakt.

D) Montera aggregatet i motorbädden på planet, tänd stubinen, vänta några sekunder tills ett kraftigt väsande eller visslande hörs, och skicka i väg planet.

EFTER KÖRNING.

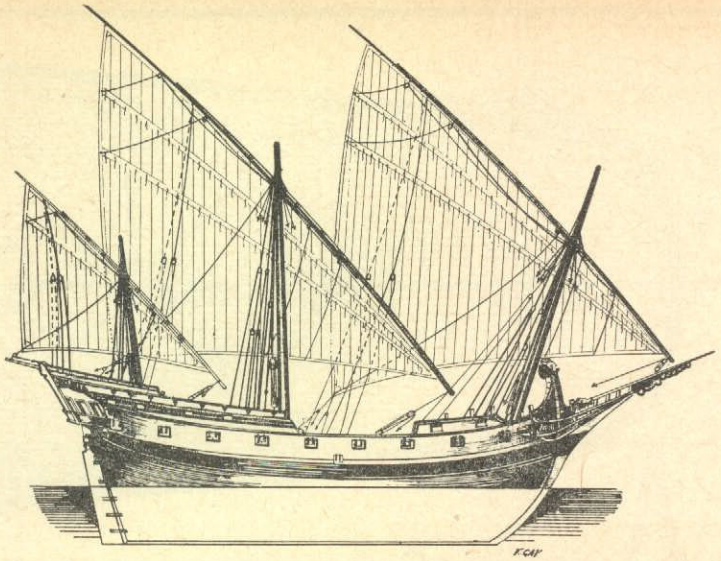
E) Vänta tills behållaren kallnat. Öppna locket, peta ut trådduksbrickan. Skrapa bort slagg från väggarna och botten med en träpinne (ej metallföremål). Var försiktig med asbestbrickan i botten så den ej skadas. Skadade lösa delar skall bytas ut. Munstycket rensas med rensnål precis som ett primuskök. Trådduksbrickan utbytes efter sex körningar. Vid större »genomgång», som bör göras om aggregatet skall ligga länge utan att användas eller efter 20 körningar, tvättar man aggregatet med varmt vatten och en gammal tandborste, och väggarna fettas in med motorolja. Fjädrar och hållare fettas också in.

Om aggregatet skötes väl har man för ett utomordentligt lågt pris en motor, som kan hålla mycket länge. Varje laddning kostar kanske en 25-öring, och det är just inte mer än vad man får betala för en körning med en kolvmotor eller en vanlig gummimotor.

Vene

När Hobbyfolk
om »blåkopiorna
venezianska fart
ritningarna pres
på denna och fö
dilemma. Det gäl
de rimligtvis tal
Ritningarna fan
förresten stod all
lade han fartyge
det, efter gjorda
en CHEBECK.
Red. beredde
från noggranna
nedanstående tre
ket att säga, att

*Lockad av omsi
exemplar av
om att möjligen
modellbåtbyggare
infriade mina
orsak till att jag
I presentatione
veneziansk frega
Jag vill inte påst
kunskaper i sjöfa
synes det mig s
inte direkt felak
mindre initierade
hämtats ur en it
till hands att a
ningen är »frega
detta fall inte v
sättas med »freg
med en fregatt!
italienskan, där
benämningen »fre
roddfartyg, lätt*



Veneziansk chebeck från 1700-talet

När Hobbyfolks red. skulle skriva några rader om »blåkopiorna» i förra numret till det stolta venezianska fartyget, på vilket kompletteringsritningarna presenteras jämte arbetsbeskrivning på denna och följande sidor, var han i en riktig dilemma. Det gällde några minuter, och han borde rimligtvis tala om för läsarna vad det var. Ritningarna fanns inte tillgängliga, och i dem förresten stod allt på italienska. Följaktligen kallade han fartyget en veneziansk *fregatt*, trots att det, efter gjorda efterforskningar visat sig vara en CHEBECK.

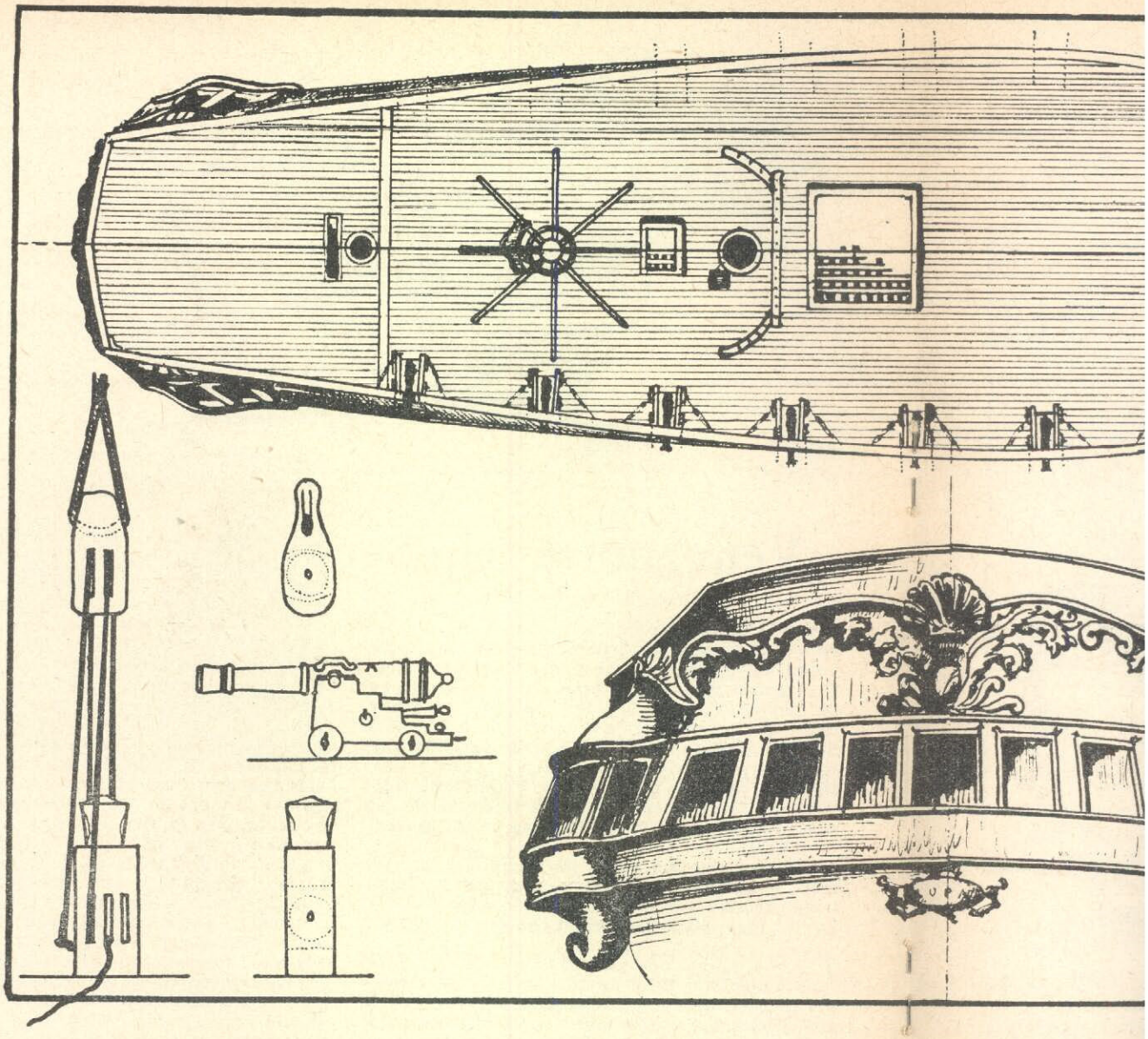
Red. beredde sig också på några ilskna brev från noggranna båtbyggare, men fick i stället nedanstående trevliga insändare, som har så mycket att säga, att vi publicerat brevet i sin helhet:

Lockad av omslagsbilden å nr 3 inköpte jag ett exemplar av Eder förträffliga tidning i hopp om att möjligen finna något av intresse för en modellbåtbyggare. Ritningen i tidningens mitt infriade mina förhoppningar, men blev även orsak till att jag skriver detta brev.

I presentationen står det, att modellen är en veneziansk fregatt. Är detta verkligen riktigt? Jag vill inte påstå, att jag äger några djupare kunskaper i sjöfartshistoria, men av det jag lärt, synes det mig som om denna benämning, om inte direkt felaktig, så dock vilseledande för mindre initierade båtbyggare. Eftersom modellen hämtats ur en italiensk tidskrift ligger det nära till hands att anta, att den italienska benämningen är »fregatta» eller »frigata, något som i detta fall inte utan vidare torde kunna översättas med »fregatt». Låt oss se, vad som avses med en fregatt! Ordet härrör mycket riktigt från italienskan, där fram till mitten av 1600-talet benämningen »fregata» betecknade ett EN-mastat roddfartyg, lätt och snabbgående, utvecklat ur galären. I början eller mitten av nämnda århundrade överfördes benämningen på ett FULLTACKLAT krigsfartyg som förde 10 till 30 pjäser på täckt batteri. Sedan dess har fregatten undergått en del förändringar i fråga om storlek, bestyckning och smärre detaljer, men däremot har tacklingen alltid varit densamma nämligen tre master med råsegel på samtliga master således vad som i allmänhet kallas fullriggat fartyg. (Även inom kofferdisjöfarten benämndes ett så tacklat fartyg fregattskepp.) På sätt och vis kan man ju anse att även den berörda modellen uppfyller fordringarna då ju även latinsegel är ett slags råsegel men den riktigaste benämningen är nog »chebeck» även om en sådan i allmänhet har smalare skrov med lägre språng. Chebecken förekom för övrigt även i svenska flottan under 1700-talet, företrädesvis i finska skärgårdsflottan, där typen benämndes »turuma» eller »turkoma». Släktskapet med fregatten är dock omisskännligt, och det hände även, att en turuma riggades om till fregatt. Förr i tiden benämndes ofta fartygen efter skrovformen, först senare blev enbart tacklingen utslagsgivande, så det är ju möjligt, att »veneziansk fregatt» verkligen är rätta beteckningen. Fullt nöjd blir jag dock inte förr än jag fått bekräftelse från Eder. Finns ingen sakkunnig redaktionsmedlem till hands, så kanske Ni kunde vända Eder till Sjöhistoriska museet?

RUNE CARLSSON.

P. S. I samma veva kunde det kanske vara på sin plats att påpeka ett annat, mycket allmänt misstag, som jag dock inte vet om Ni gjort er skyldiga till i Eder tidning. (Nej, inte ännu! Red. anm.) *Columbus chefsfartyg »Sancta Maria» benämnes ju praktiskt taget överallt i litteraturen som »Karavell», till och med i en så gediget sak-*



kunnig bok som Eklöfs: »Sjölif», om den är bekant. Detta torde sannolikt vara fel. Den gode Kristoffers båda andra fartyg, »Pinta» och »Nina», voro karaveller, men den större »Santa Maria» var av en typ som kallades »nave». (Se Hornborg: Segelsjöfartens historia!) Rätt ska vara rätt! Får Ni någon gång anledning nämna »Santa Maria», så kom ihåg detta!

D. S.

Red. tackar för de värdefulla upplysningarna. Här är nu allt vi vet om chebecken: Ritningen är tagen ur den italienska »MODELLISMO», vilken i sin tur kopierat den från en ritning till en modell som finns i sjöfartsmuséet i Louvren i Paris. Om skala finns ingen anteckning, men HF:s red. har tillbringat en tid i Sjöfartsmuséets bibliotek i Stockholm hos kapten Johnsson, som beredvilligt plockade fram allt material om chebecker som muséet kunde uppvisa. Det visade sig att en närbesläktad venezianare finns på Amiralitetet i Köpenhamn, och vid kontrollmätning på en mängd chebeckar fann vi deras längd i skrovet mellan perpendiklarna uppgå till omkr. 32 meter. De flesta modellerna har lägre skrov än vår chebeck. Det tycks också som om de alla i stort sett är sjörövarfartyg, åtminstone medelhavsmodellerna.

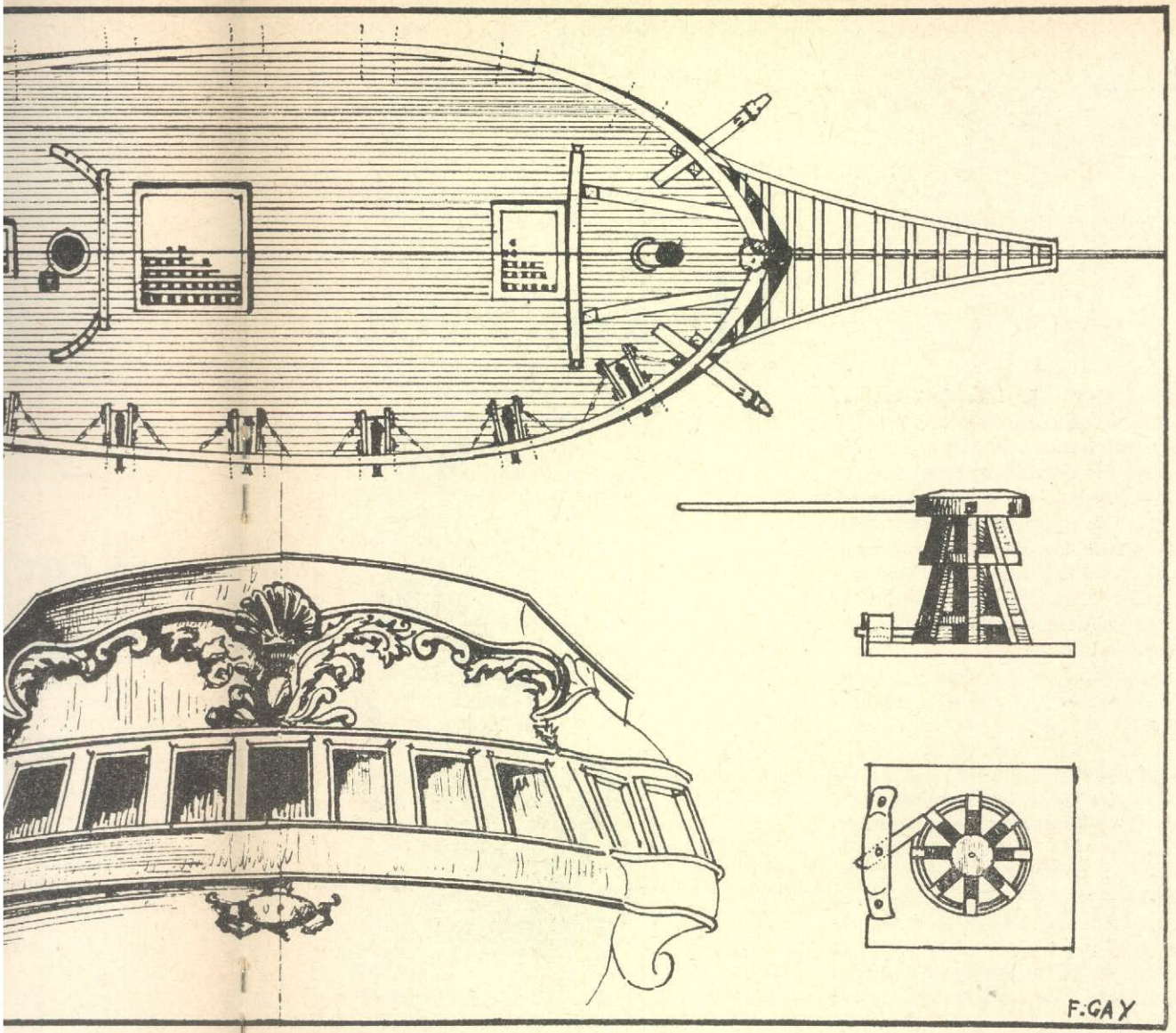
Och så har vi en kort och mycket okonventionell ARBETSBESKRIVNING.

Modellen görs som massiv modell i trä eller byggd med plywoodspant och klädd med tunt fanér. Snideriern
(modellera!).

Däcksplankorna
sig penna eller rit
gar och utskärni
görs med ett löv
komma samma ef

Kanonerna kan
att linda papper
använda rikligt
limmas fast direk

Seglen skall gö
görs i stor skala,
små modeller kla
att utföra seglen
i skåror i däcket.



i Sjöfartsmuséets
:n Johnsson, som
material om che-
sa. Det visade sig
finns på Amira-
ntrollmätning på
ras längd i skro-
ogå till omkr. 32
r lägre skrov än
om om de alla i
minstone medel-

cket okonventio-

odell i trä eller
klädd med tunt

fanér. Sniderierna görs i värsta fall i plastelina (modellera!).

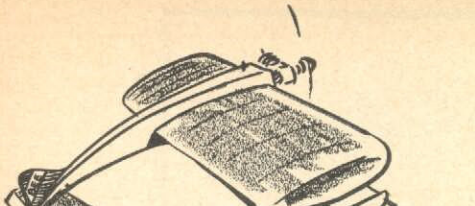
Däcksplankorna ritas på däcket med en spetsig penna eller ritsas med ett vasst föremål. Gluggar och utskärningar i relingen på akterdäck görs med ett lövsågsblad, men man kan åstadkomma samma effekt med färg och en fin pensel.

Kanonerna kan svarvas i trä, men enklare är att linda papper kring en metalltråd el. dyl. och använda rikligt med klister. Lavetterna av trä limmas fast direkt på däcket.

Seglen skall göras i tunt siden, om modellen görs i stor skala, annars i papper. Vid mycket små modeller klarar man alla svårigheter genom att utföra seglen i lövtunt trä, som limmas fast i skåror i däcket.

Det färdiga skrovet putsas noga med fina sandpapper eller smärgelduk. Hela skrovet målas först i akvarellfärg, varefter det fernissas. Kanonerna målas i guldbrons, lavetterna i träfärg, kanonportarna målas i mörkbrunt. Ornamenten i guld, kanondäckets reling i vitt, därunder hela skrovet mörkbrunt. Masterna skall behålla naturfärgen, men »rårna» görs svarta. Vant, stag och »gärdar» görs av vit syträd eller liknande material, men blocken görs bruna.

Observera att på blåkopian den vita delen av relingen i verkligheten är svart. Vi har för säkerhets skull gjort en rätvänd svartbild av chebecken i skala 1:3 mot originalritningen i HF nr 3, och det är den som är inledningsvinjett till denna artikel. *Il Svedese.*



FULL FART PÅ U-KONTROLL

Det är lusteligt vad vi här i landet fort tar efter amerikanare och engelsmän. Se bara på modellracing — på bara några år har vi nätt opp nått upp i jämbredd med deras förnämsta prestationer. Samma sak med det några år yngre U-kontrollflygandet. Som en farsot har det spritt sej till snart alla landsändar. På ryktets vägar har vi hört talas om utvecklingen och det stora intresset — och HOBBYFOLK hoppas i ett kommande nummer få publicera ett vederhäftigt reportage om U-kontrollmodeller.

Kanske kan vi vänta något intressant i U-kontrollväg från våra läsare! Skriv och rita och berätta!

När linstyrda modeller för en tre år sen slog igenom i Stockholm var det nog många av de äldre modellflygarna som ryckte på axlarna och inte tyckte detta vår något särskilt. Att låta en dieselknarr surra runt omkring en tycktes knappast underhållande — ja rent av tråkigt för en åskådare. Men pionjärerna *Arne Widén* och familjen *Pinotti* stod på sej och när deras modeller inte bara »snurrade runt» utan också började sniffa och stiga brant och dyka — med andra ord flyga avancerat i en enklare skola — värvades nya anhängare. Bolaget *Hedén-Smedberg* blev intresserat och *Cumulus* kom och snart var rulljansen igång över hela landet.

Och när Cumulus-*Rosén* vid SM i modellracing i Vinterpalatset 1947 hjälpte till att fylla ut programmet med sina linstyrda modeller blev man på det klara att detta var en verkligt publikdragande historia. Att en ettrigt knarrande flygmodell med cm-mån susade förbi publikums näsor ansågs vara ett veritabelt folknöje helt i den nervpirrande stylen à la Améique!

U-kontrollflygning blev ett omtyckt revy-nöje vid de mest skilda tillställningar.

Och i dag. Gamle landslagskämpen *Lennart Segerfelt* flyger varje dag med sin stuntmodell



utanför Mässhallen i Göteborg, där det under första veckorna i april pågår en stor hobbyutställning. Han lockar massor med människor som håller på att vrida nacken av sej under modellens våldsamma manöver i luften. Den modellen gör hart när vadsomhelst från multi-looping och vingover till ryggflygning.

Det är ingen vilostund precis att flyga stunt. Det är oerhört påfrestande och efter en uppvisning på knappa fem minuter är man minst sagt nära kollaps. En stuntmodell med sina stora höjdroderytor är oerhört känslig och kräver noggrann uppmärksamhet i varje sekund. På bråkdelen av en sekund kan modellen ligga i rykande hög på marken.

Inte heller får stuntflygning bli en rutinsak — ja den kan helt enkelt inte bli det. Som en dag

När detta
mit ut är d
härligaste ti
väckte fram
vi de stolt
och modelle
fälten.

Och den
inte funder
tjusas inte
luften och
att bära en
ben och fi
Flyger! Flyg

Säj! Kan
hobby nåns
man?

— — —

Vi kan nc
tid framför
mycket —
Vi har två
måste kämp
23 juli går
veckan efte
tävlingar i
Vi har redan
melsfärdsdag
ska kämpa
världens bäs

när vännen »Seft»
han nu flyger me
den från en vingo
några varv — och
fann sej i ryggläg
dellen blev det i s
ning i den »Seftsl
kraftigare utslag
att modellen sjönl
slut gjorde en kra
så dags att komma
rerat inverterat!!!

På tal om Göte
talet i Aeroklubl
»stuntat vilt» på e
om staden. U-kont
utrymme och man
flygflottilj för att

Lövet

När detta nummer av Hobby-Folk kommit ut är det full vår och modellflygarens härligaste tid är väl också den mest svårväckte framme ur sitt vinteride. Nu prövar vi de stolta idéer vi kläckte i vintras och modellerna leker i vida kurvor över fälten.

Och den som har varit lat i vinter och inte funderat ut något nytt eller byggt, tjusas inte också han av den härliga vårluften och känner att den är som skapt att bära en modell! — Och letar i skrubben och finner fram något som flyger! Flyger! Flyger!

Säj! Kan någon som gripits av denna hobby nånsin sluta upp med den? Kan man?

— — —

Vi kan nog säja att vi har en lovande tid framför oss. Vi kommer att få flyga mycket — och vi m å s t e flyga mycket. Vi har två stora tävlingstillfällen då vi måste kämpa för vår svenska prestige. 23 juli går Wakefield Cup i Finland och veckan efter har vi stora internationella tävlingar i Eslöv med wakefielddeltagare. Vi har redan satt igång och på Kristi Himmelsfärdsdag koras de sex grabbar, som ska kämpa för det blågula i Finland mot världens bästa. Och de lika många segelmodellflygare som ska visa vår höga segelmodellstandard i Eslöv för också världens bästa.

— — —

Med detta vet vi alltså att det kommer att hända en hel del inom modellflyget i vår och sommar. — Men vad kommer vi att veta mer än om våra lokala aktuella framgångar? Vad kommer vi att veta om vad som görs i landet i övrigt? Sådana nyheter står inte i dagspressen och inga andra tidningar heller — utom i HOBBY-FOLK! Där kan vi läsa om det. Där kan Malmös modellflygare läsa om vad Östersunds modellflygare gör.

MEN PÅ ETT VILLKOR! Det är: att landets klubbar skaffar sej en kontaktman som är någorlunda slängd att skriva bokstäver och när det hänt något trevligt inom klubben eller nån bra modell kommit fram, så skriver han till HOBBY-FOLK och berättar efter sin förmåga — stavar han dåligt så hjälper redaktören honom!

Låt oss hjälpas åt att göra HOBBY-FOLK till forum för modellflyget! En plats där vi kan intimt diskutera våra idéer och få idéer.

Ju mer vi hjälps åt desto bättre blir vår tidning! Tänk på att HOBBY-FOLK är landets enda hobbytidning — och den är v å r!

när vännen »Seft» höll på att trimma den modell han nu flyger med vid Mässan hade han fått in den från en vingover i ryggläge och snurrade så några varv — och glömde bort att modellen befann sej i ryggläge och när han skulle stiga modellen blev det i stället plane! Det blev kortslutning i den »Seftska» hjärnan och han gjorde än kraftigare utslag på höjdrodret med den påföljd att modellen sjönk ytterligare. När modellen till slut gjorde en kraschlandning i ryggläge var det så dags att komma ihåg att han skulle ha manövrerat inverterat!!!

På tal om Göteborg kan jag nämna att flertalet i Aeroklubben så gott som varje söndag »stuntat vilt» på en liten äng inne i skogen öster om staden. U-kontrollflyget kräver relativt ringa utrymme och man slipper åka ända ut till Säve flygflottilj för att få flyga. Inte heller är man så beroende av vädret — för det mesta är det lugnt på den lilla ängen inne i skogen.

Stuntflygning har väl annars inte kommit igång i så stor utsträckning i landet. (?) *Börje Börjeson* och *Segerfelt* fick som deltagare i det svenska wakefieldlaget i England i somras se en engelsman stunta på Cranfield — och det blev genast kontakt! I vintras byggde de varsin modell efter engelska idéer. Som Börjeson dyrkas av grabbarna i Göteborg som en halvgud dröjde det inte länge förrän det vimlade av U-kontrollmodeller.

I nästa nummer av HOBBYFOLK hoppas vi få med några ritningar av dessa stuntmodeller och vi tror att de ska intressera vår händiga läsekrets. Vi har förresten haft ett par ritningar i HOBBYFOLK under andra halvåret 1949.

Till konstruktionen är dessa stuntmodeller

mycket enkla. På ett par dar hinner man »smälla» ihop en modell. Kroppen är av enklaste tänkbara lådmodell och limmas ihop av fyra balsaflak. Vingen är av »lagårdsdörrtyp» med helt neutral profil och stabilisator och höjdroder av balsaflak utan profil. Något landningsställ används inte och för att propellern inte ska krascha vid varje landning är den av böjligt plastmaterial, som finns att köpa i handeln.

Det är inte närmare känt om modellflygarna i Malmö har börjat flyga stunt än. Av rapporterna att döma håller de sej till de vanliga U-kontrollmodellerna och inriktar sej på hastighetsflygning. *Anders Håkansson,* den gamle friskusen, slog ju nyligen svenskt rekord. Men hastigheten tycks mej rätt blygsam än och där ligger vi långt efter amerikanarna. 94 km/tim är ju inte mycket. Men när Anders byter ut sin gamla Ohlson 60 mot en extremare racermotor som Mc Coy eller Hornet bör han snart vara uppe i det dubbla.

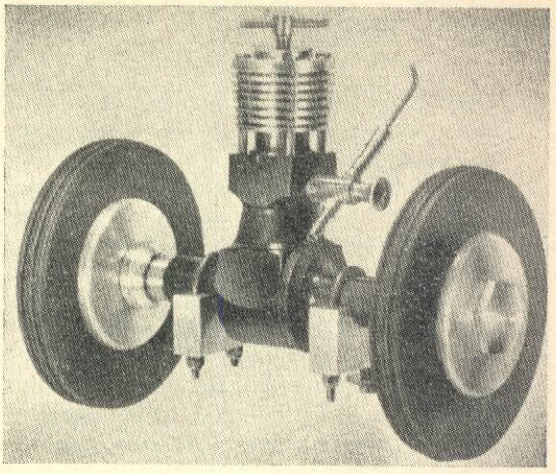
I Linköping har man på senaste tid specialiserat sej på reaktionsdrift och uppnått sensationella hastigheter. Fantastiskt förefaller det att med en modell kunna flyga 270 km/tim. Så fort har nämligen ledande kraften i linköpingsklubben Cyklon *Karl Axel Jansson* flugit. Hans klubbkamrater är inte stort sämre. Dom har ju inte långt till gällande världsrekord 280 km.

Med en reakärra torde det vara rätt fåfängt att försöka stuntflyga. Det måtte vara oerhört arbetssamt ändå att med den korta linan på omkring 20 meter följa med modellens 270 km-dans runt, runt. Med dessa snabba modeller kommer modellflygkonstruktionen in på helt nya banor och kräver i stort sett samma idéarbete som med riktiga flygplan. Hållfasthetsberäkningar och strömlinjeutformning. Det måste vara rejäla don detta.

När får vi en friflygande reamodell? Om det nu nånsin går? En sån snabb tingest skulle ju på några minuter kuska iväg till Uppsala om den startades på låt oss säja Skarpnäcks flygfält — och det vore allt en väl lång väg att skubba efter! Det skulle i så fall vara att man använde sej av radiostyrning. — Det öppnar vida perspektiv i fantasin — och det är väl bäst att den friflygande reakärran tills vidare får hålla till där.

Löwen.

Nästa nummer av
HOBBYFOLK
utkommer den 1 juli 1950



Jaguar

med tvillingaxel

Vid alla modellmotorer har varje modellracerbilsentusiast någon gång önskat, att hans motor skulle ha en genomgående axel, så att man bara behövde sätta på två hjul och montera in motorn i bilen utan alla besvärliga kraftöverföringar. J. A. Oliver, en av de sex engelsmän som gästade modellracergrabbarna i höstas, kunde redan då visa upp en sådan motor, och han lovade att den inom kort skulle vara serietillverkad.

Nästan samtidigt som »frilistningen» av engelska varor kom till och den svenska importen från England av hobbygrejor plötsligt blev fri, kom Olivers »Jaguar» med tvillingaxel hit, och nu är alltså drömmen om den genomgående axeln verklighet.

Endast till för kort tid sedan höll Oliver med sin Jaguar det brittiska rekordet. (Nu är Buck i farten igen! Men han har ingen fabrikstillverkning. . .) Det löd på 90 km/tim.

Motorn är på 2,5 cc, det högsta enligt den engelska dieselklassens regler, och hela aggregatet är konstruerat speciellt för bildrift och för genomgående axel. Det har också den relativt stora slaglängd som erfordras för att få ut fulla styrkan vid bildrift och har av denna orsak ett maximivarvtal på drygt 10 000 varv pr minut.

Jaguaren är ett särdeles välgjort arbete, och motorn är välkänd för sin säkra gång. Man kan lätt slå igång den för hand. Aggregatet har en fastsättningsklack för montering i bilen direkt. Man behöver således inte göra några speciella anordningar på egen hand.

Engelsmännen har i allmänhet specialbränslen för dieslar, där huvudbeståndsdelarna är råolja, eter och ricinolja. För att få litet extra krut i motorn, sätter de gärna till litet amylnitrat. Det rådet lämnade Oliver beredvilligt redan i höstas. Mängden skall vara mellan 1 och 5 procent.

Mills di

Bilden nedan
Mills dieselfami
i Sverige, men
amerikanska väl
arna från USA.
engelska »mode
Row, som framg
marknaden med
troduceras på d

Man har tre n
cc och en på 2,
i specialutföran

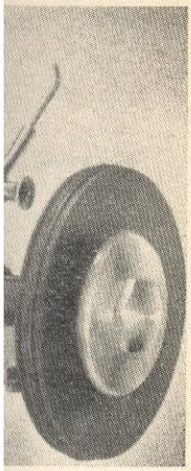
Den minsta på
het till ED »Bee
har den ett bron
lagrad direkt i



gängad på cylind
ligtvis ägnade att
set, 39:50 i svens
renskraftigt. Övr
gram.

Mills 1,3 cc (M
cc Mark I, som
Kompressionen j
alltefter hastighe
flygning, dubbla
kanaler, dubbla
vid 7500 r.p.m. O
vid fabrikationen
kontroll och frifly
bilar och båtar m

Den »stora» mo
och lämnar 0,17
andra båda motor
väger 225 gram oc
är en universalmo
ler, flyg, bilar el



llingaxel

arje modellracer-
t, att hans motor
, så att man bara
montera in mo-
liga kraftöverfö-
e sex engelsmän
barna i höstas,
sådan motor, och
skulle vara serie-

ingen» av engel-
ska importen från
igt blev fri, kom
tel hit, och nu är
omgående axeln

höll Oliver med
let. (Nu är Buck
ingen fabrikstill-
/tim.
ögsta enligt den
ch hela aggrega-
bildrift och för
kså den relativt
ör att få ut fulla
denna orsak ett
varv pr minut.
gjort arbete, och
a gång. Man kan
ggregatet har en
g i bilen direkt.
a några speciella

t specialbränslen
elarna är råolja,
itet extra krut i
t amylnitrat. Det
gt redan i höstas.
ch 5 procent.

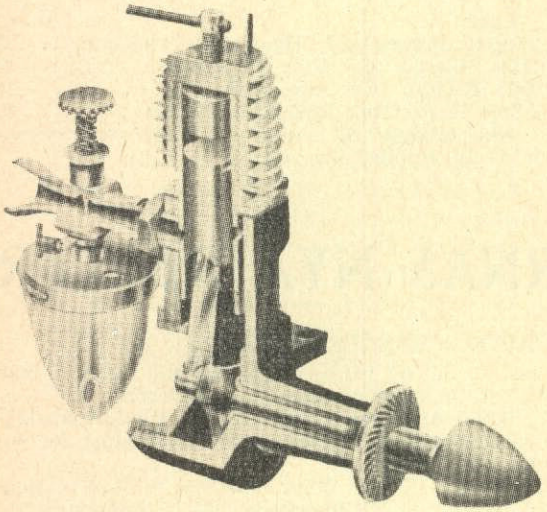
b b y f o l k

Mills dieslar

Bilden nedan visar den minsta medlemmen i Mills dieselfamilj. »Mills Brothers» har god klang i Sverige, men de skall inte förväxlas med de amerikanska välsjungande och svarta swingsångarna från USA. I det här fallet är Mills Bros engelska »model engineers» från Southampton Row, som framgångsrikt har försett den engelska marknaden med tusentals dieslar och som nu introduceras på den svenska marknaden.

Man har tre modeller, en på 0,75 cc, en på 1,3 cc och en på 2,4 cc. Den mellersta finns också i specialutförande för båtar och bilar.

Den minsta på 0,75 cc är en direkt motsvarighet till ED »Bee», men något mindre. I gengäld har den ett bronslager för vevaxeln (Bee har axeln lagrad direkt i lättmetallen) och cylindertoppen

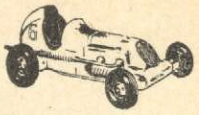


gängad på cylindern, båda arrangemangen naturligtvis ägnade att ge motorn stor livslängd. Priset, 39:50 i svenska kronor, är mycket konkurrenskraftigt. Övriga data: 9000 r.p.m., vikt 60 gram.

Mills 1,3 cc (Mark II) är en förbättring av 1,3 cc Mark I, som såldes i 12.000 ex. i England. Kompressionen justerbar mellan 14:1 och 17:1 alltefter hastigheten, tank för 3 à 4 minuters flygning, dubbla utblåsnings- och överströmskanaler, dubbla glidlager för vevaxeln, 0,08 hk vid 7500 r.p.m. Ofta använd som standardmotor vid fabrikationen av engelska byggsatser för U-kontroll och friflykt. Finns i specialutförande för bilar och båtar med svänghjul.

Den »stora» motorn på 2,4 cc gör 10 000 r.p.m. och lämnar 0,17 hk, samt har, i motsats till de andra båda motorerna, roterande slidventil. Den väger 225 gram och har separat tank, varför den är en universalmotor för all slags drift av modeller, flyg, bilar eller båtar.

Nyheter från Eskader



★ MILLS P 75, Dieselmotor 0.75 cm³, 8.000—10.000 v/min. m. bronslagrad vevaxel ..... Kr. 39:50
★ MILLS MK II, Dieselmotor 1,3 cm³, 8.000—10.000 v/min. m. bronslagrad vevaxel .. » 58:50
★ MILLS MK III, Dieselmotor 2,4 cm³, 10.000 v/min. 0.17 Hkr. m. bronslagr. vevaxel » 69:—
★ E. D. COMP. SPECIAL, 2 cm³, 6.500 v/min. ..... » 74:50
★ JAGUAR, Dieselmotor, 2,5 cm³, 6.500 v/min. ..... » 98:50
★ JAGUAR RACERBILMOTOR m. dubbeldriv. mont. gummihjul, 8—14.000 v/min. 1/5 Hkr. (uppnådd hastigh. 103 km/tim. ..... » 145:—
★ MIDGETRACERBIL av aluminium, byggsats ..... » 28:—
★ MIDGETRACERBIL, av aluminium, monterad ..... » 40:—
★ TETEX 50 med tillbehör .... » 8:75
» 100 » » .... » 17:50
» 200 » » .... » 24:50
» 350 » » .... » 33:50
★ JETEX RESERVDELAR finnes i lager.
Fullständiga prislistor innehållande motorer, byggsatser, reaktionsaggregat och tillbehör sändes mot 20 öre i frimärken.

ESKADER

Gumshornsgatan 8 STOCKHOLM
Telefon 62 18 53.

SJÖINTRESSERADE HOBBYISTER I STOCKHOLM!

Om tillräcklig anslutning erhålles, och om intresse finns för saken, kommer Hobbyfolk att i maj månad på kvällarna anordna en kurs i enklare terrester navigation. Kostnaden beräknas bli c:a 10 kronor per deltagare. Skriv till Hobbyfolks red. eller ring 21 44 16, disp. Franzén, om du är intresserad.

NÄSTA NUMMER UTKOMMER I JULI!

Under sommarmånaderna utkommer Hobbyfolk, liksom förra året, endast varannan månad under sommarmånaderna maj—september.

Under den extra långa pressläggningstid, som vi får på detta sätt, kommer en ny press att installeras i tidningens tryckeri och tidningen kommer delvis att omläggas. Det kan tänkas att vi ändrar format, sidantal och pris redan från nästa nummer!

Hobbyfolk har under det första halvåret i år liksom förra året utkommit med 4 nummer. För att det, som utlovats, skall bli sammanlagt 10 nummer, utkommer under hösten antingen ett extra nummer eller också ett dubbelt julnummer.



HÄLSNINGAR FRÅN "HÖKEN".

Vi skulle gärna vilja veta tids- och hastighetsrekorden för Auster. Våra bästa resultat är: tid 12,1 sek., hastighet 18 km/tim och 8 varv. Vi tävlar även i hinderflygning och lastflygning. Just nu bygger vi Örnungar. Vi undrar, om inte identifieringstävlingarna skulle kunna komma tillbaka (som pris skulle då en eller två Austers vara lämpliga). Till sist ber vi att få skicka modellflygarhälsningar till Gödelövs Aeroklubb.

Högaktningsfullt

Modellflygklubben Höken. *Bo Dreiwitz,* ordf.

RED:S SVAR. Identifieringstävlingarna skall komma som en blixt! Läsekretsen är gärna välkommen med silhuetter, 5 till 7 cm långa! En tävling mellan Höken och GAK vore inte så dumt — ni kan ju ringa per telefon till varandra under tävlingens gång och sedan skicka sedvanlig rapport till Hobbyfolk!

Vi vet inte om nedanstående resultat är några rekord, men vi har från Sigurd Isacson fått några intressanta uppgifter om resultaten med Auster, Safir och Mustang:

Tid:

Göte Johansson, Karlstad, *Mustang* .... 20 sek.
Torsten Strand, Adelöv, *Auster* ..... 14 »
Anders Westin, Vejbystrand, *Auster* .... 13,6 »
Anders Westin, Vejbystrand, *Safir* .... 12 »

Hastighet: *km/tim:*

Lennart Corfitzon, Vejbystrand, *Mustang* .. 31,1
N. Persson, Jularbo, *Mustang* 30
Nils Nilsson, Gödelöv, *Safir* 28
Anders Westin, Vejbystrand, *Auster* 23,4

Med specialbyggd *Auster* (vingarna i annan form) har Ruben Gunell, Jularbo, kört 39 km/tim.

Last: *gram:*

Jörgen Borregaard, Hammarö, *Mustang* .. 100
Nils Nilsson, Gödelöv, *Mustang* 48
Nils Nilsson, Gödelöv, *Safir* 42
Börje Andersson, Bullmark, *Auster* 39

Alla tillägg till listan tas emot med största nöje av Hobbyfolks red.

MODELLRACERBILARNAS NYA REGLER

NYA MITE-KLASS-REGLER.

Det internationella modellracerförbundet har utfärdat nya bestämmelser för småvagnsklasserna. Inför chansen att verkligen göra några korta enkla bestämmelser har man alldeles blundat och i stället gjort en rad invecklade storleksbestämmelser och tävlingsregler.

SVENSKA REGELN

såsom modellracergrabbarna i allmänhet skulle vilja ha den kan sammanfattas med några få ord: *Klass A* motor med slagvolym max. 3,24 cc (= 0,199 kubiktum). *Klass B* motorer med slagvolym max. 5,00 cc (= 2,99 kubiktum). *Alla andra mått fria.*

AMERIKANSKA REGELN

som alltså är internationell har först en massa måttbestämmelser som är gemensamma för klass A och B, av vilka må nämnas: Längd max. 11,5 tum. Spårvidd max. 4,5 tum. Hjulbas max. 7 tum. Sittbrunnen: vidd min. 1,75 tum, längd min. 1,75 tum, djup min. 1,5 tum. Motorn skall ligga mellan axlarna och får endast med tändstiftet överskjuta vagnens högsta punkt. Sittbrunnen skall ligga mellan axlarna.

I motsats till svenskarna förbjuder amerikanarna typer som inte ser ut som en konventionell racer (proto).

TÄVLINGSREGLERNA BJUDER PÅ

en hel del av intresse, framför allt arbetar man på att få fram ungdomen, juniorerna.

Klass A Junior. Bilar med upp till 3,24 cc slagvolym, endast fabrikstillverkade. Endast för juniorer.

Klass A Senior. Bilar med upp till 3,24 cc slagvolym, fabrikstillverkade eller hemmagjorda. Både seniorer och juniorer får tävla i denna klass.

Klass B. Bilar med mellan 3,25 och 5,00 cc slagvolym, fabrikstillverkade eller hemmagjorda. Seniorer och juniorer får deltaga.

Fabrikstillverkade vagnar skall användas som de blivit köpta, endast däck, bygel och tank får ändras.

NYA KATALOGREGLER.

»Katalogklassen», den klass, där svenskarna kör med fabrikstillverkade amerikanska modellracerbilar blir allt mindre populär, och den verkliga knäcken får den väl nästan, sedan IMRCA släppt ut den nya regeln. Gällande världsrekord har konserverats, och under första halvan av 1950 instiftas ett nytt rekord. Bränsleavstängningsventil har förbjudits, och tävlingssträckan är fördubblad till en halv engelsk mile. Bilen får inte stannas annat än med avstängning av den elektriska tändningen. Om bilen stannas på annat sätt, »säckas» eller dylikt, är starten ogiltig.

tävlingarna skall
sen är gärna väl-
7 cm långa! En
AK vore inte så
telefon till var-
och sedan skicka
k!
resultat är några
urd Isacson fått
resultaten med

ang .... 20 sek.
..... 14 »
ster .... 13,6 »
afir .... 12 »
km/tim:
Mustang .. 31,1
..... 30
..... 28
uster 23,4
ingarna i annan
, kört 39 km/tim.

gram:
Mustang .. 100
g 48
..... 42
ster 39
mot med största

EGLER

R PÅ
allt arbetar man
rerna.
till 3,24 cc slag-
e. Endast för ju-

till 3,24 cc slag-
r hemmagjorda.
r tävla i denna

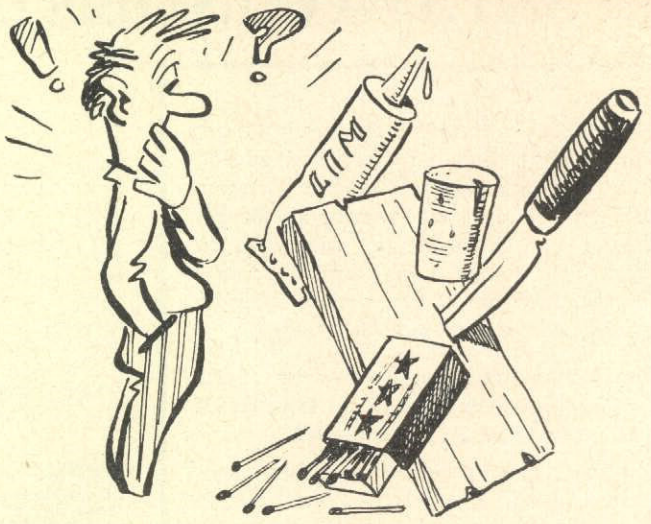
3,25 och 5,00 cc
er hemmagjorda.
aga.
ll användas som
gel och tank får

där svenskarna
rikanska modell-
är, och den verk-
n, sedan IMRCA
nde världsrekord
örsta halvan av
Bränsleavstäng-
tävlingssträckan
elsk mile. Bilen
avstängning av
bilen stannas på
ylikt, är starten

b b y f o l k

Jättetävling!

VEM ÄR SVERIGES HÄNDIGASTE PERSON?



En kork, en full ask tändstickor och en träbit 5 x 100 x 200 mm av furu eller plywood är det material, som får användas vid Hobbyfolks nya stora händighetstävlan 1950, med många stora priser. Populärt kallar vi tävlingen »SM i händighet», och det gäller för de tävlande att hemma med en vass kniv eller ett rakblad som enda verktyg samt obegränsade mängder lim och en bit sandpapper (som endast får användas att slipa med) åstadkomma *något*, en husmodell, en bil, ett eiffeltorn eller vad de nu kan bli — *men kom ihåg, inga andra grejor får användas än en kork, en full ask tändstickor och en träbit i föreskrivna mått. Korken får inte vara större än att den går i en vanlig enlitersbutelj.*

TÄVLINGSTID: Tillverkade föremål insänds väl förpackade, helst i en trälåda, till Hobbyfolks red., Järntorgsgatan 6, Stockholm, senast den 1 nov. 1950.

PRISER. *1:a pris:* Glasvas med inskription, plakett och valfritt material från svensk hobbyfirma för 25:—.

2:a till 4:e pris: Plakett och valfritt material från svensk hobbyfirma för 25:—.

5:e till 10:e pris: Plaketter och valfritt material från svensk hobbyfirma för 10:—.

Liksom vid tävlingen i uppsatsskrivning får den som så vill utbyta 25-kronorspriset mot en byggsats till en modellracerbil.

SKOLOR

Flygmekanikerskolan i Mölndal

Ynglingar, som äro i åldern 15—23 år och har 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:— pr 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 svetsning, 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 1950.

Läsåret, som omfattar c:a 11 mån. med 48 timmars undervisning per vecka, börjar den 1 augusti 1950.

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

Styrelsen.

UPPSATSTÄVLINGEN BLEV SUCCÉ

Hobbyfolks uppsatstävling över ämnet »Min Hobby» blev en stortartad succés, och vi har låtit övertala oss att *fortsätta tävlingen hela året ut!* Framför allt är det intresset från skolorna, som var större än väntat, och många nya läsare fick inte veta om tävlingen förrän i sista minuten och ville gärna vara med och tävla.

Uppsatstävlingen fortsätter, och i pris utdelar vi nu FÖR VARJE NUMMER EN MODELLRACERBIL I BYGGSATS.

De som inte vill ha en bil, utan något annat i stället, kan själva välja i någon av de många svenska hobbyfirmornas kataloger någon hobbyartikel och önska sig den som eventuellt pris. Priset får i så fall ej överstiga 25 kronor i värde. Här är alla tiders chans att skaffa sig en begärlig hobbysak, en jetex-motor, en byggsats, en bil... Sätt Er ner och skriv, gott folk! Varje månad går vi igenom de inkomna uppsatserna, de bästa publiceras, och den allra bästa belönas med en bil eller vad uppsatsskrivaren önskar!

Bidragen adresseras till Hobbyfolk, Järntorgsgatan 6, Stockholm. Skriv om möjligt på stora ark på varannan rad och endast på bladets ena sida — så ser nämligen ett *riktigt* tidningsmanuskript ut!

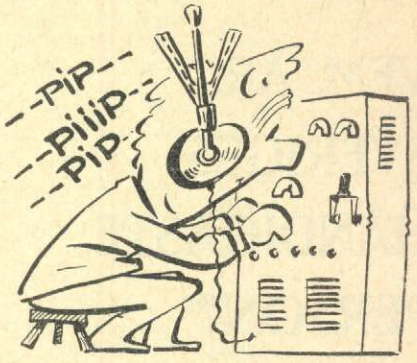
DX-ing

(Belönad med första pris)

När jag var tio år, började jag med min första hobby. Under de sex år, som sedan förflutit, har jag haft massor av hobbies. Några sysselsättningar, som jag haft eller ännu har, är frimärkssamling, myntsamling, insektssamling, modelljärnvägsbygge, modellflyg, journalistik, föreningsarbete, idrott- och DX-ing.

Att skildra varje hobby för sig skulle ta för stor plats. Jag föredrar därför att berätta något om min senaste käpphäst, DX-ing.

Vad är DX-ing? Jo, det är den internationellt vederlagna förkortningen för distance listening, d. v. s. kortvågslyssnande, om man får försöka



översätta det så. Kortvågslyssnarna jorden runt är i själva verket en imponerande skara.

Nu skall man inte tro, att man kan säga, att man är DX-are, bara för att man hör på kortvåg en kväll.

En DX-re lyssnar på en station i minst en halv timme, och under tiden skriver han upp detaljer ur programmet, hur programmet hördes, om det var några störningar och vad slags störningar det var. Sedan skriver han ner en lyssnarrapport, vanligen på engelska, vilken han skickar till stationen han lyssnade på. Efter en tid, någon månad kanske, får han ett brev eller ett s. k. verifikationskort från stationen ifråga.

Det är detta som DX-ing går ut på, att få så många »veries» som möjligt och helst från sällsynta och svårfångade stationer.

Jag har nu haft DX-ing som hobby i snart fem månader. Skolarbetet och andra hobbies gör, att jag inte kan DX-a så mycket som jag har lust till. — Jag har f. n. veries från tio stationer representerande fyra världsdelar, jag har ännu inte fått från Australien.

Få hobbies får man väl ut så mycket nytta och glädje ur som DX-ing. De flesta stationerna sänder på engelska, franska, spanska, ryska eller tyska. Ganska många stationer sänder också på svenska, ty svenskan är verkligen något av ett världsspråk på kortvåg. Genom att lyssna till utländska språk tränar man upp sitt språköra, och det har man ju allltid nytta av. Programmen som sändes är ofta reklam för de olika länderna. Canada och Turkiet m. fl. sänder broschyrer och böcker om landet gratis till sina rapportörer. För någon tid sen fick jag sålunda från Canada ett verifikationskort, en karta över Canada och en broschyr, »Canada from sea to sea». Dessutom får jag sen en tid tillbaka dess intressanta programhäfte »This is Canada» en gång i månaden.

En annan station, som omhuldar oss DX-are särskilt, är OTC-2 i Belgiska Congo. Den sänder ett program på svenska varannan fredag, vilket brukar vara oerhört intressant. Dessutom sänder den varje onsdag en s. k. DX-bulletin på engelska med värdefulla tips om olika radiostationer. Denna station har också en klubb »Amongst Friends», vilken arbetar för »Vänskap, Bättre samförstånd mellan folken och Internatio-

och F

nell goodwill».
denna klubb, son
klotet.

Roligt är det
håller sig väl fr
den sänder varj
ett program, som
som det knappa
världen. Det ä
OTC-2 delvis åt
land har det bi
detta program,
Club.

Radiotjänst ge
tabellen i världe
länder och värld

Det finnes oer
min hobby, men
statera, att denn
ligar det, som all
och innerligase
delse med varan

Tumm

(Hedersomnäm



En dag hade j
så åkte jag in till
liten, som skulle
där och väntade
disken och få mi
i hågen tågade ja
gjorde precis som
ningen. Snart had
alltid något på s
och inga gummisn
dag, för att provi

Dagen därpå v
nästan vindstilla.
kom en hel leksk
rade upp i en klät
ma och provflyga
rätt så dåligt, me

och FORTSÄTTER

nell goodwill». Jag är medlem nummer 645 i denna klubb, som har medlemmar över hela jordklotet.

Roligt är det också att konstatera, att Sverige håller sig väl framme inom DX-ing. Radio Sweden sänder varje lördag kl. 8,15 på 49,46 meter ett program, som heter »Sweden calling DX-ers», som det knappast finns motsvarighet till i hela världen. Det är förresten denna bulletin som OTC-2 delvis återutsänder varje onsdag. I England har det bildats en klubb för lyssnare till detta program, nämligen the Sweden DX-Fan Club.

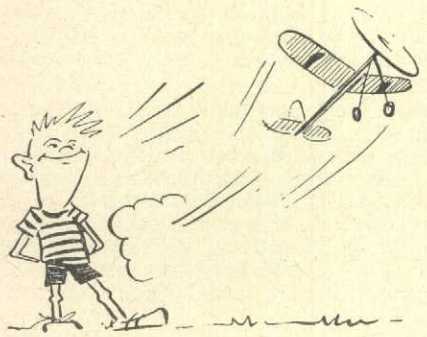
Radiotjänst ger också ut den bästa kortvågstabellen i världen, vilken finner köpare från alla länder och världsdelar.

Det finnes oerhört mycket att säga om denna min hobby, men jag får väl sluta med att konstatera, att denna hobby till stor del förverkligar det, som alltid varit människornas djupaste och innerligase önskan: — Att komma i förbindelse med varandra, att lära känna varandra!

»Nulle.»

Tummeliten

(Hedersomnämnande)



En dag hade jag fått 4 kronor av pappa och så åkte jag in till Wentzel och köpte en Tummeliten, som skulle vara så lätt att bygga. Jag stod där och väntade otåligt att få kommat fram till disken och få min modell. Jag fick den och glad i hågen tågade jag hem för att börja bygga. Jag gjorde precis som det stod på byggnadsbeskrivningen. Snart hade jag den klar, men det fattas alltid något på slutet — jag hade ingen såpa och inga gummisnoddar. Jag fick vänta till nästa dag, för att provflyga modellen.

Dagen därpå var det strålande solsken och nästan vindstilla. Då jag skulle börja att prova kom en hel lekskoleklass för att titta. Jag klättrade upp i en klätterställning för att börja trimma och provflyga. De första gångerna gick det rätt så dåligt, men sedan gick det bättre.

MÅNADENS UPPSATSER

är många och bra, och red. hade ett väldigt arbete och besvär med att finna någon, som kunde anses bättre än alla de andra. Till slut har vi emellertid beslutat dela ut två bilar i stället för en, och det blir — lustigt nog — två Nilssöner, som blir de lyckliga, nämligen Nils Nilsson, Björnstorp, för uppsatsen »DX-ing» nedan, och Börje W. Nilsson, Malmö, för uppsatsen om polflygning, som publicerades i förra numret. »DX-ing» är ju mycket välskriven och ger god behållning för läsaren, och det enda den möjligen saknar är det *humoristiska* inslaget, men det tycks vara svårt att klara av, och det vanligaste knepet var för de flesta att beskriva en präktig kvaddning. Humor fanns det däremot gott om i »Polflygning», men den störtes kanske litet av den onödigt stora reklamen för Isacsonsmodellerna.

Extra hedersomnämnande får författarna av uppsatserna »Titta på stjärnorna» och »Tummeliten», den senare skriven av en 12-åring. Bravo!

De bästa av de övriga bidragen är publicerade nedan — en del i utdrag. Helst skulle vi ha publicerat *alla* bidragen, för det fanns en hel del att lära av dem. Många skrev för mycket om sig själva och för litet om hobbyn, andra var så besjälade av ändamålet — att vinna bilen — att enkelt och flärdfritt avrunda sina uppsatser med något i den här stilen: »Nu har jag skrivit tillräckligt. Skicka bilen omedelbart!»

Efter ett tag sa' en liten pojke: »Prova om den kan gå med motor nu». Jag provade, och se, den gick riktigt bra. Jag trodde knappt mina ögon när den lilla kärran svävade omkring på 5 meters höjd.

Då småbarnen såg det så började de skrika och skratt och springa efter min Tummliten. Jag flög och flög ända tills några äldre grabbar kom och skulle börja med segelflyg. Då vart jag övergiven och smågrabbarna ville nu bli segelflygare lika gärna som de skulle blivit motorflygare när jag körde med Tummeliten.

Men, som nästan alla motormodeller inte håller så länge gick min Tummeliten också sönder. Men jag flög lika mycket för det, fast stora bitar var ur vingarna, fena och stabilisator.

Men en dag störtade Tummeliten för mig och vart bara en skrothög. Men tur nog avskräcktes jag inte utan fortsatte att bygga olika sorters modeller. och tänker fortsätta länge än.

Lars Hedberg, Nacka.

Yngste man på plan skrev ordagrant av ett stycke ur »Pippi Långstrump», men bokens författarinna är nog inte intresserad av modellracerbilar. En deltagare skickade med två fotografier — tack! tack! — men dessa var tyvärr en smula oskarpa för trycket.

TIPS FÖR FÖRFATTARNA!

Skriv inte för mycket i »jagform». Det är om *hobbyn* uppsatsen skall handla.

Försök få med några humoristiska saker.

Vi efterlyser särskilt någon uppsats om *akvarier*. Det fanns ingen sådan med. Modelljärnväg, teckning, skulptur, måleri är inte heller representerade.



Titta på stjärnorna

(Hedersomnämnande)

En hobby som sällan låter tala om sig, är amatörastronomin. Att denna bedrives utav endast ett fåtal, förklaras däruti att denna hobby kräver intresse för astronomi, samt en icke ringa mängd tålamod. Eftersom jag och min fader alltid haft intresse för denna vetenskap, togo vi för två år sedan steget fullt ut. Då satte vi oss nämligen för att bygga ett spegelteleskop. Detta resulterade i ett snabbt inköp utav civiling. R. Schöldströms bok, »Hur man bygger ett spegelteleskop». (Intresserade kunna erhålla denna genom närmaste bokhandel. Den kostar 4:85.)

Efter någon tid sattes byggandet igång. Det svåraste »kruxet» var slipningen utav huvudspegeln. Diametern var 15 cm, och djupet skulle vara 0,94 mm i centrum. För att erhålla en exakt skålform fick spegeln med jämna mellanrum genomgå vissa optiska prov. Nämnas bör, att enbart slipningen av spegeln tog 2 månader i anspråk.

Tuben gjordes utav masonite, och var ung. 1,5 meter lång. Denna placerades sedan på ett stativ, som var uppbyggt av metallrör. Stativet var så konstruerat, att man endast behövde vrida på en ratt för att följa en stjärnas rörelse på himlavalvet.

När teleskopet var färdigbyggt, skulle detaljerna justeras in. Då skulle speglar och okular justeras med stor noggrannhet, för erhållande av bästa skärpa. Hela »bygget» hade tagit ett år, och det hela hade kostat 50 kronor.

Så kom den stora dagen (förlåt, natten), då »apparaten» skulle provas. Det var en stjärnklar vinternatt, med strålande fullmåne. Helt naturligt började vi med observation utav månen. Teleskopet hade 100 gångers förstoring, så vi sågo ganska bra. Bästa tiidpunkten för månobservationer är emellertid vid halvmåne. Då kan man se skuggorna inuti kratrarna, samt bergens egna skuggor, vilket är en tämligen intressant sak.

Planeterna äro även de mycket intressanta och vackra. Man kan i teleskopet se t. ex. Jupiter med dess 4 största månar, eller Saturnus med den välbekanta ringen. Vädret har dock endast tillåtit en observation av planeten Mars, men denna utföll till full belåtenhet. Vi kunde då se bl. a. antydningar till »polkalotter» och »kanaler». Venus har »faser», liksom månen. Det är något enastående vackert att se denna strålande, bländvita himlakropp.

På himlen ser man också nebulosor (= vintergator), vilka i kikaren ser ut som små vaddsuddar. Der är samlingar av solar och solsystem. En sådan nebulosa är t. ex. Orion-nebulosan i Orions »svärd».

Fixstjärnorna utsättas också för mycken observation. Det lustiga är emellertid att dessa inte för stora, utan dessa blir istället mindre i teleskop. Dock ser man åtskilligt fler i teleskopet, än för blotta ögat. Stjärnorna erhålla knivskarpa kanter, och ser ut som små knappnålshuvuden. I stjärnbilden Pleiaderna, ser man för obeväpnat öga endast sju stjärnor, men med 100 gångers förstoring kan man med lätthet räkna 100 stycken stjärnor.

En del stjärnor, som t. ex. Castor, äro dubbelstjärnor. För blotta ögat synes Castor som en enda stjärna, men i teleskopet »delar den på sig» i två stjärnor. Med mycket stark förstoring ser man att det i verkligheten är 6 stycken stjärnor i en klunga.

Det är sådana och liknande fenomen som amatörastronomen får beskåda. Dock är han aldrig nöjd, utan siktar hela tiden på att bygga större och bättre apparater. Men att stå i timtal i bitande kall vinternatt, i väntan på att ett visst moln skall draga åt sidan, är tålamodsprövande. Endast ett 60-tal »hemmagjorda» teleskop finnes f. n. i Sverige (Enl. Svenska Astronomiska Sällskapet). Jag hoppas att deras ägare verkligen njuter av det som denna hobby ger, och att deras antal mångdubblats före år 1955.

Sigvard Månsson, Kallinge.

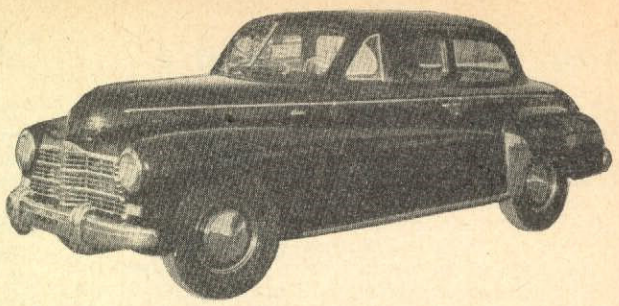
HF:s UTSTÄ ROND

Mellan den 18 motorutställning, het. Utställninge en del sport- och nya i fråga om publikmagneten ensamt majestät där utställningen tillhört prins Bir nu är i svensk äg kan ge en toppf uppmärksammat sonbil, men en ti len (se bilden) chassi PV-6A och »Effyh 500», som rande fram med på utställningen. upptogs av stand nog fann man må ccm. Särskilt fra cykeln från Nym teleskopfjädring. 125 ccm syntes oc ningen var »Rag han segrade med näck 1949. De »Ariel» m. fl. eng är kanske lite väl dödliga. Priserna mellan 3.000 och 3 125-kubikarna kos man får tro dagsp ven mellan Stockh av städerna, som efter Malmö. Arra torklubben Tändst

Hobbyutst

Hobbyutställning Malmö, som anor TFA, Reso och M vigdes den 6 apri Utställningens f konst. Många av här skulle med så större sammanhang storkonstnärer blar sniderіet var riklig utställare, av vilka högdjuren såsom T Hitler. De trevliga episoder ur livet. Samlarhobbyn ha me med avdelning

HF:s UTSTÄLLNINGS-ROND



Mellan den 18 och 25 mars pågick i Malmö en motorutställning, som rönte stor uppmärksamhet. Utställningen ville för publiken visa dels en del sport- och racermaskiner, dels det nyaste nya i fråga om standardmaskiner. Den stora publikmagneten var en »Maserati»-racer, som i ensamt majestät tronade mitt i Södra Saluhallen, där utställningen hölls. »Maseratin», som förut tillhört prins Bira, den kände racerprinsen, men nu är i svensk ägo, har en motor på 220 hkr, som kan ge en toppfart på 260 km/tim. Ett annat uppmärksammat utställningsföremål var en personbil, men en till utseendet ovanlig sådan. Bilen (se bilden) är specialbyggd på ett Volvochassi PV-6A och är ganska stilig. Midgetracern »Effyh 500», som bl. a. Åke Jönsson drog segrande fram med överallt i fjol, fanns också med på utställningen. En stor del av utställningen upptogs av standardmotorcyklar och glädjande nog fann man många nya svenska sådana på 125 ccm. Särskilt frapperades man av »NV»-motorcykeln från Nymans och »Monark», båda med teleskopfjädring. Gamla pålitliga »Husqvarna» 125 ccm syntes också. En annan HVA på utställningen var »Ragge» Sundquists gamla åk, som han segrade med i Saxtorp 1934 och på Skarpnäck 1949. De nya modellerna av »Triumph», »Ariel» m. fl. engelska maskiner var flotta, men är kanske lite väl dyra leksaker för oss vanliga dödliga. Priserna på dessa 500-kubikare ligger mellan 3.000 och 3.500 kronor, medan de svenska 125-kubikarna kostar ungefär 1.300 kronor. Om man får tro dagspressen, så är det strid på kniven mellan Stockholm och Göteborg om vilken av städerna, som skall få överta utställningen efter Malmö. Arrangör för utställningen var Motorklubben Tändstiftet.

Big Blue.

Hobbyutställning i Malmö

Hobbyutställningen »Med enkla medel» i Malmö, som anordnades av tidningen Arbetet, TFA, Reso och Malmö Modellbyggareklubb invigdes den 6 april i Södra Saluhallen.

Utställningens första avdelning bestod av konst. Många av de oljemålningar, som fanns här skulle med säkerhet gjort sig i betydligt större sammanhang. Kanske fanns flera blivande storkonstnärer bland dessa amatörmålare. Träsnideriet var rikligt representerat av en mängd utställare, av vilka många avbildat de politiska högdjuren såsom Truman, Stalin, Churchill och Hitler. De trevligaste sniderierna var dock små episoder ur livet.

Samlarhobbyn hade fått ganska stort utrymme med avdelningar för »ex libris», frimärken, medaljer, nålmärken m. m. liknande. Även fanns en monter för DX-ing med verifikationskort från hela världen.

Utställningens intressantaste del var onekligen den därpå följande, bestående av tekniska små mästerverk av allehanda slag. Naturligt nog fann man här olika variationer på temat »Skepp i flaska», men även varianten »skepp i glödlampa» fanns. Hur modellbyggaren burit sig åt i det fallet är väl hans lilla hemlighet. En mångfald av modellhus vann också publikens uppskattning. En ganska stor modell av Lunds gamla ärevördiga domkyrka reste sig över de andra modellerna, och i en särskild monter fanns ett mycket detaljrikt utfört landskap med skogar, vägar, kyrka, handelsbod och doktorsmottagning med skylt vid dörren med doktorns namn och mottagningstid angiven. Bilar körde på vägarna, och bland bergen låg små semestervillor invid stranden av en bergssjö. Ja, man stod faktiskt och längtade till detta fantasilandskaps eventuella verkliga motsvarighet. Flera modelljärnvägar fanns också på utställningen, och för de yngre besökarnas del var nog den engelska modelljärnväg i stor skala intressantast, med vilken de själva kunde åka på en flakvagn efter ett pustande och stånkande ånglok. En annan anläggning i skala HO var mycket detaljrik och trevlig, och kördes då och då av sin ägare genom tunnlar och förbi stationer. I hallens tak hängde världens minsta segelflygplan, en Hütter med 11 m. spännvidd, som lånats från Aeroklubben i Malmö. Några segelbåtar i full storlek fanns också utplanterade. Ett verkligt litet tekniskt mästerverk var ett elektriskt fotbollsspel med automatisk uppmatning av bollar, automatisk avspark, inställbar åt ena eller andra hållet, automatisk målräknare m. fl. finesser. Avdelningen för modellflygplan var fylld av välkända modeller av de mest tids- och ändamålsskilda flygplan, bl. a. en mycket stilig modell i skala 1:25 av »Mustang». Perfekt ytbehandling! En mycket stilig modell av en svensk stridsvagn drog berättigat många åskådare. Dess naturtrogenhet var till alla delar perfekt, och efter det att detta skrives var det meningen att stridsvagnen skulle få köra på en speciell bana med lämpliga överstigliga hinder. Ett utställningsföremål, som också bör nämnas, var en tivolikarusell med hästar, snurrande gondoler och en motor, som kunde driva det hela.

Utställningen i sin helhet var mycket givande, och det var inte utan att man, om man haft tillräckligt med tid, skulle velat utöva alla de hobbies, som utställningen tjusat en med.

B. W. N.

Stor hobbyutställning i Göteborg

Vad HOBBY är för något har göteborgarna fått veta under påskveckan. I katalogen till den stora hobbyutställningen i Mässhallen talades det om för de 30 000 besökarna att hobby från att ursprungligen ha betytt vurm eller käpphäst nu fått en djupare innebörd — i ordet lägger vi allt det som mänskor sysslar med som avkoppling på sin fritid.

Onekligen hade arrangörerna, ABF och Svenska Mässan, lyckats i sin avsikt med en alltomfattande hobbyutställning. Jag vill säja att de fritidsprodukter som visades här knappast var publikfriande i stil med de världens minsta motor, dito tåg och dito radio eller imponerande modellanläggningar för tåg och båtar och allt vad jag hittills sett på hobbyutställningar — nej här var det fråga om helt vardagliga ting som vad mamma stickar när hon är klar med hushållsgöromålen eller sånt som husfadern kan tänkas hitta på när han står med ett vedträ i ena handen och en täljkniv i den andra...

Jag tror att folk tycker om att se sånt här — i så måtto var utställningen publikfriande — och den höga publiktillströmningen visar ju detta. På de sex dagar utställningen var tillgänglig var det i genomsnitt 5000 per dag där. Med få undantag var de utställda hobbyarbetena av den art att gemene man själv kunde tänkas kunna göra en sån sak. Naturligtvis fanns det också här arbeten som var så snillrika och fantasirika att man knappt kan tro att det var sant.

Den av publiken som inte hade någon hobby när han kom till utställningen kunde knappast ha kommit opåverkad därifrån och hade säkert sina funderingar på vägen hem. Han hade mycket att välja bland. I detta lilla reportage måste det vara på sin plats att komma med en uppräkning av de hobbies som fanns representerade. Var så god: modellflyg, modellbåtar, tåg och bilar — ja det är de vanliga — men sen akvarier, teckning, målning, skulptur, tändsticksintarsia och vanlig intarsia, sportfiske, fotografering, broderi, stickning och vävning, samlare av olika slag, släktforskning och dokumentdito, radio, fiolbyggning — ja detta är ett plock av vad som fanns. Så fanns där också utställare som inte direkt kunde visa upp materiella produkter av sin fritidsverksamhet men väl hur intresseväckande de var. Om jag talar om att det bland utställarna fanns en kattklubb och en biodlarklubb så kan man räkna ut att någon hobbygren näppeligen kunde ha blivit bortglömd i Mässhallen.

Att från en visning av denna art plocka fram någon individuell prestation vore fåfängt. Vi kunde bara notera att från Mässhallen var intrycket det att målning och teckning var den mest omfattande hobbyn. — Att efter denna erfarenhet beteckna svenskarna som det »målande folket» tycker jag inte vore en överdrift.

Jag tror att en utställning av denna art skulle finna mycket god jordmån i Stockholm.

Lå.

"Allt för sjön"

På »Allt för sjön» märkte man, hur lättmetallbåtarna slår igenom mer och mer. Lätta och osänkbara med vattentäta flyttankar har de dessutom fördelen att inte fordra någon större tid för vårutrustningen — ingen av de utställda sakerna fordrade ens 8 timmars arbete!

Motorer börjar finnas igen, och svenska snurror hjälper upp bristen på amerikanska, ja de svenska är numera lika enkla och spolformade som de kände »Martin»-utbordarna

Men, men, men... De stora familjebåtarna är fortfarande lyxåk till lyxpriser, vare sig de har motor eller segel. Hobbyfolks red. fastnade emellertid för den nordiska folkbåten, som utställdes av välkända Arphs specialaffär. Priset 8500:— kronor är visserligen inget folkbåtspris, men i jämförelse med allt annat på utställningen kan man tryggt säga, att båten i förhållande till den storlek, komfort och segelförmåga den bjuder på var utställningens absoluta behållning.

Den nordiska folkbåten är inte ny, och många läsare har säkert redan sett de färggranna farkosterna här och var i skärgårdarna. Vi hänvisar till ritningarna på nästa sida och till materialbeskrivningen nedan:

MATERIALBESKRIVNING.

Bordläggning på klink av 15 mm i huvudsak kvistren, oflottad furu, kopparnitad och mässingsskruvad. *Förstäv* av ek med haklask som placeras över vattenlinjen förbindes till *kölplanka* av ek med 1/2" galv. järnbult. Detsamma gäller *roderstäven* av ek. *Akterspegeln* av 20 mm. ek som förstärkes med en ram vid bordläggningen. *Spant* av basad ask, 23 x 28 mm. på 250 mm distans från centrum till centrum och göres nr 10 och 10½ dubbla, vilka läggas på varandra och hopnitas med bordläggningen. *Bottenstockar* av ek vid vartannat spant. *Ballastkölen* av järn fästes till kölplanka och bottenstockar med 3/4" galv. järnbult. *Roder* och rorkult av ek. *Balkvägare* av furu, midskepps 24 x 85 mm. avsmalnande för och akter till 24 x 65 mm. *Däcksbalkar* av furu på 250 mm. distans från centrum till centrum. Balkar över 1 m., på mitten 35 x 30 mm. och vid ändarna 30 x 30 mm. Kortare balkar och halvbalkar 30 x 25 mm. *Däck* av 14 mm. gran som överspännes med duk och målas. *Rufftak* på balkar av ask lägges i likhet med däcket. *Relingslister, tofter* i sittrum, *skott* och *dörrar* till ruff samt *skjutlucka* av ek. *Durkar* i ruff och sittrum av 14 mm. gran. *Britsar* av 12 mm. gran. *Mast* och *bom* av gran med ränna för segelliken. *Vant* av 6 mm. galv. wire. *Röstjärn* av galv. plattjärn 1¼" x 3/16" x 500 mm. *Segel* av prima bomullsduk, motsvarande svensk duk nr 10. *Beslag* av galv. järn. *Målning:* Båten oljas och fernissas Botten målas utvändigt med skeppsbottenfärg. Däck och durkar målas med oljefärg. *Inventarier:* 1 st. ankare med lina, 1 st. länspump, 1 par åror med klykor, 1 st. båtshake, som också kan användas till spirstake samt 2 st. förtöjningslinor. I övrigt gälla Svenska Seglarförbundets byggnadsbestämmelser.

Nordiska folkbåte

DIMENS

Längd över allt

» i vattenli

Största bredd

Lägsta fribord

Djupgående ...

Deplacement ..

Kölvikt .....

Segelarea int. m

Båtarna leverer kojplatser, vilke genom anbring stickkojer unde Proviantlådan fl aktertoften och placeras under ruffen. Garderol utförande frist masten. Skansl sterventiler kan på beställning.

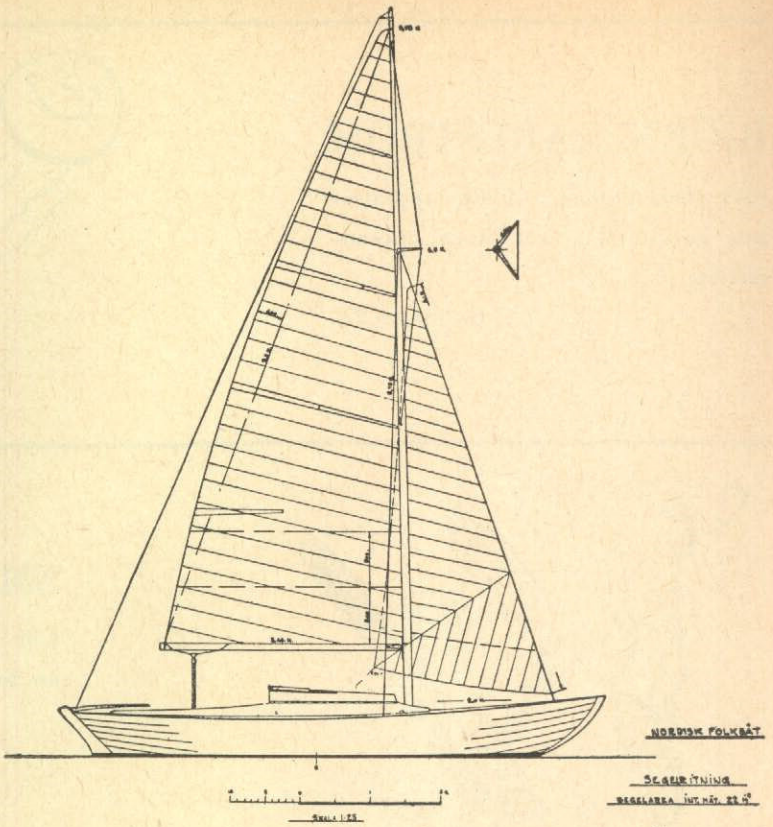


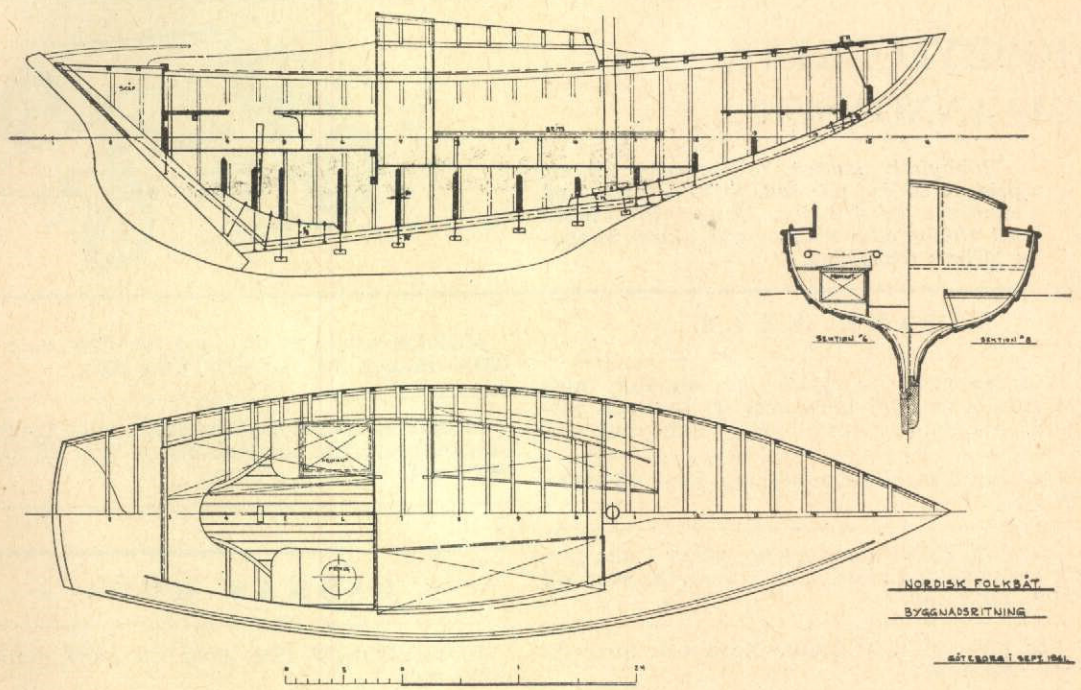
Nordiska folkbåten

DIMENSIONER:

Längd över allt	7,64 m.
» i vattenlinjen	6,00 »
Största bredd	2,22 »
Lägsta fribord	0,569 »
Djupgående	1,20 »
Deplacement	2150 kg.
Kölvikt	1020 »
Segelarea int. mät. ..	22 m².

Båtarna levereras även med 4 kojplatser, vilket låter sig göra genom anbringande av s. k. stickkojer under sidotofterna. Proviantlådan flyttas då under aktertoften och primuslådan placeras under ingången till ruffen. Garderoben blir i detta utförande fristående bakom masten. Skanslucka och fönsterventiler kan också erhållas på beställning.

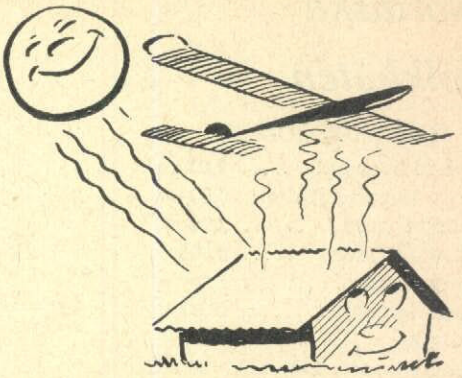


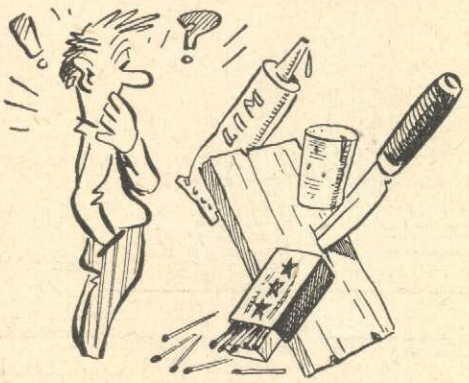


BJÖRN KARLSTRÖM

ritar glada gubbar till alla uppsatser som publiceras i vår stora uppsatstävling.

Se sidan 22!





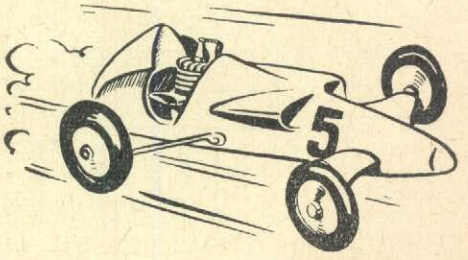
SM I HÄNDIGHET

Gör något trevligt med en kork, en träbit och en ask tändstickor!

Se sidan 21!

HOBBYFOLKETS SMÅANNONSER

Hobbyfolk mottar radannonser till ett pris av 90 öre per rad. Största format på annonsen är 6 rader. Manuskript sändes till Hobbyfolks red., varvid likvid bifogas i 10-öres frimärken.



★ TILL SALU ★

Modellracerbil, »padda», Hornetmotor med glödstift, rekord 161 kmh, verkligt flott och välgjord, pris 245:—. Svar till »001», Hobbyfolk red.

1-hästkr. 3-fasmotor, nästan ny. Svar till »002», HF:s red.

Balsalim, sidenimpregnering, lacker i alla färger i jättestora flaskor, 1 kr. pr styck. Svar till »003», HF:s red.

Rör »30» till »Boy Scouts Receiver». Svar till »004», HF:s red.

Modellracerbil, padda, med Mc Coy serie 20, 200:— kronor. Svar till 005», HF:s red.

Modellracerbil, Hoggefors proto, Doolingmotor, mycket litet körd, komplett 275:—. Svar till »006», HF:s red.

★ ÖNSKAS KÖPA ★

HOBBYBOKEN 1945. Svar till »007», Hobbyfolks red.

Carl A. Franzéns Tryckeri A.-B.
Stockholm 1950