

Hobby FOLK

TRÅDBUSS

MILES M. 20 FLYGRITNING

SM I MODELLFLYG

PROFILTEORI

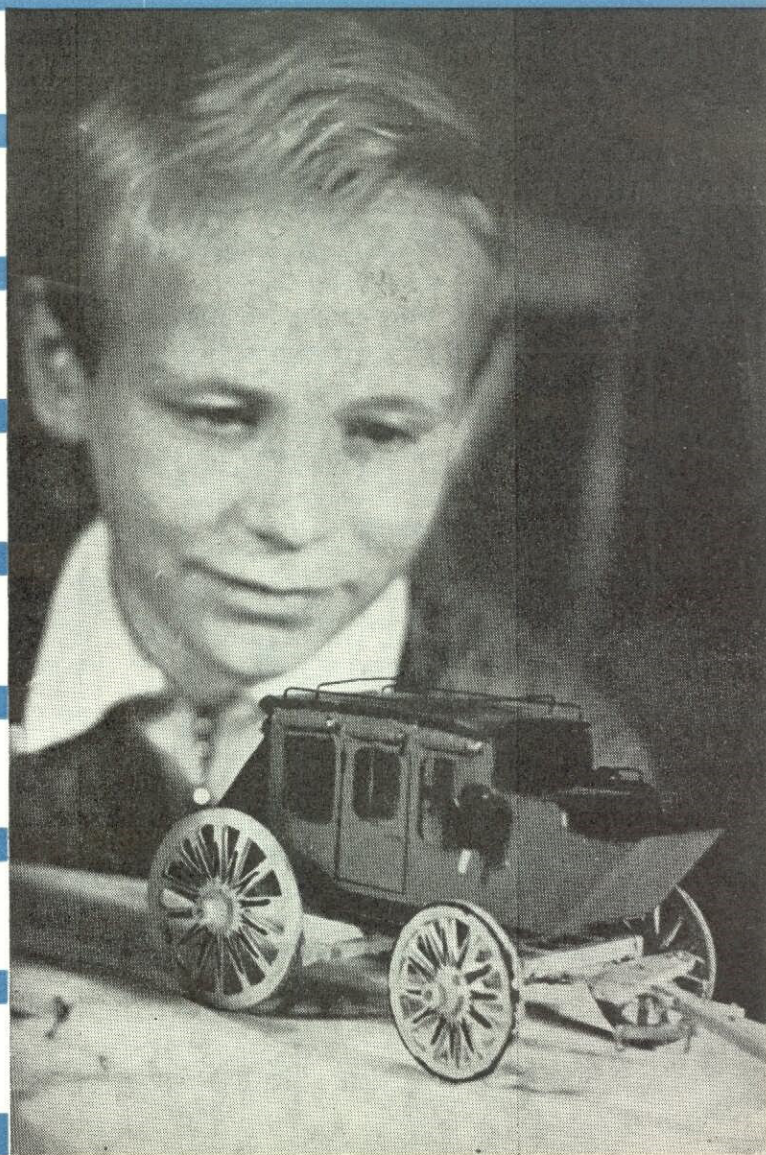
DX-ING

PRIS 75 ÖRE

I DANMARK
O. NORGE 1 KR.
I FINLAND 40 FMK

NR

8 NOV.
1950



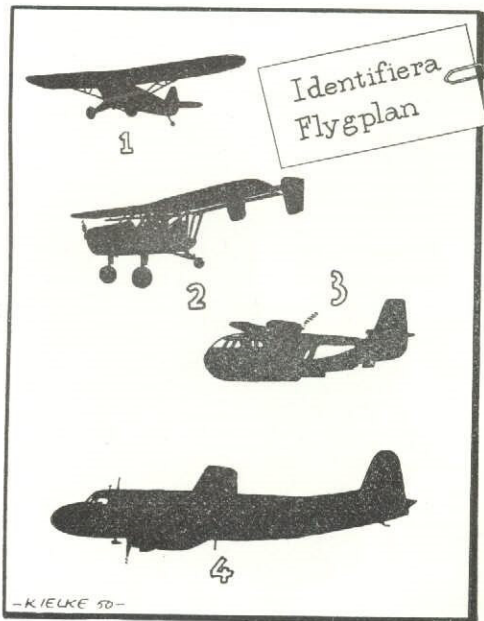


Att redigera en tidning kräver starka nerver. Om det i misshugg blir tryckt "rävjakt" i stället för rävjakt, skall man behärskat kunnat svälja förtreten, och står det "daska hobbygrabbar", begriper man att dom är danska...

Häromdagen kom ett manus, med ganska virriga verbformer. Författaren fick det tillbaka med en uppmaning: Du skriver ju delvis i singularis! — Det dröjde inte länge förrän det kom en försynt fråga: "Hur skriver man "delvis" i pluralis?" (Delvis saxat ur KDX-journalen, Kungälv.)

— Den däringa fröken Ur, ho ä inte mycke å lita på. I morse sa hon att klocka va 8, 9 och 10. Vicke håken ska de va, åtta, nie eller tie? (Ur QRZ, Västerås Radioklubb.)

Och så var det den entusiastiske nybörjaren (kortvägsllyssnaren) som med huvudet fullt av sådana exotiska namn som Palembang, Semarang m. fl., hörde Radio Bumerang. Fast rapporten kom tillbaka, förstås. (Ur Nattugglan, Jönköping.)



Hobby FOLK

Nr 8 November 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. Pre-numeration: Helår (10 nr) kr. 6:—, i Danmark och Norge kr. 8:—.

Carl A. Franzén Tr. A.-B., Sthlm 1950

STOR RÄVJAKT I STOCKHOLM.

I Stockholm har nyligen en stor "rävjakt" ägt rum i KAK:s regi. "Jakten" är troligen den största som ägt rum i Sverige, ty inte mindre än 23 "rävjägare" bilade omkring i Danderyd och pejlade "rävar". SM5XP, Tore Gustavsson, som vann den i förra numret refererade rävjakten i Västerås, triumferade även nu, fullständigt utkonkurrerande sina stockholmskollegor. Han var den ende som hittade alla tre rävarna. Att -XP är värd denna seger kan ni vara säkra på. Han tycks f. n. vara den utan konkurrens skickligaste rävjägaren.

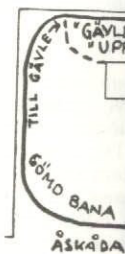
Den som är intresserad av rävjakt och funderar på att bygga en rävsax kan läsa och studera -XP:s byggnadsbeskrivning i förra numret.

NYA SILHUETTER.

Silhuettävlingen är verkligen populär, men flera deltagare börjar nu avslöja varifrån silhuetternas konturer kommer. Vi skall vänta med det officiella avslöjandet till nästa nummer, men vi ger dem som klara den nöten chansen att — om de kommer bland pristagarna — välja för 10 kronor modeller ur den katalogen.

Det där låter mystiskt, eller hur? Skicka in lösningen (med eller utan angivande av katalogen) senast den 1 dec. 1950 till Hobbyfolk, Järntorgsgatan 6, Stockholm. Skicka gärna med prenumerationsanmälan, önskemål om tidningens innehåll etc. samtidigt, men på skilda papper och med adressen noga angiven på samtliga papper. Priset blir som vanligt två Jetex Junior eller valfritt material för motsvarande summa.

Förra numrets tävling hade följande lösning: 1) Piper Scycycle, 2) J. 28 Vampire, 3) Sk. 15 (Klemm 35), 4) Douglas DC 3. Vinnare blev Sven Olsson, Bromölla, och Göran Westerberg i Stockholm.



Här är första utby bana: Sj-delen, som Gävle. Uppsala och i spårplanen, och hi instämma i, att Ein. fått en praktisk till.

De båda fotografierna hos en medlem en originell modell funktionen är vikt varje tillfälle till a Följaktigen är bar svensk hånolla med på ett rikt rälsnät modelljärnväg och kilar bakom bokhy fönstret i ett landsk stenar från en mine

En annan upplett nattbelysning. Ett at det hela var verklig skapet, som lystes up det framrusande lok

Banan är helt "e. luftledning.

November

OLK

1950
utgivare: JAN
borgsgat. 6 —
Jangö 11 20 86,
35 49 46. Pre-
r. 6:—, i Dan-

1950

M.

stor "rävjakt" ägt
troligen den stör-
inte mindre än
i Danderyd och
Gustavsson, som
erade rävjakten i
fullständigt ut-
kollegor. Han var
varna. Att -XP är
a säkra på. Han
rens skickligaste

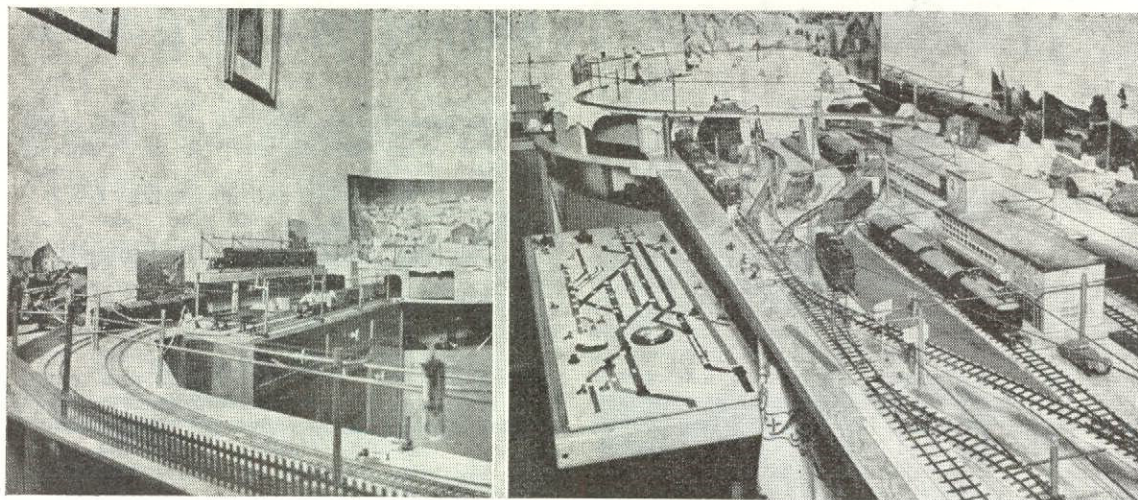
rvjakt och funde-
läsa och studera
a numret.

n populär, men
öja varifrån sil-
skall vänta med
ta nummer, men
i chansen att —
na — välja för
ogen.

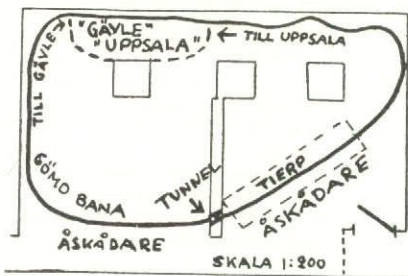
hur? Skicka in
ande av katalo-
Hobbyfolk, Järn-
gärna med pre-
om tidningens
å skilda papper
på samtliga pap-
etex Junior eller
e summa.

öljande lösning:
apire, 3) Sk. 15
nnare blev Sven
terberg i Stock-

b y f o l k



SMJ contra EINSTEIN



Här är första utbyggnadsprojektet för SMJ:s klubb-bana: SJ-delen, som skall föreställa linjen Uppsala—Gävle. Uppsala och Gävle kommer på samma punkt i spårplanen, och här kan man med artikelförfattaren instämma i, att Einsteins teori om det krökta rummet fått en praktisk tillämpning.

De båda fotografierna på denna sida är tagna hemma hos en medlem i SMJ, Agge Karlén i Aspudden, en originell modellrallare som byllar principen att funktionen är viktigare än skalensligheten, och att varje tillfälle till att lägga ett spår bör tillvaratas. Följaktligen är banan en cocktail av Märklin och svensk hånolla med prima möjligheter till variationer på ett rikt rälsnät. Ett helt rum är hobbyverkstad, modelljärnväg och "vanligt" rum samtidigt. Tåget kilar bakom bokhyllan och under blomkerukorna i fönstret i ett landskap uppbyggt av naturliga sprängstenar från en mineralsamling.

En annan upplevelse var att se Karléns bana i nattbelysning. Ett av tågen bar upplysta vagnar, och det hela var verkligt illusoriskt i det steniga landskapet, som lystes upp av stationsområdets lampor och det framrusande lokets strålkastare.

Banan är helt "elektrifierad" och loken går med luftledning.

Stockholms Modelljärnvägsklubb har börjat flytta in i sin rymliga lokal i det Sagerska huset vid Kungsträdgården i Stockholm (alldeles intill NK). Torsdagarna är arbetskvällar, och man samlas kl. 19.30.

Hobbyfolks läsare har tidigare fått en detaljbekrivning på den rymliga lokalen, som är fullkomligt idealisk ur alla synpunkter för mj-rallarna. Den är varm, har tillgång till växelstöm, och är otroligt billig i hyra.

Hobbyfolks red. var nere i lokalen den första klubbkvällen, då man satte sig att dryfta spårplanen med resultatet av Hobbyfolks spårplans-tävling framför sig. Den ursprungliga planen fastställdes som gällande — alltså en bibana till SJ med full möjlighet till trafikörning.

Ordföranden Gunnar Swedborg ansåg att SJ-banan först och främst skulle byggas upp, så att man fick grundstommen klar.

Man tänker välja ett exempel ur verkligheten, och SJ-banan kommer att bli linjen Uppsala—Gävle, och den stora stationen, lagd diagonalt i det första högra rummet blir Tierp. SJ-linjen läggs av praktiska skäl som en rundbana runt hela lokalen, och för att linjen på ett diskret sätt skall försvinna till Gävle ordnas en tunnel genom betongväggen in i det andra rummet, där banan hela tiden går gömd för åskådarna och dras fram till en fingerad station, som alltså föreställer Gävle. Gävle ligger bakom en pelare, avskärmat för insyn.

Men nu kommer poängen. Det är hemskt men sant... Från Tierp och söderut går linjen mot Uppsala, men sedan följer den ytterväggarna och kommer fram i andra rummet och går in bakom den avskärmade pelaren, där också Gävle ligger... Gävle och Uppsala är helt enkelt samma station! Einsteins krökta rum har blivit verklighet!

OTC ordnar lyssnartävlingar

Afrikasouvenirer som priser!

"Den Internationella Goodwill-stationen" OTC2 i Leopoldville, Belgiska Kongo, inbjuder härmed sina lyssnare till stationens egen pristävling, vilken är öppen för samtliga lyssnare, oavsett om man är DX-are eller inte. Tävligen är emellertid uppdelad i två grupper: Grupp A för icke specialiserade lyssnare. Grupp B för specialiserade lyssnare (sändaramatörer, DX-ers, etc.). Den som så önskar kan emellertid deltaga i bägge grupperna.

Priserna kommer att bestå av konsthandverk av infödda i elfenben och trä, konstreproduktioner, böcker etc. vilka ställts till förfogande av Congo-avdelningen av OTC-klubben. Dessutom blir det en hel rad tröstpriser, och varje deltagare får ett trevligt kort som souvenir.

Tävlingen börjar den 12 november för bägge grupperna och pågår till den 25 november för Grupp A och till den 9 december för Grupp B. Alla tävlingsbidrag skall ha anlänt till Leopoldville före den 31 december 1950.

GRUPP A, TÄVLINGSUPPGIFTER.

1) Uppgiv titlarna på 10 anföranden, som Ni hört från OTC under perioden 12—25 november 1950.

2) Ge ett sammandrag av tre av dessa anföranden om högst 100 ord för varje.

3) Uppräkna de organisationer åt vilka OTC ägnade sitt "Goodwill Forum" under tävlings-tiden.

4) Rapportera 5 belgiska evenemang omnämnda i våra nyhetsbulletiner under tävlingen.

Gävle och Uppsala är endast fingerade. Där bakom skranket skall det sitta en tågklarare och koppla ihop vagnar efter behag och sända iväg tåg av olika sammansättning alltefter trafikbehovet. För här skall köras trafik!

Om bibanan från Tierp skall vi tala om nästa gång.

Rälsanders.

MODELLJÄRNVÄGSBYGGARE OHOJ!

Det finns säkert många bland Hobbyfolks läsekrets som inte bara vill följa SMJ:s klubbbygge i dessa spalter utan som också skulle vilja ta aktiv del i bygget och bli medlemmar i Stockholms Modelljärnvägsklubb, och dess bättre önskar klubben just på grund av bygget utvidga och bjuda in nya mj-entusiaster till medlemskap.

Förutsättningarna är framför allt en mogen ålder — under 20 bör ingen medlem vara, eftersom det annars skulle bli väl stor skillnad mot de andra "farbröderna". Om det finns några yngre, så kan även de anmäla sig — det kanske går att ordna någon juniorsektion. Skriv eller ring till HF:s red. Jan Jangö för vidare upplysningar.

Tilläggsuppgift för händelse av "dött lopp" (om flera tävlingsdeltagare insänt likvärdiga lösningar):

5) Hur många lyssnare tror Ni deltagar i A- och B-tävlingarna?

Frågor utom tävlingen:

A) På vilka dagar lyssnar Ni vanligtvis till OTC?

B) Vid vilka tider? Vilka program?

C) Vilka program föredrar Ni?

GRUPP B, TÄVLINGSUPPGIFTER:

1) Insänd en rapport så komplett som möjligt på två av våra DX-program på onsdagarna på antingen engelska, franska, holländska, tyska eller italienska. Någon ordagrann avskrift av ut-sändningen begäres inte.

2) Insänd en teknisk rapport så fullständig som möjligt för fem av OTC:s utsändningar (efter Ert eget val).

Tilläggsuppgift för händelse av "dött lopp":

3) Hur många sändaramatörer eller kortvägslyssnare kommer att insända lösningar till tävlingsgrupp B?

Frågor utom tävlingen:

A) Vad anser Ni om DX-programmen?

B) Vad skulle Ni vilja att vi berikade dessa DX-program med? Stationen sänder som bekant på 9.767 kc/s = 30,71 meter. De engelska programmen utsändas dagligen utom måndagar kl. 20.00—21.00, och DX-programmen på engelska kommer på onsdagar kl. 20.10. Postadressen är: OTC2, The International Goodwill Station, P. O. Box 505, Leopoldville, Belg. Congo. Tävlingsbidragen kunna emellertid även insändas till Arets Runts Radioklubb, Sveavägen 53, Stockholm, f.v.b.

UPPSATSTÄVLINGEN

gör en paus i detta
nummer och kommer
med slutspurten i

JULNUMRET!

H o b b y f o l k

Med ett frukta från Bulltofta. Borta vid station: halsen, men har Och man förstår väl knappast någ kommer från de verksamhet borta

Bland startma medarbetare; fyr: Undertecknad pu bränslet till förg då det underhå skötte den elekt ström från en sp kvar planet på pump kopplats i byggare, Gunnar handtaget bortåt



REAL

Efter tankning mängd pumptag planet stack i vä hann vi inte klocl fälle uppmättes I kan dock säkerlig jämförelse kan detta aggregat, has av en amerik

Gunnar Hoffma dellbyggare i mo klubb. Han har f deller, men med c är det ganska na som det nyaste n der.

Själva flygplan har en spännvidd och vingprofilen, aggregatet väger tillfälle, då HF:s trollflög Hoffma vilket gör 100 m kilometern. (Dalm med 26 meter =

Vid en av sta banan fel, varvli

November

ngar

av "dött lopp"
änt likvärdiga lös-

Ni deltagar i A-

Ni vanligtvis till

program?
Ni?

FTER:

omplett som möjligt
på onsdagarna på
holländska, tyska
ann avskrift av ut-

så fullständig som
tsändningar (efter

av "dött lopp":
rer eller kortvägs-
lösningar till täv-

ogrammen?
vi berikade dessa
änder som bekant
De engelska pro-
tom måndagar kl.
men på engelska
. Postadressen är:
will Station, P. O.
Congo. Tävlings-
ven insändas till
avägen 53, Stock-

INGEN

i detta

kommer

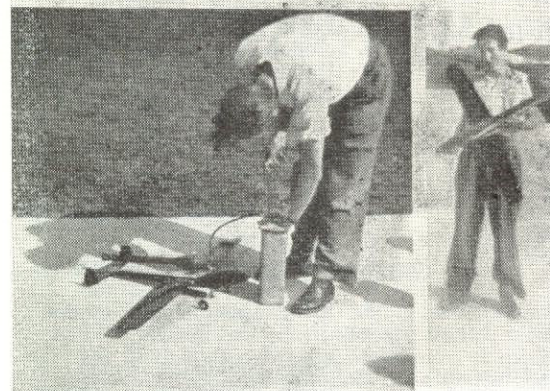
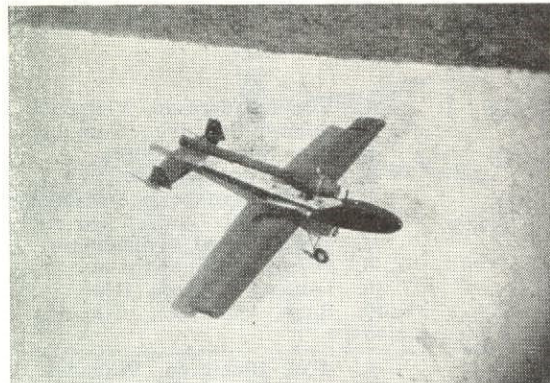
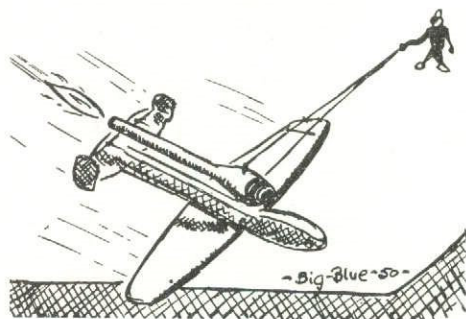
ten i

RET!

bb yfolk

Med ett fruktansvärt vrål startar ett rea-plan från Bulltofta. Söndagsflanörer och åskådare borta vid stationsbyggnaden sträcker förvånat på halsen, men har svårt att finna ljudets upphov. Och man förstår mycket väl deras förvåning, då väl knappast någon oinitierad kan inse att ljudet kommer från det lilla modellflygplan, som är i verksamhet borta på plattan framför hangar 3.

Bland startmanskapat befann sig bl. a. HF:s medarbetare; fyra man bör man vara vid starten. Undertecknad pumpade i sitt anletes svett fram bränslet till förgasaren tills aggregatet startat, då det underhåller blåsningen självt, en man skötte den elektriska tändningen (högspänningsström från en spole till tändstiftet), en man höll kvar planet på plats tills tändningsladdar och pump kopplats ifrån, medan planets ägare och byggare, Gunnar Hoffman, stod med linkontrollhandtaget bortåt tjugo meter därifrån.



REAFLYG PÅ BULLTOFTA

Efter tankning, snapsning, tändning och en mängd pumptag kom så det omtalade vrålet och planet stack i väg i sin cirkelbana. Denna gång hann vi inte klocka tiden, men vid ett annat tillfälle uppmättes hastigheten till 120 kmh. Planet kan dock säkerligen göra mycket mera; som en jämförelse kan nämnas att världsrekordet med detta aggregat, ett "Dyna-Jet Red-Head", innehas av en amerikanare och lyder på 288 kmh.

Gunnar Hoffman är en sedan länge aktiv modellbyggare i modellflygsektionen i Malmö Aero-klubb. Han har först mest sysslat med segelmodeller, men med den experimentlusta han besitter är det ganska naturligt att han tagit den chans, som det nyaste nya — reamodellflyget — erbjuder.

Själva flygplanet har Hoffman själv byggt. Det har en spännvidd av 1 m och en längd av 0,78 m och vingprofilen Gö 549. Fullt startklar med aggregatet väger konstruktionen 1,8 kg. Vid det tillfälle, då HF:s medarbetare var med, u-kontrollflög Hoffman med 16 meters kontrollinor, vilket gör 100 meter per varv eller 10 varv på kilometern. (Dalmasarna Lekare och Nissvik kör med 26 meter = 6 varv på kilometern.)

Vid en av starterna hade vi beräknat startbanan fel, varvid planet innan det lyfte slog i

gräskanten, en gång släppte startmannen planet för tidigt, varvid kärnan slog i pumpmannens ben, ändrade riktning och åter gick i gräskanten, båda gångerna med "ground loop" och motorstopp som följd, — dock utan skador. Modellen startade för övrigt mycket lätt och flögs och landades vackert av föraren-byggaren.

Detta slag av modellflyg kan naturligtvis svårigen jämföras med det gamla modellflyget, som sysslar med segelkärror, wakefieldmodeller etc. Från diesel-u-kontroll till rea-u-kontroll är steget ju inte så långt. Reaflyget är mera experimentbetonat och har mera av vår tids jäkt över sig, men det har framtiden för sig, om bara aggregaten blir litet billigare. Inom alla områden går vi mot högre hastigheter, och hobbygrabbar brukar vilja följa med sin tid. Många säger att dessa reaaggregat är farliga — någon olycka har ju också hänt — men ser vi det hela i stort händer ju olyckor inom alla områden. Det är kundandet och vetskapen om förefintliga risker, som sätter stopp för olyckor. Därför kan det vara på sin plats att påminna hobbyfirmorna om det stora ansvar de har i det fallet: Giv lättfattliga arbets- och användningsbeskrivningar med teckningar, som inte bara säger att man skall göra så och så, utan också varför man skall göra det.

Börje W. Nilsson.

RESULTAT från modellflygtävlingarna på SKARPNÄCK

Klass		I	II	III	Tot.-s.
S-int (SM)	1. Rune Andersson, Vingarna	5.01	6.58	4.09	910
	2. Roland Schedvin, Cumulus	3.42	7.13	3.24	786
	3. Irve Silesmo, Örebro	2.57	6.45	2.06	663
	4. Stig Nilsson, Bjuv	6.01	1.30	2.19	589
	5. Helge Wannberg, Örnsköldsvik	3.55	3.10	2.29	574
	6. Sven Olof Lindén, Karlstad	1.53	1.20	6.05	553
	7. Olle Sandahl, Nynäshamn	3.37	3.05	2.07	529
	8. Per Bendelin, Bromma	2.49	3.11	2.49	529
	9. Lennart Olsson, Bjuv	1.25	6.05	1.01	506
	10. Rune Andersson, Cumulus	1.27	5.15	1.27	489

Klass		I	II	III	Tot.-s.
G-int (SM)	1. Arne Blomgren, Vingarna	2.50	4.45	2.40	615
	2. Sune Stark, Vingarna	2.51	3.36	2.40	547
	3. Kjell Eklund, Vederslöv	2.55	3.00	2.34	509
	4. Anders Håkansson, Malmö	1.20	4.48	1.32	460
	5. Helge Eliasson, Göteborg	1.22	4.05	2.04	451
	6. Lars G. Larsson, Norrköping	1.21	1.46	1.19	266

Klass		I	II	III	Tot.-s.
F (SM)	1. Börje Börjesson, Göteborg	4.35	3.29	6.05	844
	2. Ragnar Odenman, Cumulus	2.11	6.23	1.31	582
	3. Olle Blomberg, Kumla	3.45	2.38	2.52	555
	4. Bengt Johansson, Karlstad	2.13	4.44	—	417
	5. Bengt Vidqvist, Örebro	1.54	2.42	3.10	406
	6. Gunnar Agren, Uppsala	1.48	1.58	2.24	370
	7. Ulf Assarsson, Malmö	2.20	0.45	2.03	308
	8. Rune Andersson, Cumulus	2.00	1.29	1.38	307

RT		I	II	III	Tot.-s.
1.	Sture Sandberg, Umeå	3.53	2.23	5.32	708
2.	Rune Andersson, Cumulus	3.26	6.26	1.33	659
3.	Rolf Hagel, Johanneshov	1.47	6.12	1.33	659
4.	Ragnar Odenman, Cumulus	4.24	2.24	3.00	588
5.	Olle Sandahl, Nynäshamn	3.40	2.42	2.50	552
6.	Kjell Eriksson, Roslagsbro	1.56	5.39	1.25	540
7.	Göran Åbergh, Norrköping	2.51	2.38	3.30	539
8.	Per Bendelin, Vingarna	1.42	1.34	5.30	526
9.	Lennart Olsson, Bjuv	2.31	2.20	3.54	525
10.	Roland Schedvin, Cumulus	6.50	2.30	—	510

SM i lag:

1. Aeroklubben i Göteborg:		
Bloom, Sint	361 sek.	
Eliasson, Gint	451 "	
Börjesson, F	844 "	
	S:a	1656 sek.
2. Vingarna, lag I:		
Andersson, Sint	910 sek.	
Blomgren, Gint	615 "	
	S:a	1525 sek.
3. Cumulus, Enskede	S:a	1094 sek.
4. Cirrus, Örebro	"	1069 "
5. Gamen, Norrköping	"	979 "
6. Karlstads MFK	"	970 "
7. Vides MFK, Vendelsö	"	961 "
8. Nimbus, Kumla	"	950 "

RT:s lagtävling:

1. HFK Cumulus, Enskede	1757 sek.
(Andersson, Odenman, Schedvin)	
2. Domsjö MFK, Örnsköldsvik	1155 "
(Wannberg, Norberg, Hörnblad)	
3. Vingarna,	975 "
(Bananen, Odelstad, Bendelin)	
4. FK Gamen, Norrköping	911 "
(Kalén, Åbergh, Löwendahl)	
5. MFK, Svalan, Roslagsbro	897 "
6. Bjuvs MFK	838 "

Se reportage på sidorna 16 och 17.

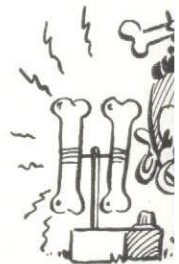
PRENUMERERA i god tid före JULNUMRET!

Här start
ny avdel

HO

IN

CALLING D



Modellrac

NYA VÄRLDSRE

blev det vid
Saeramento, Ca
övernaskande no
att californiengr
folket stängen o
let kommer två
Washington och
innan tog en ann
rekordet i spur g
körning kan äver
det är därtill Cl
land som står fö
3,2 mph från "o
Här är tabellen
Spur gear:
Stanley Preuss
Proto katalog:
Barbara Freem
Proto special:
Cliff Fox, Oak
Hot rod:
I. Toppiano, Wa
Mite class:
Ray Benskin,

November

RPNÄCK

III	Tot.-s.
4.09	910
3.24	786
2.06	663
2.19	589
2.29	574
6.05	553
2.07	529
2.49	529
1.01	506
1.27	489

III	Tot.-s.
2.40	615
2.40	547
2.34	509
1.32	460
2.04	451
1.19	266

III	Tot.-s.
6.05	844
1.31	582
2.52	555
—	417
3.10	406
2.24	370
2.03	308
1.38	307

III	Tot.-s.
5.32	708
1.33	659
1.33	659
3.00	588
2.50	552
1.25	540
3.30	539
5.30	526
3.54	525
—	510

.....	1757 sek.
Schedvin)	
.....	1155 "
(örnblad)	
.....	975 "
ndelin)	
.....	911 "
dahl)	
.....	897 "
.....	838 "

16 och 17.

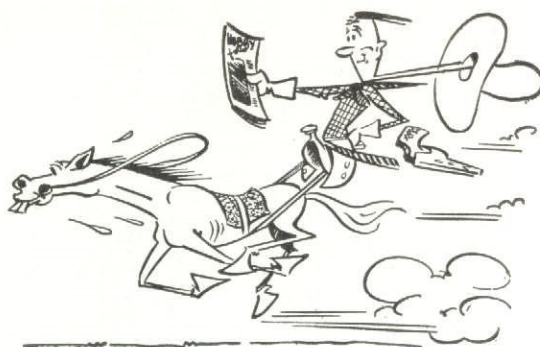
RET!

by folk

Här startar en
ny avdelning:

HOBBYFOLKS

INTERNATIONELLA NYHETER



Modellracer:

NYA VÄRLDSREKORD

blev det vid årets världsmästerskapstävling i Saeramento, Californien, och dessutom ganska överraskande noteringar. Man hade nog väntat att californiengrabbarna skulle hålla östkustfolket stängin och ta hem det mesta, men i stället kommer två man — varav en kvinna — från Washington och plockar hem två rekord. Veckan innan tog en annan östkustbo från Boston världerekordet i spur gearklassen. Nåja, en enda snabb körning kan även californierna glädja sig åt, och det är därtill Cliff Fox i IMRCA:s hemstad Oakland som står för goda 236,26 kmh — det är bara 3,2 mph från "otroliga" gränsen 150 mph.

	mph	kmh
Spur gear:		
Stanley Preussian, Boston ..	139,53	224,55
Proto katalog:		
Barbara Freeman, Washington	134,52	216,48
Proto special:		
Cliff Fox, Oakland	146,81	236,26
Hot rod:		
I. Toppiano, Washington	122,44	197,04
Mite class:		
Ray Benskin, Pomona	91,93	158,19

Wakefield:

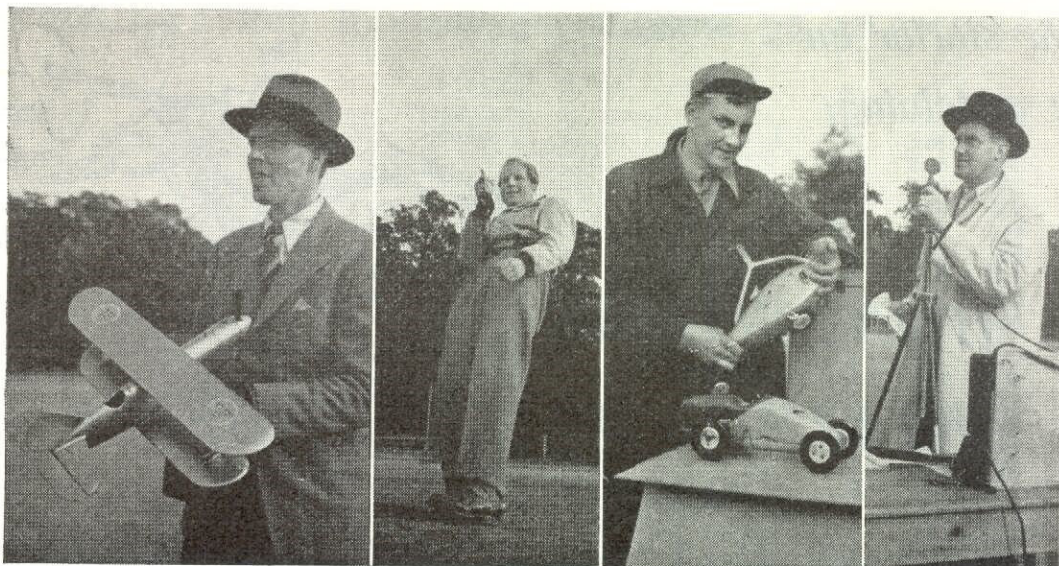
HOLLÄNDARNA ÅTER I FARTEN.

Knappt hade engelsmän, holländare, belgare, fransmän, schweizare och italienare hunnit sansa sig efter Wakefieldtävlingen förrän de drabbade samman i FAI:s G-modelltävling om franska aeroklubbens pokal på ett fält utanför Paris. Denna tävling gäller lagmästerskap, och den bästa genomsnittstiden räknas för lag om tre till sex medlemmar. Engelsmännen deltog med ett tremannalag, holländarna med ett sexmannalag. Givetvis låg fördelarna på tremannalagets sida, då de bara behövde genomföra 9 godkända flygningar, och då dessutom "englarna" ställde upp tre bombsäkra wakefielddeltagare, Warring, Stevens och Evans, fanns det nog vissa segerförhoppningar i öricket.

Dessvärre flög Warring bort sin kärria i första perioden och fullkomligt ovetande om att det var tillåtet att starta med reservknarr irrade den gode Warring omkring utan att kunna ta tillvara på kärria och sumpade en flygning i andra perioden. Det var tillräckligt för att holländarna skulle säkra segern. Med 18 godkända starter av 18 möjliga slog de engelsmännen med tre kvarts sekund! Genomsnittet av 188 sekunder per flygning — i regntungt väder och 30 kmh vindhastighet.

Inte att undra på, att engelsmännen var ledsna. Dessutom kan tilläggas att Evans ypperliga wakefield "Vanstead" försvann i luften två gånger — den flyger ju så vanvetligt högt, och att de båda första individuella placeringarna nåddes av en holländare, nämligen en av bröderna Dijkstra (sammanlagt 713 sek.) och en herr De Jong. Seton kom längre ned i prislistan.

En italienare briljerade med en motortid på två minuter, men kärria flög bara planflykt hela tiden. Det finns gränser...



HUVUDAKTÖRER PÅ MODELLSPORTENS DAG: Fyrverkare Cecil Törner, som från sitt trevliga U-kontrollplan lade färgade rökridåer över Östermalms sandplaner. Vid U-kontrollhandtaget kontrollerar Olle Lekare sitt rea-plan och väger hårt emot det snabba planet — dagens snabbaste modell med 234 kmh. Inte mycket sämre var näste man, Erik Thorpman, som pressade sin nya modellracerbil av "paddtyp" till 201 kmh. Regissören, Henry Svantesson, skötte mikrofonen med van tunga längst till höger. NEDAN: Iförd sjöstövlar och som alltid välrustad till tänderna körde Bernt Nilsson med tre snabba båtar i Karlaplans damm.

MODELLSPORTENS DAG GÖR DEBUT

Att Teknik för Alla skulle ge cykelbilarna på båten hade man nog väntat ganska länge. Cykelbilen var ett kristidsfenomen, och denna tunga sports utövare blir allt färre till antalet. Låt vara, att cykelbilen inte är ett fordon att rekommendera till allmänt bruk längre (om det någonsin varit det), men nog kommer Hobbyfolks red. att sakna kämpalekarna på Östermalms idrottsplats mellan "cykelbilkungarna" Svedberg och Davidsson med skåningarna från Exon som färggivande inslag, forande fram med "Karl-Alfred" och andra härliga fartåak. Inte för cykelbilarnas skull, men för utövarnas!

NYA PÅ ARENAN

blev hobbymotorsporten, modellracerbilar och u-kontrollflygning, med enstaka inslag av mc-bilar, scooters och hembyggda bilar. Och som en verkligt stark nyhet — modellbåtuppvisning i dammen på Karlaplan, avhålllet dagen innan.

Var skall vi börja? Skall vi tala om medlemmarna i Raceroctan, som dödsföraktande låter sina ettriga bilar fara runt på en provisorisk utomhusbana med 201 kmh som bästa notering för Erik Thorpman. Kärran flög i hopp på 5 meter under utprovningarna och uppriktningen av banan. Den snabba paddan är en kopia av "Borden", en av de senaste världsrekordhållarnas modeller, och med den har Thorpman på banan



i Long Island t
det snabbaste
Även Curt Jäg
han väntar myc
rande på Öste
Uppvisningstävli
för Raceroctan.

U-KONTROLL

visade tydliga
den med ett så
"prov-SM" på S
nya klubben St
men det bästa
dingöraketerna
från de för Hl
sarna Olle Leka
tionsdrivet flygp
Lidingöraketern
het: "skywriting'
gade rökgasern,
Den kraftigt bol
omväxlande i röt
dersuccé. Även
ekipaget verkligt
Reaflygarna f
säkrare, och de
fick kärran att
baste som visats
rige.

... OCH SÅ VAD

Henry Svante
organisatör på i
större förhoppni
ordna modellbåt
Karlaplan. Döm
snällt ger sitt bil
judikat", som de
säkrad för model

Allt vad Stoc
fram av modellb
beredvilligt i bö
skull en räddning
halvannan meter
vada utan att bl

Jämförelser m
ordna modellbåt
stark uppgång. I
belåtenhet och r
ningar, en del o
centrumlinan och
första varvet rur

Men som av en
efter bortåt ett
ned sig i vågorn
stannade. Felet v
mycket löv från
och dessa trassla
pellern med åtföl

En rensning av
men några verkli
vattnets renhet t
dellacerbåthobbyn
röra vattnet, ce
Båtbygget och sl
grabbar, Bernt N
och deras kompis



... som från sitt
Vid U-kontroll-
bba planet —
Erik Thorpman,
nry Svantesson,

ilsson med tre

DEBUT



by folk

i Long Island utanför New York nått 212 kmh, det snabbaste som någon svensk åstadkommit. Även Curt Jägne har en ny Bordenkopia, som han väntar mycket av, och bland de övriga age-
rande på Östermalms märktes Erik Smedberg. Uppvisningstävlingen gick som klubbmästerskap för Raceroctan.

U-KONTROLLFLYGNINGEN

visade tydliga framsteg, även om man jämför den med ett så nyligen hållet arrangemang som "prov-SM" på Skarpnäck. Liksom då var det den nya klubben Starflyers som stod för det mesta, men det bästa kom denna gång från en av lidingsöraketerna — förresten "raketerna" själv och från de för HF:s läsekrets välbekanta dalmasarna Olle Lekare och Tage Nissvik med reaktionsdrivet flygplan.

Lidingöraketerna lanserade en verkligt rolig nyhet: "skywriting" med u-kontroll, därtill med färgade rökgaser, bara det en sensation för sig. Den kraftigt bolmande kärnan ritade sina cirklar omväxlande i rött, brunt och gult och gjorde dundersuccé. Även som modellbygge var lidingsö-
ekipaget verkligen sevärt.

Reaflågarna från Jura och Leksand blir allt säkrare, och de skötte sig till belåtenhet och fick kärnan att illtjuta med 234 kmh, det snabbaste som visats i modellväg inför publik i Sverige.

... OCH SÅ VAR DET KARLAPLAN!

Henry Svantesson, Teknik för Allas specielle organisatör på modellsportområdet, hade utan större förhoppningar ansökt hos polisen att få ordna modellbåtuppvisningar i dammen på Karlaplan. Döm om hans förvåning, då polisen snällt ger sitt bifall! Därmed har det blivit "prejudikat", som det så fint heter, och dammen är säkrad för modellbåtport litet då och då.

Allt vad Stockholm med förorter kan driva fram av modellbåtar trummades ihop och sattes beredvilligt i böljan den blå, sedan för säkerhets skull en räddningsbåt anskaffats — dammen är halvannan meter djup i centrum, så man kan inte vada utan att bli blöt om fötterna!

Jämförelser med förra årets små försök att ordna modellbåtuppvisningar visar en verkligt stark uppgång. Massor av båtar fungerade till belåtenhet och rusade iväg i alla tänkbara riktningar, en del orkade till och med spänna ut centrumlinan och fara fram i god stil på det första varvet runt mittpölen.

Men som av en osynlig kraft bromsade båtarna efter bortåt ett halvt varv plötsligt in, borrhade ned sig i vågorna som en bättre bogserare och stannade. Felet visades sig vara att det låg för mycket löv från de höstfällande träden i vattnet, och dessa trasslade in sig mycket snart i propellern med åtföljande stopp på motorn.

En rensning av dammen hjälpte upp det hela, men några verkligt stronga körningar räckte inte vattnets renhet till. Lärdomarna i den unga modellacerbåthobbyn kom alltså den här gången att röra vattnet, centrumlinan och starttekniken. Båtbygget och skötseln av motorerna kan våra grabbar, Bernt Nilsson, John "Palooka" Eriksson och deras kompisar ganska bra. Avvägningen på



"Räddningsbåten" i Karlaplans damm var populär, liksom John "Palooka" Eriksson, som till allmän förnöjelse tappade årorerna och lät sin trevliga Trim fara omkring. Nedan Bruno Eriksson i startpose.

en del båtar verkade underlig och en del var alltför framtunga, andra visade verkligt goda fartegenskaper i en slagsida på 45 grader, men ordinar bogserbåtsfart i planflykt.

Hobbyfolk har därför nöjet att som en liten hjälp visa en italiensk ritning i detta nummer på en båt god för 72 kmh.

I övrigt får vi hänvisa till bildreportaget.

Sjango.

Hobbynyheter

FRÅN HOBBYFOLK

BATTERIER "UNPEN"

Modellmotorn behöver batterier, som ger stor strömstyrka men väger litet. Köp hem "Unpen", Hellesens berömda pennlight-celler! Pris per styck —:48

WHY NOT MODELLRACERBIL

Bernt Nilssons enkla snabba småvagn i ritning och arbetsbeskrivning 4:50

"Panna" (underrede) till WHY

NOT 8:—
Bilen lämpar sig även för uppförstoring till de stora klasserna.

PRYDNADSHJUL

för modellbilar (ej racerkonstruktion), motorcyklar och stora flygplansmodeller, diam. 70 mm. Pris per styck 2:—

HOGGEFORS PROTO

en svensk modellracer för proto specialklassen.

Ritning 3:50

Gjutgods till panna, oarbetat .. 14:—

D:o, planat 18:—

Box, oarbetad 8:—

D:o, planad och hopborrad ... 20:—

VINKELVÄXEL

"Ahlas", utväxling 1:1,75, den vanliga tävlingsmodellen för stora 10 cc motorer, 3/8" axelhål. Per sats 23:—

HOBBYFOLKBÅTEN

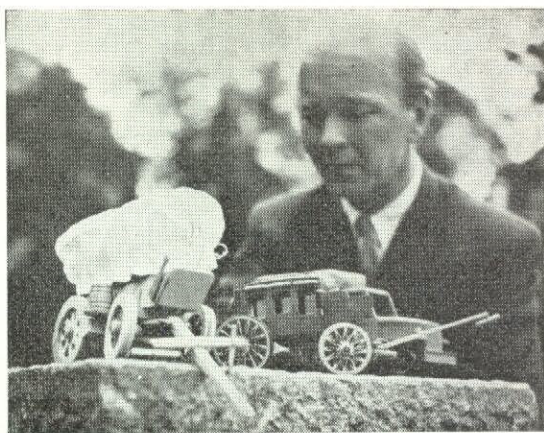
Den stora "flytande semesterstuga", en båt med utrymme, snabbhet och komfort, beskriven som modellbåt i Hobbyfolk hösten 1949.

Ritningsats inkl. porto 9:95

Spantruta för hel skala 35:—

HOBBYFOLK

JÄRNTORSGATAN 6 — STOCKHOLM



OMVÄXLING FÖR MODELLBYGGARE

Vi blev uppringda av en god vän, som hade en annan god vän. Den senaste goda vännen hade några bra saker, som säkert skulle intressera oss.

Ett modellflygplan eller en modellracerbil igen, tänkte vi. Möjligen en modelljärnväg...

Men det var något nytt, i varje fall något härligt omväxlande.

Vi presenterades för ingenjör Sven Mattsson i Råsunda. Och efter en stund fördes vi tillbaka till indianstridernas och prärieskonarnas tid, till Texas Jacks och Buffalo Bills ständigt överfallna postdilgens. Kort sagt, på bordet stod tre historiska vagnar — två kanske, för den moderna lastbilstrucken korsar ännu prärien i de gamla vagnarnas spår.

Framför oss på bordet hade ing. Mattsson ställt upp en gammal prärieskonare på vinglande hjul, en smäcker postdilgens, skön att skåda och så noggrannt gjord att man bara saknade de frustande hästarna, och som sagt, den en smula kallare trucken. Och så berättar ingenjören:

— Impulsen till att bygga dessa vagnar och att sedermera göra ritningar till dem uppstod, då mina barn i present fick tre byggsatser från USA. Eftersom anvisningar saknades, hur de skulle byggas, hjälpte jag dem att så småningom få ihop dem. Tanken uppstod då att försöka få ut dessa i mitt tycke synnerligen trevliga vagnar till hobbyfolket.

Sagt och gjort.

Jag mätte och ritade upp vagnarna och f. n. föreligger tre stycken ritningar. Svårighetsgraden är varierande. Flera ritningar är under utarbetande på andra typer av vagnar, även sven-

ska. Jag funderar droska och en

Som motvikt flygplan är des bygga som de byggarna en h att utarbetas f i gamet ska få

Efter färdigstrevlig leksak o arbete på finis ställa på byrån

Den ena vagn som nybyggarna trängande väst fruliga och ogt



Var

INGENJÖR
RITNINGAR
HOBBYFOLK
SÄLJA KOP
fälla att gå i
utmärkta för
avsedda för l
för att en n
byggare skall
fram verklig

Vi å

med

och



G FÖR GGARE

vän, som hade en
oda vännen hade
lle intressera oss.
modellracerbil igen,
irnväg...
je fall något här-

Sven Mattsson i
ördes vi tillbaka
konarnas tid, till
ändigt överfallna
et stod tre histo-
len moderna last-
i de gamla vag-

g. Mattsson ställt
å vinglande hjul,
ett skåda och så
knade de frustan-
en smula kallare
ören:

lessa vagnar och
ill dem uppstod,
byggsatser från
knades, hur de
tt så småningom
å att försöka få
i trevliga vagnar

gnarna och f. n.
c. Svårighetsgra-
gar är under ut-
gnar, även sven-

ska. Jag funderar i det senare fallet på en häst-droska och en postdiligens.

Som motvikt och omväxling till alla modell-flygplan är dessa vagnar något nytt, trevliga att bygga som de är, och de borde erbjuda modellbyggarna en hel del nöje. Byggsatser håller på att utarbetas för att även de mindre "slängda" i gamet ska få möjligheter att bygga vagnarna.

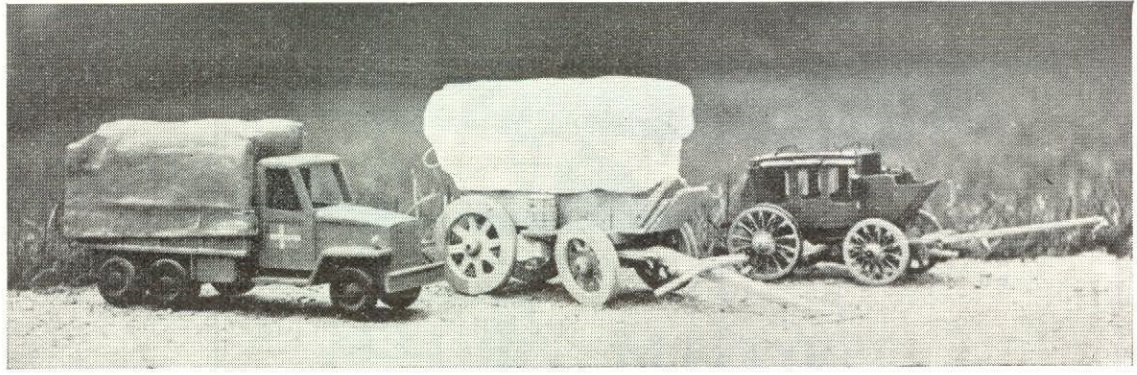
Efter färdigställandet och målning har man en trevlig leksak och om man lägger ner litet extra arbete på finishen har man en vacker sak att ställa på byrån.

Den ena vagnen är en replik av den vagnstyp, som nybyggarna använde sig av under sitt framträngande västerut genom Nordamerikas jungfruliga och ogästvänliga marker. Otaliga är de

filmer vi sett och de böcker vi läst om dessa pionjärens liv och leverne och de strider de hade att utkämpa mot en hård natur och inte minst mot indianerna, som genom ständiga anfall försökte hindra inkräktarnas framträngande. Nybyggarna lät då vagnarna bilda en cirkel, en s. k. vagnborg, bakom vilken de förskansade sig.

Den andra vagnen, som är av yngre datum än den föregående, användes för post- och passagerarebefordran, och de som läst om Buffalo Bills och Texas Jacks bedrifter känner säkert igen typen.

Den tredje vagnen, slutligen, är en replik av en lastbil av modernt militärt snitt och användes för såväl trupp- som godstransport.



Var så god och bygg. . .

INGENJÖR MATTSSON STÄLLER NU SINA RITNINGAR TILL FÖRFOGANDE FÖR ALLT HOBBYFOLK GENOM ATT TILL LAGT PRIS SÄLJA KOPIOR AV DESSA. Vi har haft tillfälle att gå igenom ritningarna och de är alldeles utmärkta för modellbyggarna. De är egentligen avsedda för byggsatser, men tillräckligt utförliga för att en någorlunda normalt begåvad modellbyggare skall kunna använda sig av dem och få fram verkligt snygga modeller.

*Vi återkommer
med fler modeller
och byggsatser!*

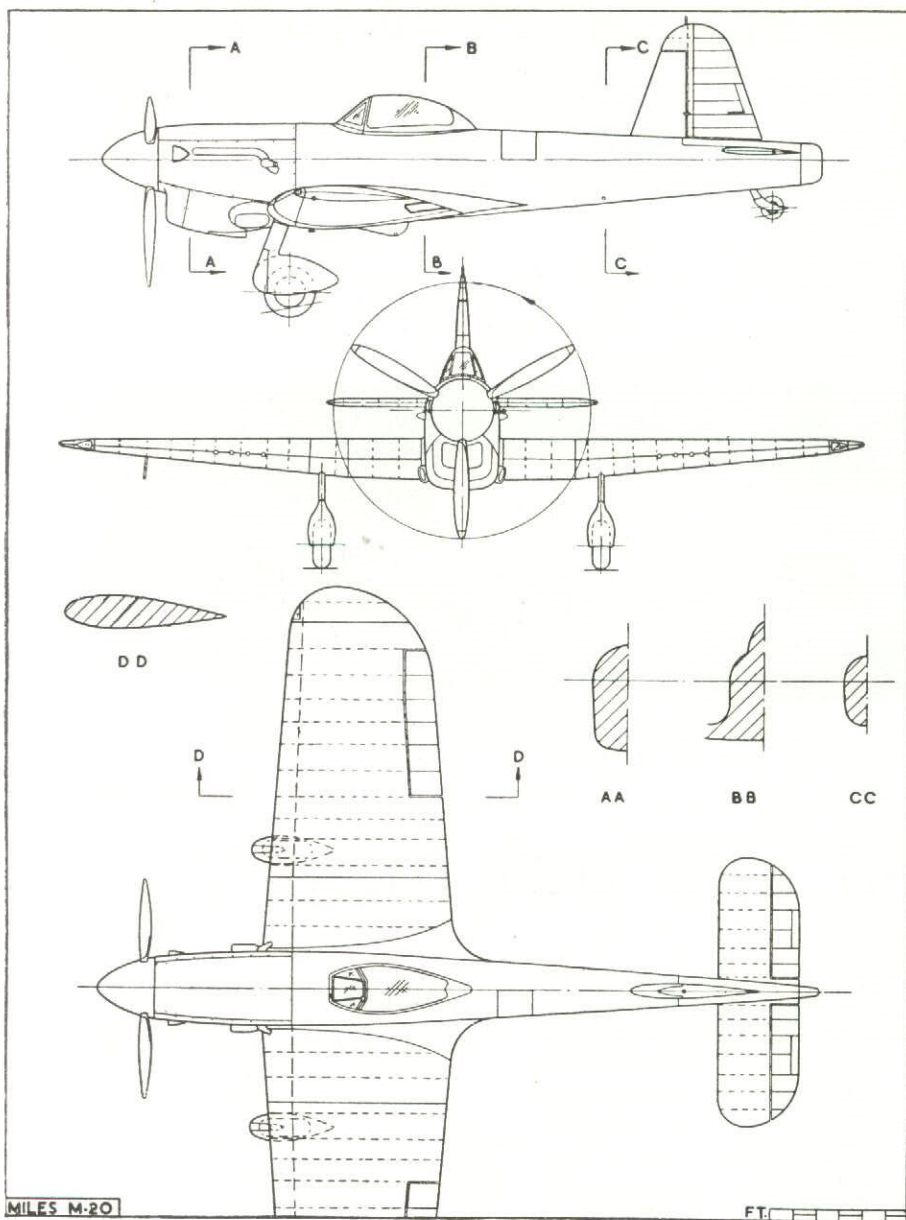
Kupong för beställning av RITNINGAR

över historiska vagnar.

Pröva modellbygge efter ingenjör Mattssons vagnritningar. Pris per ritning kr. 2:50, vid beställning av flera ritningar samtidigt kr. 2:— per styck.

Till Ing. SVEN MATTSSON, Näckrosvägen 43, SOLNA (Postgirokonto 462692). Sänd mig mot postförkott plus 40 öre porto följande:

- st. ritning till Postdiligensen.
- st. ritning till Prärieskonaren.
- st. ritning till Lastbilstruck.
- Namn:
- Adress:
- HF 8



"FLYGETS VALHALL" *ny ritningserie!*

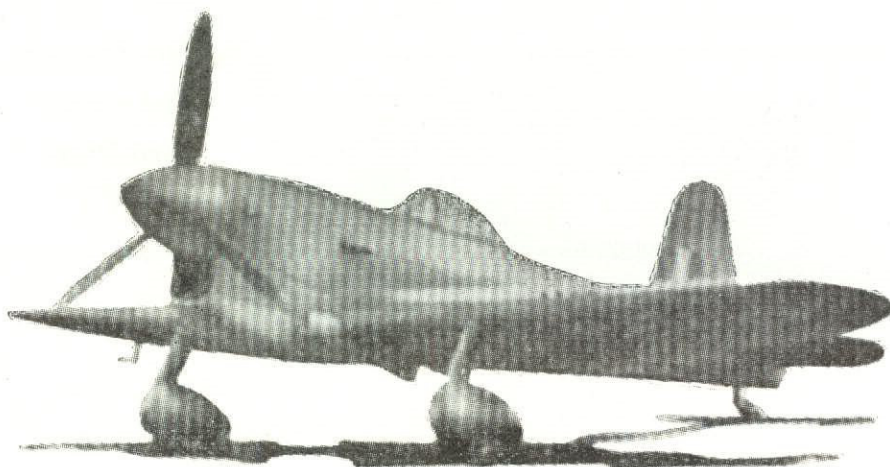
Björn Karlström ritar 2 gamla intressanta flygplan i varje nummer av Hobbyfolk och börjar i det stora, utökade julnumret!

Det är efterfr
bygga skalenlig
skilt för "teamr
likna en hederli
plan i verkligh
med enkel ström
struerades unde
derna" detaljer
sedda Miles M.
ning lånad ur d

Det var under
planet mycket s
i två provexemp
gängliga fåtalig
och att man må
kade jaktplan. D
nya motorer, utå
tillhands, och
Merlin XX, avs
Beaufighters, ko
gondol.

M 20:s kropp
bakom Merlinm
mycket kraftig,
Browning kulspr
tankar för ernåe

Kan också ni bygga M. 20 på 9 veckor?



MILES M. 20

"idealkärria" för U-kontroll

Det är efterfrågan på ritningar, som man kan bygga skalenliga U-kontrollmodeller efter, särskilt för "teamracing", vilken gren ju skall efterlikna en hederlig kapplöpning mellan sportflygplan i verkligheten. Ett särdeles lämpligt plan med enkel strömlinjeform och trots att det konstruerades under Blitzens dagar så pass "omoderna" detaljer som fast landställ är det förbiseddade Miles M. 20, som här presenteras med ritning lånad ur den engelska "AEROMODELLER".

Det var under luftslaget om Storbritannien som planet mycket snabbt skapades och tillverkades i två provexemplar. Man räknade med att de tillgängliga fåtaliga Spitfires snart skulle ta slut, och att man måste lägga upp en serie lättillverkade jaktplan. Det fanns ingen möjlighet att göra nya motorer, utan man måste ha, vad som fanns tillhands, och det var bombplansmotorer, RR Merlin XX, avsedda för Lancasterbombplan och Beaufighters, kompletta och färdiga med motor-gondol.

M 20:s kropp blev byggd som en fortsättning bakom Merlinmotorns brandskott. Vingen blev mycket kraftig, eftersom den skulle innesluta 8 Browning kulsprutor med 5000 skott ammunition, tankar för ernående av en längre flygtid än vad

Spitfires och Hurricanes hade och dessutom bara i träkonstruktion.

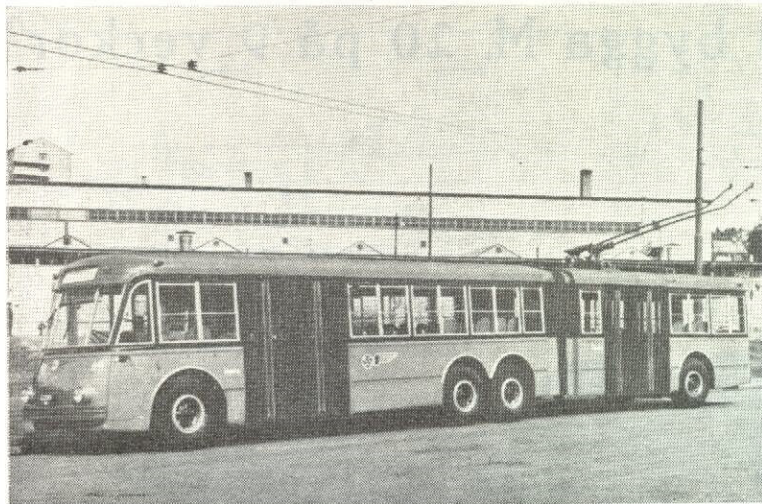
Hela konstruktionen var av trä — en omständighet som än mer ger modellbyggarna sin chans att göra modellen skalenlig, och skall vi dra liknelsen ännu längre kan vi tala om att kärnan smälldes ihop på nio veckor från första penndraget på ritkontoret.

Efter två dagars prov på marken lyfte den silverdopade plywoodjagaren för första gången och det befanns att stjärtplanet måste flyttas bakåt. Man förlängde då flygkroppen och använde de nya erfarenheterna från U-9, som var första prototypens beteckning, när prototypen nr 2 byggdes — den fick numret U-0228.

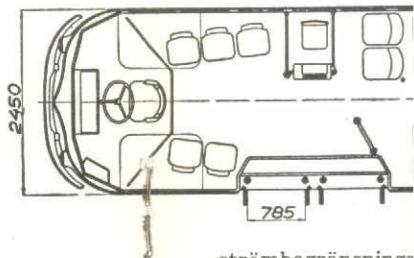
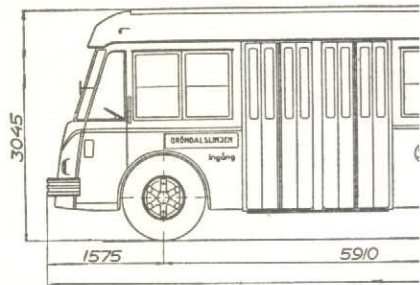
Medan de båda prototyperna provflögs visade det sig, att slaget om Storbritannien var vunnet, och M. 20 behövde aldrig tillverkas i serie. Engelmännen kunde i alla fall med stolthet peka på det faktum, att de på nio veckor hade byggt ett jaktflygplan, som var snabbare än Hurricane och hade längre aktionsradie än både Hurricane och Spitfire.

Data: spännvidd 10,55 m — längd 9,35 m — höjd 3,73 m.

serie!
nummer



*Hobbyfolks
nyheter i
skala 1:100
från
Stockholms
Spårvägar
fortsätter:*



De italienska trådbussarna är från Alfa Romeo!

Bussarna, som användas på trådbusslinje 98, har som framgår av ritningen, den imponerande längden av 17,0 meter. Så långa bussar äro ju hittills icke skådade i Sverige, men äro därför inte alldeles oprövade i praktisk drift. Både i Rom och Milano förekomma trådbussar, som t. o. m. äro ännu längre. Att man kan komma fram med så långa bussar i stadstrafik, beror på att de byggas ledade. Egentligen består den buss, som nu är i trafik i Stockholm, av en 3-axlig dragande del, som genom en ledanordning är permanent hopkopplad med en efterföljande en-axlig del, så att ett sammanhängande passagerarutrymme erhålles. Ledanordningen tillåter rörlighet mellan de två delarna i alla riktningar och den är kombinerad med en styranordning, som är så beskaffad, att bussens bakdel så noga följer den främre delen, att det erforderliga gatuutrymme vid kurvtagning inte behöver vara mycket större än för bolagets största två-axliga bussar. Det bakre hjulparet har alltså automatiskt styrbara hjul!

Bussarna huvuddata är följande:

Bussens totala längd över stötfångarna 17,00 m; största utvändiga bredd 2,45 m; Höjd över körbanan för lastad buss (strömavtagarna icke medräknade) 3,11 m; Vikt av tom vagn 16.000 kg; Totalvikt inkl. passagerare och personal 25.000 kg; Största hjultrycket vid fullastad vagn 4.000 kg; Antal sittplatser 58; Beräknat antal ståplatser 60.

Anordningen av platser och dörrar framgår av ritningen. Den fasta konduktörsplatsens läge och cirkulationriktningen för passagerarna har varit föremål för en hel del diskussion, men arrangementet med påstigning framtill är åtminstone tillsvidare bestämt för de första bussarna i leveransens. Föraren har sin plats i bussens mittlinje. Inredningen är utförd enligt italiensk standard, som måhända är en nyans enklare än den vi äro vana vid i Stockholm. Uppvärmnings- och ventilationssystemet blir även något enklare än på bolagets övriga trådbussar. Elektriska kaminer för friskström, anordnade utefter sidorna vid golvet, svara för uppvärmningen. Ventilation erhålles genom de till hälften nedfällbara sidofönstren. Det kan här nämnas, att även för bussarnas utförande i övrigt har i huvudsak accepterats de konstruktioner och den standard, som Alfa Romeo tillämpat för sin övriga tillverkning av trådbussar och bussar.

Karosseristommen utföres av slutna stålprofiler och hopsättes genom elektrisk svetsning. Som bärande del ingår dock i bussens konstruktion en kraftig chassiram.

Drivmotorn är en seriemotor med 147 kW tim-effekt. Motorns drivkraft verkar på de båda mellersta axlarna. Kontrollerutrustningen är anordnad för variabel automatisk acceleration och automatisk elektrisk bromsning. När föraren trampar ned pådragspedalen urkopplas startmotståndet i 13 steg, varvid strömstyrkan genom ett

strömbegränsnings-
Strömbegränsnings-
därmed även driv-
acceleration äro b-
tryckes ned. Föra-
situationen inom
acceleration.

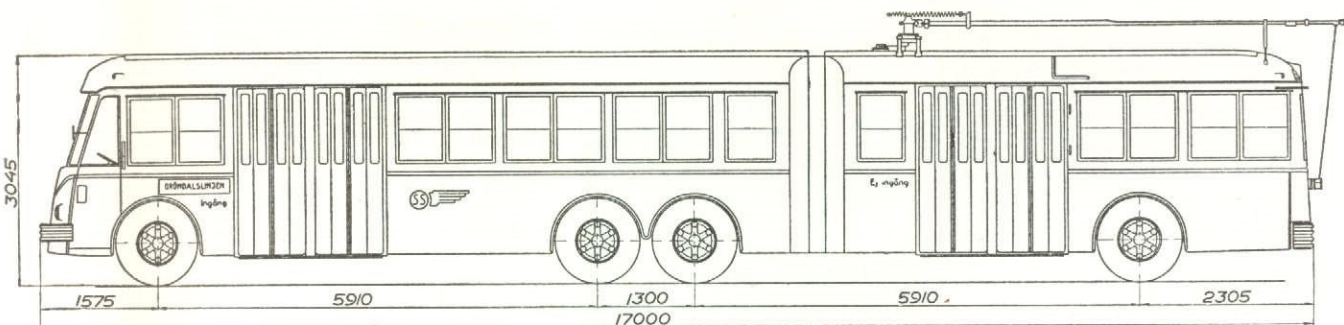
Elektrisk broms-
successivt släpper
återgår kontroller-
läge och drivmoto

Ett apropå om tunne

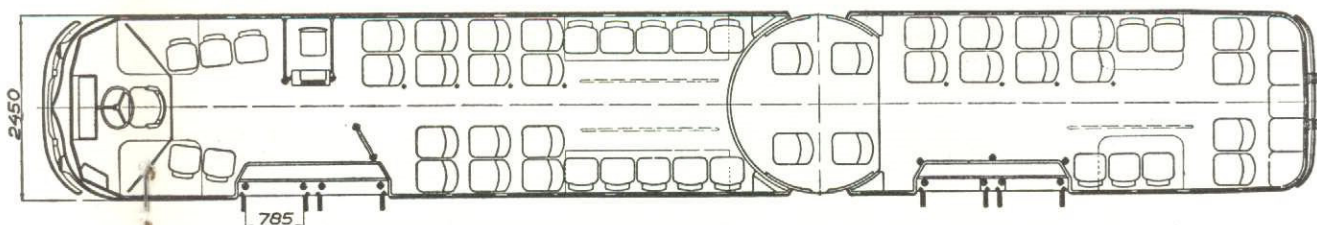
STRÖMSKENAN

Den stora ström-
med på den bliva-
det krävs t. ex. c
av ett 8-vagnståg
anlagt strömskena-
luftledning av kop-
skulle ha behövt
mm². Man har f
skena snarlik den
Philadelphia. Vagr
strömskenans öve

Skenan är tillve-
kolhalt och väger
upplagd på en st-
formad att ströms-
riktning. Styrplatt



10dm 0 1 2 3 4 5m



strömbegränsningsrelä hålles vid ett visst värde. Strömbegränsningsreläets inställningsvärde och därmed även drivmotorns dragkraft och bussens acceleration äro beroende av hur djupt pedalen tryckes ned. Föraren kan alltså alltefter trafiksituationen inom vissa gränser välja önskvärd acceleration.

Elektrisk bromsning erhålles genom att föraren successivt släpper upp pådragspedalen. Härvid återgår kontrollerns manövervals först till noll-läge och drivmotorn skiljes från linjespänningen.

När valsen går tillbaka ytterligare slutes bromskretsen och motstånden urkopplas automatiskt i 14 steg. Bromsverkan blir starkare ju längre pedalen släppes upp. När bussens hastighet sjunkit så att den elektriska bromsen upphör att verka, använder man luftbromsen för att stanna bussen. Den verkar på alla hjulen och manövreras med en särskild pedal. Handbromsen, som användes som parkeringsbroms, verkar på de 4 drivna hjulen.

J. H.

Ett apropå till förra numrets artikel om tunnelbanetågen:

STRÖMSKENAN PÅ TUNNELBANAN.

Den stora strömförbrukning man måste räkna med på den blivande tunnelbanan i full drift — det krävs t. ex. drygt 4000 ampere vid starten av ett 8-vagnståg — är anledningen till att man anlagt strömskenor i stället för luftledning. En luftledning av koppar med motsvarande kapacitet skulle ha behövt en genomskärningsarea av 600 mm². Man har för Stockholm valt en strömskenor snarlik den, som används i New York och Philadelphia. Vagnens strömvagnare glider mot strömskenans översida.

Skenan är tillverkad av mjukt järn med låg kolhalt och väger 60 kg per meter. Den ligger upplagd på en styrplatta av aducergods så utformad att strömskenan kan röra sig i sin längdriktning. Styrplattan vilar i sin tur på en pors-

linsisolator, där den kvarhålls av skenans tyngd. Isolatorn, i vars botten finns ett cylinderformat hål, står direkt på syllan och hålls kvar i sitt läge genom att hålet i dess botten omsluter en s. k. centrumpöpp av aducergods, som är fastskruvad i syllan.

Strömskenan skyddas av en arsenikimpregnerad bräda, som bärs upp av en järnkonsol fastskruvad i en syll.

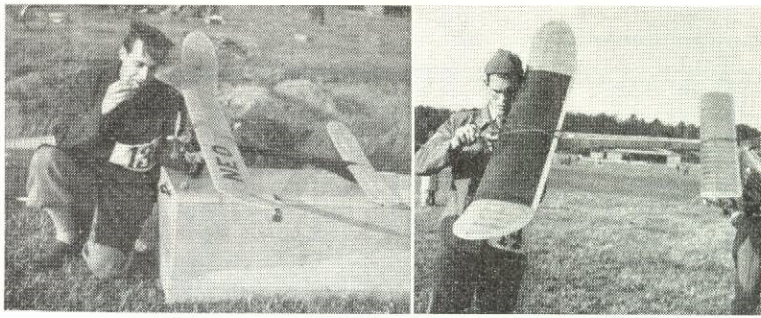
Skenan levereras i 15 m längder, som svetsas ihop till längder på 300 m. I mitten på varje sådan sträcka har man en förankringspunkt. I båda ändarna av sträckan finns det vanligen expansionsskarvar, som ta hand om skenans längdändringar vid temperaturvariationer.

Då strömskenan är livsfarlig att beröra — spänningen är ca 650 volt — är det förbud för allmänheten att beträda banområdet.

framgår av
latsens läge och
rarna har varit
i, men arrange-
är åtminstone
bussarna i leve-
assens mittlinje.
liensk standard,
e än den vi äro
igs- och ventila-
lare än på bol-
ka kaminer för
orna vid golvet,
ilation erhålles
a sidofönstren.
a bussarnas ut-
accepterats de
, som Alfa Ro-
rkning av tråd-

lutna stålprofi-
trisk svetsning.
ssens konstruk-

ed 147 kW tim-
å de båda mel-
ngen är anord-
cceleration och
. När föraren
pplas startmot-
rkan genom ett



Göteborgare i farten: Till vänster styrker sig Börje Börjesson med en macka i pausen mellan andra och tredje perioden — olycksnumret 13 till trots var segern tämligen klar redan på detta tidiga stadium. Till höger provar H. Eliasson motorn på sin präktiga jättevingade F-modell.

"BANANEN" Run med KSAK-modell först i övre raden, vi en uppdragning Arne Blomgren (Larsson, Till höger berg, triumfator i raden en F-modell — med 2 m:s spänning ytterligare studier Blomgren och H. gamla Wakefield. Stark i arbete me

SM och RT på Skarpnäck

Resultatlis
se sidan 6

15-årsjubilerande Vingarna i Stockholm stod som värd för årets SM och rikstävling på Skarpnäck, som sig bör med pappa Stark som tävlingsledare och för övrigt ett ganska "Starkt" inslag, efter som Sune och Börje även de numera kan tituleras pappa Stark och även demonstrerade den nya generationen på fältet.

Men än leva de gamla gudar, kan man tryggt säga, för mot Skarpnäcks halvmulna himmel avtecknade sig de gamla uvarnas kärror längst. Fru Fortuna snålade med termiken, men några korta ögonblick blänkte solen på startbanorna, och de gamla uvarna var inte sena att skicka kärrorna i dessas längdriktning och få lagom lyft till skogen vid fältets gräns, där kärrorna raskt letade upp ett kärr eller självaste Ältsjön att landa i. De spännande situationerna uppstod sedermera i detta kärr, där Arne Blomgren irrade i timal — och hade turen att hitta Wakefield-kärran, och där Börje Börjesson smakfullt fick sin fenomenala F-knarr att landa 10 meter från Arnes kärra och därmed fick den bärgad utan att behöva blöta ned sig om fötterna.

Därmed har vi förtäljt den yttersta orsaken till att Arne Blomgren tog G-int-mästerskapet och Börje Börjesson F-mästerskapet, det senare var förresten tredje gången i följd. Båda klasserna var för övrigt ganska bleka. Bland F-modellerna dyker det upp en massa egendomliga bastarder mellan segelmodeller och motormodeller — "glidplan med hjälpmotor", som man allmänt kallade dem — och det var faktiskt vad de var. Med ett par meters spännvidd och en liten diesel som hjälpmotor blir det ingen utgångshöjd att tala om, och ju lägre utgångshöjd man har, desto bättre segelflygegenskaper fordras hos planet — och därmed har F-konstruktörerna ställt problemet på huvudet. Börje Börjesson, specialisten, talade sig varm många gånger under dagens lopp om anfallsvinklar och infallsvinklar. Att konstruktörerna måste ge honom rätt och verkligen inse, att F-modellerna är en speciell art av modellflygplan bevisade han genom tredubbel utgångshöjd och en överlägsen seger. Ett råd: Lita på Börjesson och försök följa hans teorier! — Sedan är det en annan sak, att

reglerna kanske är litet för fria i F-klassen, såvida man inte skall anse att klassen är under utveckling och behöver sin frihet tills den har funnit sin melodi.

Wakefieldklassen har ingenting nytt att bjuda, inte en endaste glimt som ger oss en chans att ta upp kampen mot världseliten nästa sommar igen och ge Ellilä och Co. en god match. Arne Blomgren och Sune Stark plockade upp sina modeller ur lådorna som inte öppnats sedan de packades ned på Jämijärvi, blåste av dammet och belade första resp. andra platserna. Det sägs emellertid att det ritas på nya modeller hos de båda ingenjörerna, kanske också på andra håll i landet. KSAK kunde glädja sig åt att hela årets wakefieldlag kom in på de åtta första platserna.

Nej, SM-tävlingen på Skarpnäck var inte Gint-kärrornas och F-knarrarnas stora dag, ty

DAGENS NAMN VAR BANANEN.

"Bananen", i det civila ingenjör Rune Andersson, har tålmodigt byggt och plitit och flugit i årtal utan att den stora framgången kommit. KSAK har i år uppdragit åt honom att rita en KSAK-modell — det har han också gjort. Och nu kom segern i S-intklassen som en bekräftelse på att han motsvarade sitt förtroende. Hur underligt det än kan låta, så var detta första mästerskapstecknet för Bananens del. Undra på att han var belåten med sin dag. Först en femminutersflygning, som förde upp honom till andra-platsen efter Stig Nilsson, Bjuv, så en smakstart med maxtid och bortflygning.

Hittills hade Bananen använt sin nyaste kärra, konstruerad senare och en ytterligare förbättring av KSAK-modellen, men efter bortflygningen av denna hade han KSAK-modellen som reserv och genomförde tredje periodens flygning med denna. En fyraminutersflygning blev det, och även denna period, liksom de två föregående kom Bananen in som näst bäste man.

Bananen blev alltså tvåa i alla tre perioderna, men sammanlagt räckte detta till en skyhögt seger med över två minuter tillgodo på andreman, som tämligen överraskande blev en oväntad Cumulus-

man, Roland Scheer än Bananen i andra flygningarna jämmanuter sammanlagt mo från Örebro. maxtid i första placering med två Sven Olof Lindén pott i sista ronn Helge Wannberg

Ragnar Odenman plats — orsaken ä plan och därmed anmälning i tre k på en dag kan Odenmans plåster i F-klassen och en tidigt avhållna Rik

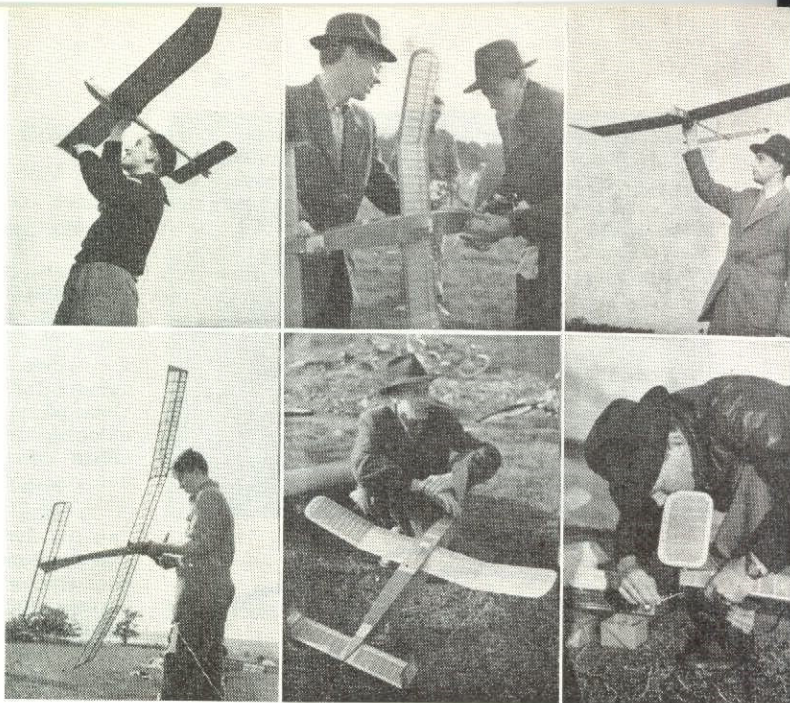
RIKSTÄVLING, V

och där var det upp, en långväga och nu äntligen placering och en des firma Norrland lycka är modellen bara att skriva och i Umeå!

"Dubbelbananen" kom på andra plats holms förorter en Hagel i Johannes i Cumulus, Ensked Nynäshamn (femm sig väl framme äv två flygningar, och menadseger i lag minuter tillgodo på sköldsvik.

are i farten: Till styrker sig Börje i med en macka i mellan andra och rioden — olycks-13 till trots var ämligen klar re- detta tidiga stal- l höger provar H. motorn på sin jättevingade F-

"BANANEN" Rune Andersson med KSAK-modellen paraderar först i övre raden, därefter har vi en uppdragningsbild med Arne Blomgren och "Postis" Larsson. Till höger Sture Sandberg, triumfator i RT. I undre raden en F-modell från Örebro — med 2 m:s spännvidd, samt en ytterligare studie på Arne Blomgren och hans finfina gamla Wakefield. Och så Sune Stark i arbete med sin modell.



Resultatlista se sidan 6!

ck
ia i F-klassen, så- assen är under ut- het tills den har

ng nytt att bjuda, oss en chans att en nästa sommar god match. Arne sade upp sina mo- öppnats sedan de läste av dammet ra platserna. Det nya modeller hos också på andra håll g åt att hela årets i första platserna. äck var inte Gint- ra dag, ty

NEN.

genjör Rune An- ch plitad och flu- framgången kom- åt honom att rita han också gjort. ssen som en be- le sitt förtroende. å var detta första ns del. Undra på ag. Först en fem- honom till andra- uv, så en smak- ling.

sin nyaste kärra, terligare förbätt- n efter bortflyg- AK-modellen som e periodens flyg- tersflygning blev som de två före- ist bäste man.

la tre perioderna, ll en skyhög seger å andreman, som väntad Cumulus-

man, Roland Schedvin. Han hade bättre maxtid än Bananen i andra perioden och de båda andra flygningarna jämna på 3 1/2 minut. Ytterligare två minuter sammanlagt bakom Schedvin kom Silemo från Örebro. "Bjuvsingen" Stig Nilssons maxtid i första perioden räckte till en fjärdeplacering med två medelmåttiga starter, medan Sven Olof Lindén från Karlstad som tog full pott i sista rondon fick en sjätteplats efter Helge Wannberg från Örnsköldsvik.

Ragnar Odenman kom bort, och slutade på 18:e plats — orsaken är väl alltför många anmälda plan och därmed en besvärlig splittring. Med anmälning i tre klasser och nio tävlingsstarter på en dag kan det aldrig gå väl i längden. Odenmans plåster på såren blev andraplaceringen i F-klassen och en fjärdeplacering i den samtidigt avhållna Rikstävlingen.

RIKSTÄVLING, VAR DET JA,

och där var det en gammal uv igen, som dök upp, en långväga resenär, som kämpat länge och nu äntligen kunde registrera en präktig placering och en extra reklamhjälp åt sin ägandes firma Norrlands Modellflygindustri. Till all lycka är modellen framställd i byggsats. Det är bara att skriva och beställa från Sture Sandberg i Umeå!

"Dubbelbananen", Rune Andersson i Cumulus kom på andra plats, och även i övrigt tog Stockholms förorter en del tätplaceringar genom Rolf Hagel i Johanneshov (trea), Ragnar Odenman i Cumulus, Enskede (fyra), och Olle Sandahl i Nynäshamn (femma). Schedvin i Cumulus höll sig väl framme även här, en tiondeplacering på två flygningar, och slutresultatet blev en promenadseger i lag för Enskedeklubben med 10 minuter tillgodo på tvåan Domsjö MFK i Örnsköldsvik.

Trots kylan stod publiken kvar hela prisutdelningen igenom och hurrade för vinnarna och Vingarna.

Sjango.

ÄR NI INTRESSERAD AV

MODELLFLYG
MODELLBÅTAR
MODELLJÄRNVÄGAR
DIESELMOTORER
TENNFIGURER
HOBBYLITTERATUR



DÅ MÅSTE NI SKAFFA SVERIGES STÖRSTA

HOBBYKATALOG

106 sidor i format 220x360 mm med över 1000 illustrationer, en 8-sidig handledning i modelljärnvägbygge, trimningstips för modellmotorer, målningsanvisningar till de autentiska historiska tennfigurerna m. m.

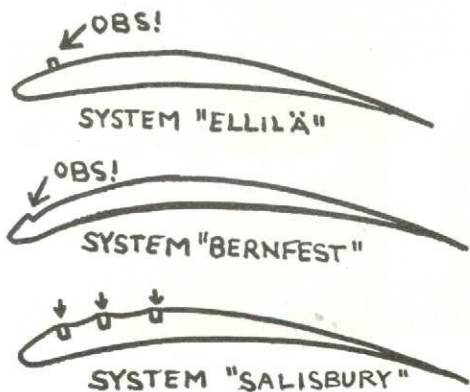
SÄND KR. 1:25 I FRIMÄRKEN
så får Ni katalogen omgående pr post!

WENTZELS

Apelbergsgatan 48

Stockholm

Hobbyfolks red. gjorde i samband med VM-tävlingarna för glidmodeller och gummimodeller en ganska märklig upptäckt: De båda världsmästarna Ellilä och Bernfest hade båda anordningar vid vingprofilerna som avvek från det konventionella. Ytterligare en välplacerad modell, "Klock-Johans" proxykärna, byggd av Salisbury, hade en del mystiska ribbor i profilen. Vi ska beskåda dem närmare:



ELLILÄ OCH BERNFEST AVSLÖJADE!

En pratstund med Sune Stark om profiler

ELLILÄS PROFIL

berättade hans kollega A. Johansson om utförandet vid wakefieldtävlingen. Ellilä satt och pratade i godan ro och filade på en pappbit — det skulle bli den nya profilen. Han hade dessutom läst en bok av den tyska flygteknikern Schmitz om profilt teori. När så småningom profilen var klar och så småningom blev till en hel vinge, visade den sig ha mycket dåliga egenskaper. Ellilä hade emellertid läst Schmitz bok tillräckligt för att rädda profilen genom att limma en tunn — högst 1 mm — ribba längs vingnosens översida c:a 1,5 cm från nosen.

BERNFESTS PROFIL

beskrivs av Löwen i sept.-numret av Hobbyfolk. Bernfest limmade vingens torsionsnäsa utanpå klädseln och fick därmed ett "hack" på motsvarande ställe till Elliläs tunna ribba!

SALISBURYS PROFIL

ansågs av samtliga svenskar "fullständigt kass" vid första anblicken. Amerikanen hade nämligen som vingbalkar lagt tre långsgående ribbor i själva ytan, så att de efter vingens klädsel bildade tre tydliga kanter på vingens översida.

NU KOM ALLTSA FRÅGAN:

— Var det en ren tillfällighet att dessa tre kärror med de mystiska ojämnheterna på vingnosens överdel placerade sig så bra?

Vi ställde frågan till flygingenjören och modellflygveteranen Sune Stark, välkänd för alla modellflygare sedan 15 år tillbaka; och svaret visar, att det ligger någonting i vår iakttagelse:

— Det finns verkligen en rent vetenskaplig grund för att sätta dylika luftvirvelbildande ribbor på profilen, säger Sune Stark, som därvid plockar fram Schmitz lärobok ur sitt bibliotek. Men... /

— Men? upprepade vi förhoppningsfullt.

— Men anordningarna sätts dit för att rädda en för övrigt "kass" profil. Det bör gå att klara sig med en riktigt gjord slät profil, som stämmer aerodynamiskt. En ribba som i ena fallet räddar en misslyckad profil, kan i andra fallet göra en god profil oduglig. För att Elliläs och de andras profiler skulle passa för en dylik "turbulensribba" måste de alltså på ett nästan tursamt sätt vara tillverkade just för att passa till ribban... Men givetvis kan man inte heller neka till att det fordras kunskap och skicklighet för att kunna veta rätta användningen av turbulensribbor.

Gränsskiktet i partiklarna rör sig i en (laminär ströbulent strömning

Den laminära profilens yta. Därför delaktig därför modellflygplan ha den laminära ströbulent högsta punkt, s. profilen mycket därför ha sådana gränsskiktet över varvid luften rör sig i virvlar. Den turbulenta på profiler lättare håller sig avlösning.

Avlösning betyder vakuumbildning, ett reist profilen bör därför avlösning inte ske vid dennas bakre

Gränsskiktet i ytan för resonansminärt.

ÖNSKVÄRT FÖR

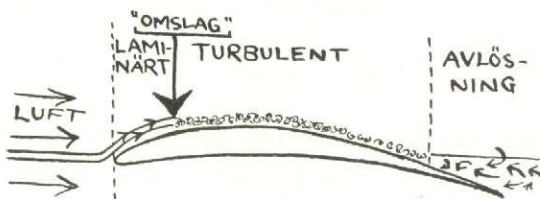
att det på den ytan laminära g. lent, och att det profilytan ända till liggande strömnings skiktet följer ytan slaget sker är mindre är det bättre om

TURBULENT AV

kallas det fall spalten på föregående när till turbulenta fram, den turbulenta täcka hela profilen tidigt. Om man i översida, kommer parallellt med rörelsen och turbulenta g. på den del som "vispar" fram oavsett vem som helst turbulent avlösning era en ny profil

LAMINÄR AVLÖSNING

kallar man det slag. Detta är samma fall som Elliläs och hjälpa, nämligen att de gör gränsskiktet laminära avlösning tingen ett idealiskt turbulent avlösning en avsevärd förb



NU BLEV VÅR NYFIKENHET VÄCKT

och Sune försökte efter bästa förmåga med ritningar och många ord ge förklaringar till de aerodynamiska fenomenen kring en i luften farande kropp.

Vi fick veta, att det som har betydelse för en vingprofils egenskaper är luftströmningen i gränsskiktet mellan profilens yta och den yttre luften som friktionsfritt passerar över vingen. Man kan tänka sig att luftpartiklarna närmast ytan ligger stilla, medan de accelereras upp allt fortare och endast en millimeter utanför ytan har fått samma hastighet som den yttre strömningen.

het att dessa tre
nheterna på ving-
å bra?

njören och modell-
känd för alla mo-
; och svaret visar,
iakttagelse:

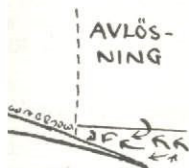
rent vetenskaplig
virvelbildande rib-
Stark, som därvid
ur sitt bibliotek.

ppningsfullt.

dit för att rädda
t bör gå att klara
t profil, som stämmer
ena fallet räddar en
fallet göra en god
och de andras pro-
k "turbulensribba"
tursamt sätt vara
till ribban... Men
neka till att det
et för att kunna
turbulensribbor.

ÖJADE!

filer



VÄCKT

förmåga med rit-
rklaringar till de
g en i luften fa-

har betydelse för
luftströmningen i
ta och den yttre
erar över vingen.
rtiklarna närmast
cceleras upp allt
ster utanför ytan
den yttre ström-

Gränsskiktet kan vara av två slag; luft-partiklarna rör sig antingen parallellt med profilen (**laminär strömning**) eller i små virvlar (**turbulent strömning**).

Den **laminära** strömningen går parallellt med profilens yta. Den gör ringa motstånd och är fördelaktig därför. Vid de låga hastigheter som modellflygplan har är det emellertid risk för att den laminära strömningen släpper på profilens högsta punkt, s. k. laminär avlösning, vilket ger profilen mycket dåliga egenskaper. Profilen bör därför ha sådan utformning att det laminära gränsskiktet övergår till **turbulent** strömning, varvid luften rör sig i mycket små energirika virvlar. Den turbulenta strömningen verkar bromsande på profilen, men har den fördelen att den lättare håller sig kvar utefter profilens yta utan avlösning.

Avlösning betyder stark virvelbildning och ett vakuum, ett rent hindrande inslag alltså, och profilen bör därför ha sådan konstruktion att avlösning inte sker, utan luften lämnar profilen vid dennas bakersta kant.

Gränsskiktet på **undersidan** har ingen betydelse för resonemanget, det får gärna vara laminärt.

ÖNSKVÄRT FÖRLOPP ÄR ALLTSA

att det på den främre delen av profilen bildade laminära gränsskiktet övergår till turbulent, och att det turbulenta gränsskiktet följer profilytan ända till bakkanten. Detta kallas **anliggande** strömning. Det väsentliga är att gränsskiktet följer ytan ända till bakkanten, var omslaget sker är mindre betydelsefullt, men givetvis är det bättre om detta kommer långt bak.

TURBULENT AVLÖSNING

kallas det fall som ritats på figuren i andra spalten på föregående sida. Omslaget från laminär till turbulent strömning sker ganska långt fram, den turbulenta strömningen räcker inte att täcka hela profilen, utan avlösningen kommer för tidigt. Om man fäster små ulltrådar på vingens översida, kommer dessa att ligga helt stilla parallellt med rörelseriktningen inom de laminära och turbulenta gränsskikten, medan de däremot på den del som ligger bakom avlösningens linje "vispar" fram och tillbaka. Ett enkelt prov, som vem som helst kan göra med sin modell! Mot turbulent avlösning finns ingen hjälp — konstruera en ny profil i stället!

LAMINÄR AVLÖSNING

kallar man det fall då avlösning sker utan omslag. Detta är speciellt dåligt, och det är i detta fall som Elliläs och Bernfests tubulenstrådar kan hjälpa, nämligen om de utformas och placeras så, att de gör gränsskiktet turbulent framför den laminära avlösningens linje. Man erhåller då antingen ett idealiskt förlopp, eller i sämsta fall turbulent avlösning, men i vilket fall som helst en avsevärd förbättring av glidegenskaper.

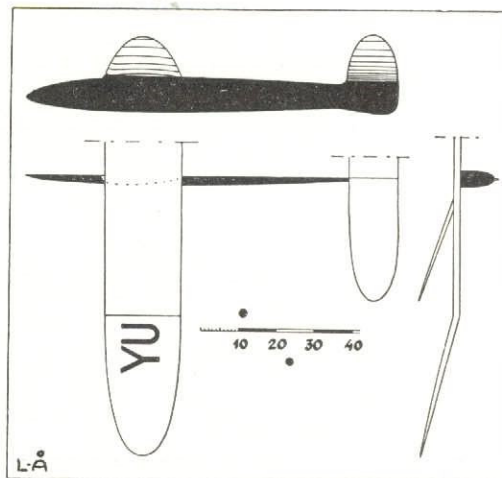


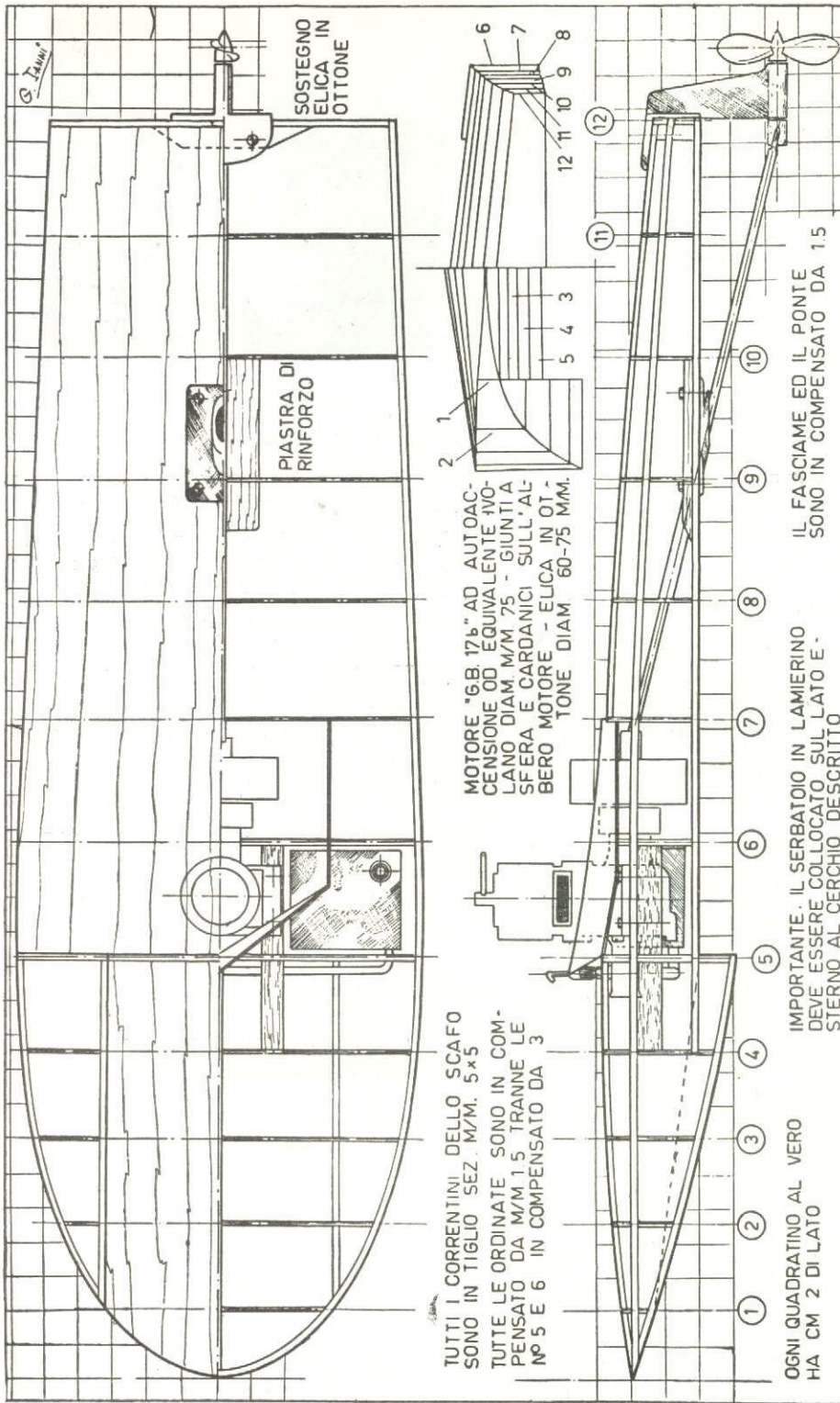
NÄR POKALEN RÖK.

Swedish glider cup överlämnas här till jugoslaven Bernfest av donatorn själv, direktör Oswald Arnulf-Olsson, medan tävlingsledare Georg Lindh på nära håll bevittnar urisutdelningen.

Här nedan har Robert Löwen-Aberg gjort en översiktsritning på den segrande kärran, som för övrigt beskrevs närmare i HF nr 6. Vingprofilen diskuteras i spalten härintill, så det är bara att sätta igång och jobba för nästa VM-tävling — det är bara 8 månader dit!

De jugoslaviska modellflygarna har en egen tidning, där en hel del intressanta konstruktioner presenteras. Hobbyfolk har tagit del av ritningarna och vi kommer närmare att tala om jugoslaviska modeller i julnumret. I den jugoslaviska tidningen ser vi också ett starkt intresse för nyheter. Där finns swinglinemodeller för U-kontroll, nordiska segelkärror, profilteori — men framförallt jugoslaviskt experimentflyg. Bernfests seger var säkert ingen tillfällighet!





"TORNADO" (UR "MODELLISMO")

Den italienska modellracebåten ovan är i skala 1:4; motsvarande uppförstoring erhålles om rutorna får 2 cm sida. Med en 10 cc dieselmotor försett med glödplugg gör den med trebladig 60 mm prop. 62,7 kmh, med tvåbladig 75 mm prop. 78 kmh. Longgerongerna är i lind 5 x 5 mm, span-

ten i 1,5 mm plywood, med undantag för nr 5 och 6 som är 3 mm. Bordläggning i 1,5 mm plywood. Vid axelgenomgången finns en förstärkningsplåt. Knutarna är i kulsystem, balanshjulets diameter 75 mm.

Banfrågan blir allmodellracersport



"Den val

I pressläggningen från modellracer den 28 okt. Om t SM kan diskutera ännu icke (men racer Unionen i

I vilket fall ser det ut som om det blir en ny uppvigsel om man och Nilsson. sensationen att klass — den förra närmare på "protos" "fel" klass och de svenska rekord på friden och de va är den gamla fråskapelse men fin

Hur länge de öpa den fåfängliga lufthogomien från avsevärt tunnats

Miteklassen är ämnet, med nya jämn kamp. Lokal ja sig åt Göteborg 102,8 kmh med trots goda 94,7 kmh, Rolf Persson 86 och 80 knutar.

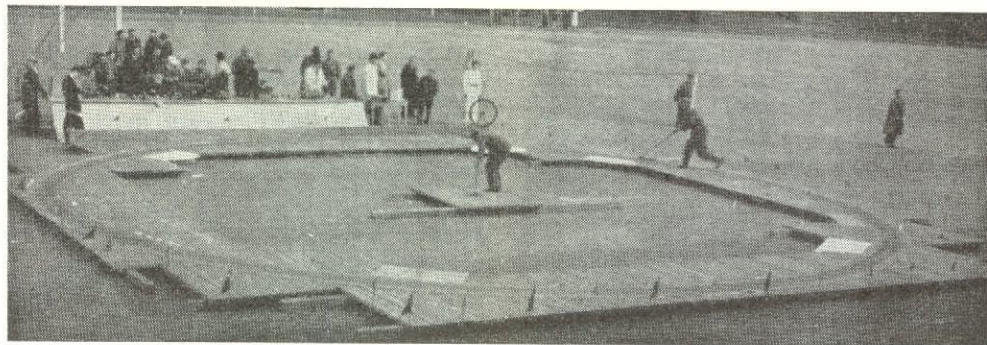
Göteborgarnas Börjesson visade Rustan och Bengt driven bil brann ha kunnat gå for

Två danskar, Hobbyfolks läsare portage om danmlingen, men de gjska gemyt än med taget gott om i sådant hör till e

"TORNADO" (UR "MODELLISMO")

Den italienska modellracerbåten ovan är i skala 1:4; motsvarande uppförstoring erhålles om rutor- na får 2 cm sida. Med en 10 cc dieselmotor för- sedd med glödblogg gör den med trebladig 60 mm prop, 62,7 kmh, med tvåbladig 75 mm prop, 78 kmh. Longeronerna är i lind 5x5 mm, span-

ten i 1,5 mm plywood, med undantag för nr 5 och 6 som är 3 mm. Bordläggning i 1,5 mm plywood. Vid axelgenomgången finns en förstärk- ningsplåt. Knutarna är i kulsystem, balanshju- lets diameter 75 mm.



Banfrågan blir allt ett besvärligare problem för modellracerporten, och det är bara en riktig

utomhusbana som kan rädda den. Här en totalvy av den tillfälliga banan vid Modellsportens dag.

"Den vanliga gamla visan" på modellracer-SM 1950

I pressläggningsögonblicket kommer rapport från modellracerbilarnas "SM" 1950 i Göteborg den 28 okt. Om tävlingen kan anses som officiellt SM kan diskuteras, ett riksförbund existerar ännu icke (men det ryktas att Svenska Modellracer Unionen är under bildande).

I vilket fall som helst blev tävlingen som vanligt en ny uppvisning av flygmekanikerna Thorpman och Nilsson. I förra årets SM inträffade den sensationen att "Thorpman" och "B.O." bytte klass — den förra är specialist på paddor, den senare på "protos", men de råkade båda ta hem "fel" klass och dessutom komma att skylta med svenska rekord på "fel" ställe. Nu återställdes friden och de vann rätt klass. Nilssons padda är den gamla från förra året, Thorpmans en ny- skapelse men fina resurser.

Hur länge de övriga förarna har lust att kämpa den fäfängliga kampen mot den överlägsna lufthegomien frågar man sig livligt. Lederna har avsevärt tunnats ut sedan rekordåret 1949.

Miteklassen är det stora kommande glädje- ämnet, med nya namn och bilar och en ganska jämn kamp. Lokalpatrioterna i Götet kunde glädja sig åt Göteborgssegern genom Lasse Gjertz, 102,8 kmh med självaste Bernt Nilsson slagen trots goda 94,7 kmh. Övriga göteborgare i klas- sen, Rolf Persson och Ragnvald Berg körde resp. 86 och 80 knutar.

Göteborgarnas skickligaste modellflygare Börje Börjesson visade u-kontroll tillsammans med Rustan och Bengt Johansson, och en reaktions- driven bil brann upp. Den senare skulle annars ha kunnat gå fortare än världsrekordet.

Två danskar, Benzen och Dupont, kände för Hobbyfolks läsare från föregående nummers re- portage om danmarksmästerskapen, gästade täv- lingen, men de gjorde större lycka med sitt dan- ska gemyt än med sina bilar. Det var överhuvud- taget gott om misslyckanden i Mässhallen, men sådant hör till en SM-tävling, eftersom än så

länge alla har rätt att delta oavsett skicklig- hetsgraden.

Med i inledningen omtalade reservation heter de svenska mästarerna:

Strömlinjeklass:

Erik Thorpman 195,19 kmh

Specialklass:

Bernt Nilsson 188,66 "

Katalogklass:

Erik Thorpman 176,19 "

Småvagnar:

Lars Gjertz 102,8 "

Alla resultat med undantag för katalogklas- sens är över gällande svenska rekordet.

GODA FLYGMOTORER.

Vi har på sistone fått in en hel del bra mo- dellmotorer i landet passande för flygdrift. Tidi- gare har vi väl bara VästeråsDieseln och Pinotti att tillgå och de andra motorer som sågs på täv- lingar var individuellt importerade. Men nu har ju våra modellfirmor licenser på flera goda mo- torer — speciellt engelska diesels. Samtliga före- faller vara av god kvalitet.

Speciellt framhålls:

E. D. Mk II på 2 cc och dess specialversion E. D. Competition Special också på 2 cc. Båda dessa motorer är utmärkta för friflygande modeller. För större friflygande och kontrollflygning finns samma fabrikat typ III på 2,49 cc. En verkligt rolig tillgång är den lilla enkubikaren E. D. Mk I Bee som är som gjord för skalamodeller.

Börje Börjeson har E. D. Competition Special på sin berömda SM-modell, Sveriges framgångs- rikaste förbränningsmotormodell.



MALMÖ MODELLBYGGAREKLUBB.

I vårt land är det ganska gott om hobbyklubbar just nu, men med all säkerhet står Malmö Modellbyggareklubb i högsta klass bland dessa. Klubben består nämligen endast av avancerade modellbyggare, och vid klubbens senaste månadsmöte påpekades också för HF:s korrespondent, som inbjudits, att endast avancerade modellbyggare antogs som medlemmar. Fullständiga nybörjare göre sig således inget besvär!

MMBK bildades den 24 mars 1944 av herrar Ture Hall, A. Andersson, E. Liljedahl, A. Nilsson, Gunnar Cardell och Conny Sundström, och av dessa är alla utom Hall och Nilsson kvar i klubben fortfarande. Alla var avancerade modellbyggare, och att man bildade klubben berodde på att man ville komma tillsammans och diskutera byggproblem och på det sättet hjälpa varandra. Under de sex år klubben existerat, har mycket byggts och många nya medlemmar kommit till. Arton stycken medlemmar är man nu, och klubbens stora hobbies modelljärnvägsbygge och modellbåtbygge är ungefär jämt fördelat mellan byggarna. Att framhäva någon särskild är kanske inte rättvist, men alla som såg Ragnar Sjöhs m.-j.-anläggning på "Med enkla medel" i Malmö i våras, kan intyga att den mannen kan sina saker. Klubbens äldste medlem, 70-åriga herr Preutz, bygger varken m.-j. eller båtar, utan karuseller i miniatyr. Bland annat! Den vitale 70-åringen skall föresten nu bygga "Slottsmöllan" i Malmö i modell, så den som lever får se! En ganska ovanlig hobby, som emellertid säkerligen är mycket intressant, har ordföranden Conny Sundström vid sidan om sitt modellbåtbygge. Och hobbyn består i att simma omkring i den vackra del av vår värld, som ligger under vattenytan, och vara försedd med simfötter, undervattensglasögon och harpun. Fiskar tage sig i akt!

Som det månadsmöte, HF:s medarbetare besökte, kan anses vara den verkliga inledningen till modellbyggarens högsäsong, framlades i medlemmarnas månadsrapporter många stolta planer för kommande mörka vinterkvällar (läs: modellbyggarkvällar), och undertecknad betvivlar inte att dessa planer också kommer att genomföras. Kunnighet och skicklighet präglar MMBK:s medlemmar, och skulle det vara någon av läsarna, som vill komma i kontakt med klubben, så går det bra genom sekr. Haakon Lilje, Carl Hillsgat. 9, Malmö.

"Big Blue".

RAPPORT FRÅN GÖDÖLÖVS AERO KLUBB.

G.A.K. har under den senaste månaden anordnat klubbmästerskap i samtliga förekommande modellflyggrenar.

Nils Nilsson stod för bedriften att bli fyrdubbel klubbmästare medan Karl-Erik Ekdahl kom som god tvåa genom att lägga beslag på resterande två mästartitlar. Nilsson blev mästare i swingflyg klass A och B och i polflyg likaledes både klass A och B. Ekdahl tog sina mästerskap i klasserna S och G.

På grund av att detta var den första större tävling med såväl S- som G-modeller nåddes inte några direkt lysande resultat. Även vädret missgynnade tävlingarna.

I swingflyg nåddes däremot några goda resultat. Nilssons Convair noterade den smått fantastiska hastigheten 292 kmh. Han stod dock inte för den mest överraskande prestationen utan det gjorde Ekdahl genom att slå nytt svenskt rekord för J29 med 201 kmh.

Även i polflygning blev det nya rekord. Nilsson slog med sin Auster nytt svenskt rekord för detta plan i hastighet med 25 kmh. Samme man slog med Örnungen nytt klubbrekord i hastighet för detta plan med 23 kmh.

Bakom Nilsson och Ekdahl trängdes hela tiden både gamla och nya förmågor. Främst bland "di gamle" var Hans-Erik Grahn med en tredje plats i swingflyg klass A och en andra plats med sin S-modell.

Dubbe.

GÖDELÖVSUTSTÄLLNINGEN.

Den stora hobbyutställningen i Gödelöv är nu ett minne blott. Men ett angenämt sådant. Nya publik- och kassarekord slogs med eftertryck. Men så hade arrangörerna också tur med vädret.

Utställningen omfattade sex avdelningar en för vardera modellflyg — radio — fotos — frimärken och cigarrettmärken samt en diverseavdelning.

Modellflygavdelningen omfattade ett 20-tal olika typer. De spantbyggda skalmodellerna var mycket välgjorda och detaljerade och väckte också en viss uppmärksamhet.

Radioavdelningen omfattade olika konstruktioner och högtalaranläggning varigenom utställningsbesökarna underhölls med musik i alla former.

Foto-, frimärks- och cigarrettavdelningarna drog uppmärksamheten till sig tack vare de smakfulla arrangemangen.

Vid flyguppvisningen blev rea-kärran Jetex-Demon oerhört populär tätt följd av en u-kontrollkärra T. P. Special. Flyguppvisningen omfattade även swingline, polflygning och högststart med segelmodeller.

Ett av huvudnumren vid utställningen var troleriföreställningen. Det var en av klubbens medlemmar som under artistnamnet Nic Mac Dubbe fascinerade en fulltalig publik med sina illusionistiska konster.

Utställningen blev en succé på alla sätt. Det var en sak som alla besökarna var absolut ense om.

Dubbe.

Vi
KORT
LYSS

Ja, kära läsare
Dizzy Gillespie
knacka med en I
ändå. När jag b
lekande lätt att
har det gått trö

D
Bo Karlsson ha
samvete. Han sl
Benguela på 9165
Växlande styrka
slår igen precis
ningar för det m
man ratten en ar
= 32,75 meter di
Doula som vid ex
till QSA3. Anna
QSA0-2. Svåra te
officiellt kl. 21.30,
så där omkring kl
nan anledning in
någon som inte
8245 kc/s = 36,38
South African B
20.30 med QSA1
Från kl. 21.00 ka
som är mindre ka
41,47 meter och l
12000 kc/s = 25,
för sina trevliga
Mocambique i Lo

AERO KLUBB.

Den månaden anordnades följande förekommade

att bli fyrdubbel Ekdahl kom som lag på resterande mästare i swinglyg likaledes både på mästare i

första större tävlingen nåddes inte. Även vädret miss-

de några goda resultat. Den smått fanfan stod dock inte stationen utan det var ett svenskt rekord

nya rekord. Nils-venst rekord för kmh. Samme man rekord i hastighet

ängdes hela tiden. Främst bland "di en tredje plats på plats med sin

Dubbe.

i Gödelöv är nu nämt sådant. Nya s med eftertryck. Å tur med vädret. avdelningar en för fotos — frimärken iverseavdelning.

de ett 20-tal olika dellerna var myc och väckte också

olika konstruktio- arigenom utställ- ed musik i alla

rettavdelningarna sig tack vare de

ea-kärran Jetex- l av en u-kontroll- ningen omfattade ch högstart med

illningen var trol- av klubbens med- t Nic Mac Dubbe med sina illusio-

på alla sätt. Det var absolut ense

Dubbe.

b b y f o l k

Vi

KORTVÅGS- LYSSNARE



Ja, kära läsare. Så är det då tid att sluta spisa Dizzy Gillespieplattor och istället sätta igång och knacka ned en DX-artikel igen. Det är konstigt ändå. När jag började med dessa artiklar gick lekande lätt att skriva, men det sista halvåret har det gått trögt att få fram dem. Det händer

DX-tips från när och fjärran:

Bo Karlsson har denna månad mycket på sitt samvete. Han skriver: CR6RB, Radio Club de Benguela på 9165 kc/s = 32,73 meter hörs ibland. Växlande styrka från kl. 19.00 till 20.00 då den slår igen precis på slaget. Svåra telegrafistörningar för det mesta. När den har slutat vrider man ratten en anings, anings aning till 9160 kc/s = 32,75 meter där man träffar på FIA6, Radio Doula som vid extrema tillfällen kan komma upp till QSA3. Annars håller sig styrkan vid pass QSA0-2. Svåra telegrafistörningar. Douala slutar officiellt kl. 21.30, men kan ibland sluta tidigare, så där omkring kl. 21.15. Om man av en eller annan anledning inte vill höra Douala (finns det någon som inte vill det?) kan man kl. 19.30 på 8245 kc/s = 36,38 meter höra ZNB som tillhör South African Broadcasting Corporation till kl. 20.30 med QSA1-3. Svåra telegrafistörningar. Från kl. 21.00 kan man höra en Damaskustation som är mindre känd. Den ligger på 7235 kc/s = 41,47 meter och kör parallellt med Damaskus på 12000 kc/s = 25,00 metr. Damaskus är ju känd för sina trevliga musikprogram. Radio Club de Mocambique i Louenco Marques, Port. Ost-Afrika,

numera alltför ofta att artikeln blir färdig i sista momangen och så även med denna artikel. Men jag har nyss börjat att fundera över vad det kan vara som gjort denna förändring och finner att det inte bara är jag som blivit slapp när det gäller DX-ing. Överallt är det likadant. Det är inte så att man tröttnat på DX-a, utan det är något annat. Man lyssnar fortfarande, men är inte lika ivrig som tidigare att skriva rapporter. Man tycker inte längre att det är så märkvärdigt när man får in någon ovanlig station och man glädjs mindre åt ett exklusivt verifikationskort som ramlar ned i lådan, än åt det kort från Andorra som man erhöill i början av sin DX-bana. Men detta är bara symptom. Anledningen till detta är nog den att DX-ing inte längre är någon exklusiv hobby för en samling radiofantaster. De senare åren har DX-hobbyn blivit upphaussad på ett sätt som säkert inte är bra. En hel del DX-are som tillkommit de senaste åren är säkerligen inte så "äkta". Vid det specialprogram som OTC utsände för Hobby-Folk i våras märktes detta. En del av de rapporter som vi erhöill var omöjliga att verifiera emedan inget som helst visade att rapportören ifråga hade hört stationen. Dessa var emellertid inte så många, och värre är nästan att många inte alls tycks bry sig om utifall rapporten går att läsa eller inte. Detta är naturligtvis fel. De som inte har tillgång till läsbar handstil eller skrivmaskin bör texta sina rapporter. Jag tror, och många med mig att alla dåliga rapporter som skickas iväg betyder att stationernas intresse för DX-arna hastigt svalnar. Därför måste vi alla rycka upp oss och skriva ordentliga rapporter. Och den erfarna DX-aren bör hjälpa nybörjaren så gott det går. Om alla beslöt sig för detta skulle det snart bli roligare att DX-a och naturligtvis även att skriva om DX-ing.

kan man höra över CR7BG på 15191 kc/s = 19,75 meter och 9766 kc/s = 30,72 meter. Sändaren på 30,72 meter har anropssignalen CR7BJ och ligger alldeles intill OTC2 på 30,71 meter. 2AP i Apia på W. Samoa på 7700 kc/s = 38,95 meter är en ytterst exklusiv station som har hörts ett fåtal gånger i Sverige. Startar kl. 07.00 och stänger kl. 09.00. När den hördes i Stockholmstrakten hemma hos Tadeus Meelowitz (f. ö. ordf. i Stockholms DX-Club) gick den in med QSA0-2. Mycket telegrafistörningar.

Två av de denna månad publicerade verifikationskortet har insänts av Bo Karlsson och det är väldigt fina saker. Det ena är ifrån HO50, Radio Programas Continental i Panama på 6045 kc/s = 49,63 meter och det andra kommer från en om möjligt ännu exklusivare station nämligen Radiofusora Nacional "La Voz de Quezaltango" TGQA på 6400 kc/s = 46,87 meter.

Lasse Rydén i Edsviken bidrager denna månad med en del tips. Han har, inom parentes sagt, på 1½ år skrapat ihop ett 60-tal verifikationer och detta är inte illa om man betänker att han har en 11 år gammal mottagare med 2

rör. Bra gjort! Och här är Lasses tips: Först skulle jag vilja nämna Radio Dakar i Franska Väst Afrika, som sänder på 11897 kc/s = 25,22 meter och 15345 kc/s = 19,55 meter. Den hörs fint fram på kvällen. QSA4 till och med.

Så har vi den gamla bekantingen Radio Brazzaville. Den hörs faktiskt bäst på 25,05 meter och dundrar ibland in med QSA5. Men den kör ju också med 50 kW. Den har f. ö. skaffat sig ett nytt kort.

Ett par stationer till. De som vill höra program i stil med vad American Forces Network i Tyskland sänder ut, kan med glädje rekommenderas att höra Forces Broadcasting Service, Middle East på Malta. Den stationen är inte alldeles okänd för kortvägsrövar. Den hörs fint på kvällarna på 41,55 meter och även 25,22 meter. Den reläer ibland BBC, men har oftast förnämliga gramfonprogram med jazzstjärnor. Ett av dessa är ett s. k. Mail-bag program.

En annan militärstation är the Blue Danube Network i Salzburg, Österrike. Den har en 350 watts sändare på 21,19 meter. Den har jag hört ibland på förmiddagarna, då den inte är så svårt störd. Den liknar även den AFN.

Sign. Telefunken 1940 är en typisk representant för de nyblivna DX-arna. Hur en rapport skall skrivas är det många som skriver och frågar om förutom Telefunken 1940 och jag misstänker att det inte är någon idé att skriva om det här i tidningen, utan jag får nog ge alla nybörjare det rådet att använda sig av rapportformulär som endast behöver ifyllas. Dylrika formulär har bl. a. Året Runts Radioklubb och dessa delas ut gratis till klubbens medlemmar. En annan sak är den att man vid en rapport skrivande skall skriva läsbart och inte bara hafsa ned några rader för att få ett kort. Dessutom skall en rapport helst innehålla ordentligt med uppgifter ur programmet och inte, som en del gör några få, ofullständiga uppgifter som inte är stationen till någon hjälp, när rapporten skall kollas med loggen. Uppgifter som musik, tal, en kvinna pratar o. s. v. är fullkomligt värdelösa, åtminstone när en rapport endast innehåller sådana uppgifter. Att man i en rapport sticker in en dylik uppgift kan underlätta kollningen för stationen, men då måste de andra uppgifterna vara preciserade. Ex. Kl. 23.30 spelades Shaw 'nuff med Dizzy Gillespie och Charlie Parker. Kl. 23.34 spelades en polonais av Chopin. Kl. 23.40 talade hallåmannen om att det var Radio Brazzaville som sände ett önskeprogram med gramfonskivor.

Detta skall naturligtvis skrivas på engelska.

En DX-are lär sig snart, vilket jag f. ö. påpekade för David Xenofon i septembernumret, att man aldrig kan vänta för länge på en verifikation. Det har hänt, att DX-are har fått vänta ända upp till tre år innan de fått svar på en rapport. I fråga om Radio Brazzaville kan jag tala om för Telefunken 1940 att det alltid tar lång tid, cirka 5 å 6 månader, innan man får svar.

Einar Lundberg i Lysekil har bett att få adressen till ett stort antal stationer. Tidningens utrymme räcker inte till att införa olika stationers

adresser och jag har inte heller tid att sända dessa personligen. Det bästa sättet för Einar Lundberg och andra som inte vet adressen till de olika radioföretagen är att de skaffar sig World Radio Handbok. Boken kostar 4:80 kr. och utkommer inom kort i ny upplaga. I Sverige kan den köpas från Scandinavian DX-Club, Box 18, Jönköping, genom att sätta in 4:80 kronor på



klubbens postgiro 331579. Hittills har jag aldrig hört någon DX-are ångra att han köpt boken.

Från Roy Patrick i England har följande brev kommit:

Station Identification. Compiled by Roy Patrick.

All Times G.M.T.

British Guiana: ZFY, the Voice of Guiana in Georgetown on 5981 kc/s = 50,17 meters, Power: 4 kW. Distance: 5470 miles (english miles, not Swedish) approx from Stockholm. Normal Clock Time: GMT minus 3 3/4 hours. Owned and operated by British Guiana United Broadcasting Co. Chief Engineer: A. E. Gagan. Schedule: Sunday: 10.45 to 16.45, 19.45 to 02.45.

Weekdays: 02.45. All progra This is ZFY, G answered by le St. Bourds, Ge var endast ett. Vad säger läsek na publicera e månad. I så fall det, men Hobby land och USA. 1 i varje nummer

Georg Nordh borta ur spalte att han varit muckat och är i inte så mycket mot vad han ha han inte kunnat Georg har bl från Radio Mini neiro, Brasilien. jande lydelse:

Dear friend.

We beg to report about ou da Educação-Ri say that it is c formation.

Since last mc through the PR transmitter is R Cordially, (olä



Månadens dyrg fusora Naciona rika samling k utsändningen a många amatöre

PRL4 sänder s OTC2, d.v.s. 30,7

United Nation några upplysning UNR:s program sändare nämlige meter och CKCX över tre amerik på 21160 kc/s = kc/s = 16,52 m = 19,72 meter.

UNR erhåller från Holland oc täten är inte ä land ligger så l

er tid att sända
sättet för Einar
vet adressen till
de skaffar sig
ostar 4:80 kr. och
ga. I Sverige kan
DX-Club, Box 18,
4:80 kronor på

Weekdays: 45 to 12.45, 14.45 to 16.45, 19.45 to 02.45. All programmes in English. **Announcement:** This is ZFY, Georgetown. **Reception reports** are answered by letter. **Address:** 30—32 New North St. Bourds, Georgetown, British Guiana. Detta var endast ett stickprov ur Roy Patricks brev. Vad säger läsekretsen om det. Vi skulle ju kunna publicera en Station Identification varje månad. I så fall på engelska. Ni kanske inte vet det, men Hobby Folk har läsekrets i både England och USA. Varför skulle då inte några rader i varje nummer kunna vara på engelska?

Georg Nordh har för ovanlighetens skull varit borta ur spalterna ett nummer och det beror på att han varit inkallad. Nu har han emellertid muckat och är tillbaka igen. Visserligen har han inte så mycket exklusiva saker att komma med mot vad han hade tidigare, men det beror på att han inte kunnat DX-a.

Georg har bl. a. erhållit ett verifikationsbrev från Radio Ministério da Educação i Rio de Janeiro, Brasilien. Brevet var kort och hade följande lydelse:

Dear friend.
We beg to acknowledge the receipt of your report about our station PRL5-Radio Ministerio da Educação-Rio de Janeiro-Brasil and we can say that it is correct. Many thanks for your information.

Since last month we have been transmitting through the PRL4, 9770 kc/s = 30,71 meter. Our transmitter is RCA 1 kW power.

Cordially, (oläslig namnteckning.)

Georg Nordhs kortvågstjänst börjar.

Hobby-Folk startar från och med detta nummer en service angående antenner, mottagare, preselektorer och dylikt. Dessa frågor besvaras med direkta brev men frågor av allmänt intresse kommer även att besvaras i tidningen i en speciell spalt som Georg Nordh kommer att redigera. Adressera Dina frågor Georg Nordh, Husabyvägen 14, Aspudden, Stockholm. Om det är någon svårighet vid identifieringen av någon station, så ring när Du har den inne till Georg, telefon 197416 eller skriv till honom och angiv så gott det sig göra låter våglängd, styrka, sändningstid då stationen har avlyssnats o.s.v.

Georg Nordh har f.ö. varit i kontakt med exportavdelningen på AGA-Baltic och lyckats intressera dem för försäljning av exportmodeller till DX-are. Det är en stor fördel för kortvågsllyssnarna att kunna köpa dylika mottagare som annars ej saluföres på den svenska marknaden. Kortvågen på dessa mottagare är breddad och långvågen borttagen. Förfrågningar om dessa mottagare kan ävenledes göras hos Georg Nordh.

DX-tips för publicering skickas naturligtvis som vanligt till Hobby-Folks red. eller direkt till Bertil Falk.



Månadens dyrgripur på föregående sida är från Mellanamerika och Brasilien, nämligen Radiofusora Nacional i Guatemala, Rio de Janeiro och Panama. Bildserien ovan ur Georg Nordhs rika samling kommer från Förenta Nationernas Radio, en bild från studion, en annan från återutsändningen av bandinspelningar, medan den sista bilden längst till höger visar en av de många amatörerna, som samarbetar med raidon i Lake Success.

PRL4 sänder således på samma våglängd som OTC2, d.v.s. 30,71 meter.

United Nations Radio lämnar Georg också några upplysningar om. För det första utsändes UNR:s program för Europa över två canadäsändare nämligen CKNC på 17820 kc/s = 16,84 meter och CKCX på 15190 kc/s = 19,75 meter och över tre amerikanska sändare nämligen WNRA på 21160 kc/s = 13,88 meter, WNRI på 18160 kc/s = 16,52 meter och WOOC på 15130 kc/s = 19,72 meter.

UNR erhåller mycket lyssnarrapporter, mest från Holland och Sverige. Att Sverige ligger i tåten är inte ägnat att förvåna, men att Holland ligger så bra till var en överraskning.

SAXAT.

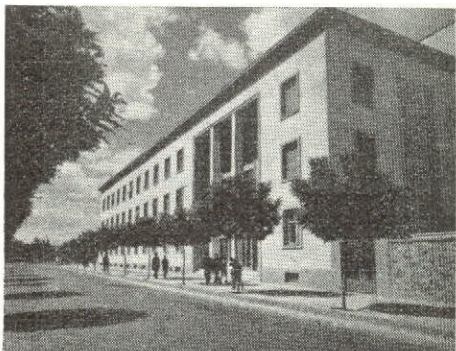
Jag tar mig även denna månad friheten att saxa DX-tips och gör det denna månad från QRZ, Västerås Radioklubb. Följande tips har alltså kommit via QRZ. Den 8/9 hördes en obekant station på c:a 7059 kc/s = 42,50 meter. Programmet bestod av grammofonplattor från kl. 22.15 till kl. 22.30 då ett anrop kom, vars lydelse dock ej kunde uppfattas på grund av fading. Efter detta följde en marsch samt därpå 2—3 skivor, som emellertid aldrig spelades färdiga utan avbröts gång på gång till dess den omkring kl. 22.40 definitivt tystnade mitt i ett musikstycke. Tidvis QSA3, QRK3. Möjligen en grek. (Thunell)

s har jag aldrig
in köpt boken.
ar följande brev
piled by Roy

voice of Guiana
= 50,17 meters,
s (english miles,
ckholm. Normal
ours. Owned and
ed Broadcasting
Schedule: Sun-

CSB51, Radio Club Portugues i Parede, Portugal går in dagligen 22.00—22.30 med QSA1—3. (DX-Radio)

Peking Broadcasting Station på 15060 kc/s = 19,93 meter hördd den 10/9 kl. 15.40 till 16.25 med QSA3, QRK3. De sista 5—10 minuterna svår QSR då stationen till sist försvann och ej kom tillbaka. Sände bl. a. kinesisk sång och musik. FIA6, som även berörs av Bo Karlsson i månadens brevlåda, på 9148 kc/s = 32,79 meter (vilken av frekvenserna är rätt. Bosse uppger 9160 kc/s = 32,75 meter?) har hörts den 10/9 kl. 19.08—20.01 med QSA1—3, QRK1—2, långvarig QSB, QRN och CWRM. Mot slutet mycket svag. (Hugo Kruuse)



RADIO I TURKIET.

Radiosändningar i Turkiet startade år 1927 över två små sändare som sköttes av the Turkish Postal, Telegraph and Telephone Administration. Dessa sändare låg i Ankara och Istanbul, Turkiets två största städer. Men den turkiska regeringen var på det klara med att företaget måste utökas, inte endast så att alla små byar kunde nås av radion, utan även så att Turkiet kunde låta sin stämma höras i alla delar av världen. År 1933 påbörjades således planeringen av en stark långvägs och en kortvägssändare. År 1938 blev Ankaras radiohus färdigt och en långvägssändare på 12 kW och en kortvägssändare på 20 kW började att operera på banden. Dessa var byggda av the British Marconi Company. Senare, sommaren 1949, blev Istanbuls radiohus och en mellanvägssändare på 100 kW färdiga att tas i bruk, och denna sändare byggdes av the Radio Corporation of America. Uppställningen kompletterades nyligen i Ankara i och med att en kortvägssändare på 100 kW installerades. Denna sändare kommer att börja sända någon gång i år.

På samma gång som regeringens ansträngningar att få fram nya sändare sakta men säkert kröntes med framgång, ökades i samma mån mottagarnas antal. Medan det år 1935 endast fanns 7600 mottagare i hela landet, fanns det vid slutet av år 1949 285000 mottagare. Det är regeringens mening att alla små byar i Turkiet (omkr. 40 000) skall ha minst en mottagare. De flesta mottagare i Turkiet har tre band. Radion

i Turkiet är numera en del av the Turkish Press, Broadcasting and Tourist Department. Kortvägsstationerna TAQ på 15195 kc/s = 19,74 meter och TAP på 9465 kc/s = 31,70 meter, har sänt nyhetsbulletiner och kommentarer på tretton språk sedan 1939. När den nya 100 kW sändaren blir färdig kommer regelbundna sändningar för USA, Latin Amerika och Fjärran Östern att startas. Bilden som pryder denna sida visar Radyoevi — Ankara d.v.s. Radiohuset i Ankara. Räv-Berra.

RÄTTELSE.

Tyvänn hade ett fel insmugit sig i förra numrets kortvägsspalt. Det var en saxning ur GDX-aren som blev fel och jag saxar igen: Radio Record i Sao Paulo, Brasilien, har hörts på två frekvenser, dels mellan 00.20 och 00.50 med QSA3—4, QRK3 och CW på 6040 kc/s = 49,67 meter, dels mellan 00.00 och 00.40 på 9600 kc/s = 31,25 meter. Även på sistnämnda frekvens var hörbarheten QRK3 trots svåra QRM från ZYCS, Radio Tamoio på 9610 kc/s = 31,22 meter.

LARS-ERIK HANSSON

i Jonsred passade på att sända in ett mycket intressant tips på samma gång som han prenumererade på HF. Här är det: ZYK2, Radio Journal do Commercio, som sänder på 15145 kc/s = 19,82 meter, börjar nu höras på förmiddagarna igen. Den har hörts omkring kl. 11.00 med QSA2, QRK2. Man kan vänta sig att mottagningen blir ändå bättre, det var den nämligen förra vintern.

TILL SIST

ett litet tips om våglängdernas uträkning. Har man antalet kc/s och vill veta våglängden i meter, gör man en division genom att ta reda på hur många gånger kc-talet går i 300 000, som är ljusets och radiovågornas hastighet i km/sek. Om du vet att OTC2 sänder på 9767 kc/s ställer du bara upp divisionen 300 000:9767 och får svaret 30,71 meter. Omvänt får man kc/s genom att dividera 300 000 med våglängden i meter.

TILL HJÄLP FÖR NYA DX-are VISAR VI DX-ARNAS FÖRKORTNINGAR:

För styrkan finnes följande beteckningar: QSA1 = knappt hörbar, QSA2 = svagt hörbar, QSA3 = ganska gott, QSA4 = gott, QSA5 = perfekt.

För hörbarheten finnes följande beteckningar: QRK1 = oläsligt, QRK2 = knappt läsbar, QRK3 = med svårighet läsbar, QRK4 = läsbar, QRK5 = utan minsta svårighet läsbar.

QRM = störningar från annan sändare (bör uppgivas om den störande är telegrafi- eller telefonstation).

QRN = atmosfäriska störningar.

QSB = fading (variationer i styrkan).

CW betyder telegrafi. Alltså betecknar man telegrafistörningar med CW QRM.

Några ut om hobbyklub och reklamen

Det enklaste, i att propagera för försöker intresse orten, som har i sentativt skyltfö att få disponera vid den person i skyltningen och i rangemanget — göra det, så eng tör på orten. De söka sig på att g inte har stor erf ställningsjobb.

Glöm inte bort ideella föreningar anses vara så själva — kanske har så olika uppf är just det som ganda — god p fattning.

HUR ANNONSE

När man skall något annat för

HOBBYFO SMÅANN

Hobbyfolk pris av 90 å annonsen är till Hobbyfo i 10-öres fri

★ TIL

PÅBÖRJAD MO tal färdigbyggda separata enheter 58 11 20, Ing. Ekval

MODELLRACER endast provkörd, gatan 23, Örebro.

ne Turkish Press,
tment. Kortvägs-
= 19,74 meter
meter, har sänt
arer på tretton
100 kW sändaren
sändningar för
irran Östern att
enna sida visar
ohuset i Ankara.
Räv-Berra.

sig i förra num-
axning ur GDX-
ar igen: Radio
ar hörts på två
och 00.50 med
40 kc/s = 49,67
40 på 9600 kc/s
nda frekvens var
JRM från ZYC8,
22 meter.

da in ett mycket
som han prenu-
K2, Radio Jour-
på 15145 kc/s =
å förmiddagarna
11.00 med QSA2,
ottagningen blir
en förra vintern.

s uträkning. Har
räglängden i me-
att ta reda på
i 300 000, som är
ret i km/sek. Om
7 kc/s ställer du
och får svaret
kc/s genom att
i meter.

VISAR VI

e beteckningar:
= svagt hörbar,
gott, QSA5 =

le beteckningar:
knappt läsbar,
QRK4 = läsbar,
läsbar.
n sändare (bör
telegرافي- eller

gar.
styrkan).
betecknar man
d.

Några utfalanden om hobbyklubbarna och reklamen

Det enklaste, billigaste och effektivaste sättet att propagera för en modellflygklubb är att den försöker intressera någon affärsinnehavare på orten, som har ett någorlunda stort och representativt skyltfönster på central plats. Försök att få disponera detta fönster några dagar. Tala vid den person inom firman som har hand om skyltningen och be vederbörande ta hand om arrangemanget — eller om han inte har tillfälle att göra det, så engagera någon annan yrkesdekoratör på orten. Det tjänar ingenting till att försöka sig på att göra en sådan sak själv om man inte har stor erfarenhet av dekoratörs- och utställningsjobb.

Glöm inte bort, att er klubb inte är den enda ideella föreningen i trakten och kanske inte alls anses vara så viktig och framstående som ni själva — kanske med fullt fog — tycker. Folk har så olika uppfattning om saker och ting. Det är just det som gör att man måste göra propaganda — god propaganda — för sin egen uppfattning.

Reklamman.

HUR ANNONSERA BILLIGT?

När man skall anordna en festutställning eller något annat för att få in pengar i klubbkassan

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 *

PÅBÖRJAD MODELLJÄRNVÄG med ett tiotal färdigbyggda vagnar säljes billigt. Även separata enheter av ovanstående. Svar tel. 58 11 20, Ing. Ekvall, Enebyberg.

MODELLRACERBIL, Proto, med McCoy 60, endast provkörd, 250:—, T. Pettersson, Jacobsgatan 23, Örebro. Tel. 233 17.

är det viktigt att så många som möjligt får reda på detta.

Man bör alltså annonsera, men hur? Det skall ju helst inte kosta för mycket pengar. Den utställningsreklam G.A.K. hade i år kan kanske tjäna som exempel.

För det första hade vi muntlig reklam, d.v.s. medlemmarna i klubben talade om för sina föräldrar, vänner och bekanta att G.A.K. då och då skulle anordna en utställning.

En vecka innan utställningen utsattes affischer, vilka vi hade textat på vanligt ritpapper, i olika affärer, vid vägkors, postlådor och särskilda affischplank.

Sedan skickade vi in artiklar till de tre största och mest lästa tidningarna i trakten. I dessa nämndes något om klubbens verksamhet och att vi skulle anordna en hobbyutställning.

Sen var turen oss bevågen. Tidningen Arbetet skickade ut en journalist och en fotograf som intervjuade klubbens ordförande och plåtade några medlemmar. Så smälldes det upp en artikel på första sidan om att "Rekordhållare i Gödelöv visar unik hobbyutställning". Detta utgjorde naturligtvis en strålande reklam, men det går nog att göra likadant för alla klubbar och sammanslutningar.

Vi hade också tur så tillvida att ett par dagar före utställningen hade ett höstgille anordnats vid Björntorps gods. På detta höstgille var några av klubbmedlemmarna med och ordföranden fick tillåtelse att gå upp på estraden och göra muntlig reklam för utställningen inför de 200 församlade. Det var nog detta plus tidningsartiklarna som bidrog till att tidigare publik och kassarekord slogs så övertygande.

Hela reklamen kostade G.A.K. endast 1 kr. 60 öre; affischer 1 kr. (tusch plus papper) och tre porton om 20 öre (till tidningarna) plus arbete förstås men det gjordes ju gratis.

Dubbe.



E. D.-diesel 2 cc Comp. Special, obegagnad, med svänghjul, propeller för båt, spinner för flygplan, kr. 65:—.

E. D. RADIO CONTROL UNIT, fullständiga tillbehör kr. 300:—, oanvänt.
För vidare upplysningar, kontakta HOBBYFOLKS REDAKTION.

Skaffa oss tre nya prenumeranter och, Du får en
PRENUMERATION GRATIS!

Till Hobbyfolks expedition — Järntorgsgatan 6, Stockholm

Anteckna nedan namnen på tre personer, som önskar prenumerera på Hobbyfolk för år 1951 och som samtidigt får julnumret gratis. Längst ned antecknar Du Dig själv! Så snart de tre första löst ut sina prenu-

merationer, som skickas mot postförskott (pris kr. 6:30 inkl. porto), får Du tidningen gratis från nästa nummer till och med 1951 års utgång!

1. 3.

2. INSÄNDARE:



JULNUMRET GRATIS

FÖR NOVEMBERPRENUMERANTERNA

Till alla som prenumererar under nov. månad för 1951 skickar vi gratis det stora utökade julnumret i flerfärgstryck. Använd kupongen nedan eller skriv av den!

Till HOBBYFOLK, Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Undertecknad önskar prenumerera på Hobbyfolk för 1951, varvid julnumret för 1950 skall tillsändas mig gratis.

BETALNINGEN 6:— KRONOR

Pricka för insättes på postgirokonto 35 49 46.

torde uttagas mot postförskott samtidigt med att julnumret utsändes.

Namn:

Adress:

.....