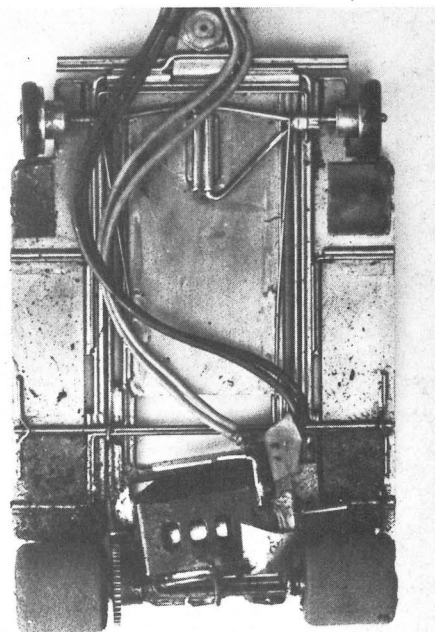


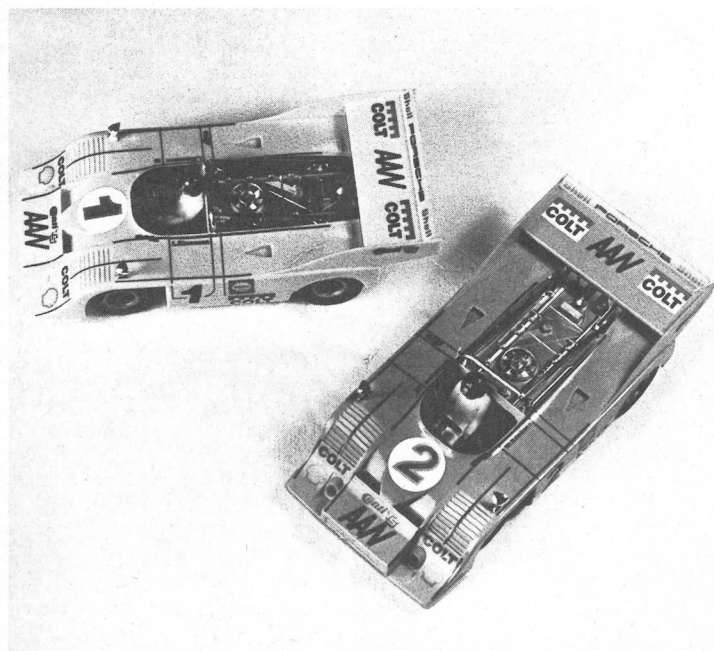
# SM-74 i miniracing redan avgjort!



Finalbilarna, fr v Roger Wästborn, Conny Johansson, Thomas Hansson, Göran Bergman, Leif Pettersson och Kenneth Ingelsson.



Västerås bana sedd från tävlingsledningstornet. Den är knappt 44 meter lång och ursprungligen byggd 1966, senare ombyggd 1971 då bl a den stora svepande kurvan tillkom. Th Kenneth Ingelssons vinnarbil. Obs att den övre motorkylflänsen har lossnat. Samma sak med ett av stagen till vänstra framhjulets Diamondupphängning. Chassit kallas Super-Diamond p g a ramens utseende.



Fleischmann har "lånat" dekoren på bilarna från de två finska förarna L Kinnunen och W Kauhsen.

## ALLT OM hobby synar

### FLEISCHMANN PORSCHE CAN-AM

■ I förra numret tittade vi på en VW mest lämpad för mindre klubbbanor. Nu ska vi titta på en bil för hemmabanan.

Fleischmann har som bekant egna banor i skala 1/32—1/24. De här bilarna passar dock till alla typer av hemmabanor. Det mest utmärkande hos bilarna är karosserna som fränsett en ganska slarvigt gjord förare har en ovanligt detaljrik utformning,

med dekaler enligt originalen.

Själva chassit är en integrerad del av karossen. Den enda del av bilen som går att ta lös är motorvagnen med bakaxeln. Något egentligt underhåll av bilarna ska ju aldrig behövas så detta är ingen begränsning.

En på det hela taget väldigt robust och snygg bil som finns tillgänglig i de flesta hobbyaffärer och varuhus. ■

# Rapport från SM i miniracing 74

Text: TOM LINDSTRÖM

■ Förr om åren har SM alltid bestått av en serie på tre eller fyra tävlingar. I år avgjordes SM för första gången i endast en tävling. Anledningen till inskränkningen är att ett lag-SM hade planerats till i år för att fylla ut programmet. Av flera orsaker kom denna tävlingsserie inte till stånd.

Årets enda tävling med SM-värdighet avgjordes i Västerås under helgen 18—19 maj. Flera omständigheter gjorde att deltagarantalet var ovanligt lågt. Tävlingsverksamheten under våren har varit mycket livlig och en EM-tävling väntade två veckor senare.

Trots detta var alla de tunga namnen på plats, med undantag av fjolårsmästaren Stefan Mattsson som befann sig utomlands. Inte mindre än tolv klubbar och team från Malmö till Luleå var representerade.

Träning pågick under torsdag och fredag kväll samt lördag förmiddag medan kvalificeringen avverkades på eftermiddagen. Då Västeråsklubben förfogar över en tillförlitlig tidtagninganläggning kördes kvalet med tidtagning på varje varv under tre minuter och summan av de fem snabbaste varven för varje förare räknades som kvalitet. Direkt till final gick Roger Wästborn, Västerås, Thomas Hansson, Landskrona, och Conny Johansson, Enköping. Övriga förare fördelades på semifinal, A-consy och turneringsomgångar. Nytt officiellt varvrekord sattes av Tom Lindström med 5,59 s.

Efter söndagsmorgonens körningar hade följande särat sig från mängden och fått en plats i finalen: Göran Bergman, Sollentuna, Kenneth Ingelsson, Malmö, och Elof Pettersson, Sala.

Finalen skulle köras i sex treminutersheat och kom att bli en av de absolut jämnaste som körts. Efter tre heat låg fyra av de sex förarna inom ett halvt varv, det var alltså bara fråga om metrar. Inför sista heatet ledde Kenneth Ingelsson, förra årets SM-tvåa, med drygt ett varv före Göran Bergman. En krasch på första varvet gav Göran chansen att gå ikapp och de följande minuterna låg de sida vid sida. Så var ställningen fortfarande då 30 sek återstod, då Göran körde av och förlorade SM-titeln med 0,8 varv till Kenneth. ■

## ALITOM hobby synar

# Stor och liten Revell-Modell

■ Modeller i 32-skalan är nu mycket vanliga och den ena rariteten efter den andra dyker upp i Revells kartonger. Hawker Typhoon Mk Ib med fast kabinhuv och liten ingångsdörr representerar en i modellsammanhang mycket ovanlig version. Troligen återkommer Revell om ett par år med dubbelkabinversionen i kombination med raketer.

Modellen närmar sig det perfekta. Tyvärr saknas infällbara landningsställ. Kabininteriören byggs upp av 9 fint gjutna delar och dekal finns för instrumentpanelen. Motorn, inklusive den typiska kylaren, består av 5 delar. Rätt vingknäck erhålles genom att vingen byggs upp av 5 delar.

Finsmakaren slipar ner nitarna något. Dessa är dock bättre utförda än på sina modellföregångare i 32-skalan. En noggrann nybörjare skall inte vara

rädd att bygga modellen, så lätt "trillar" delarna ihop.

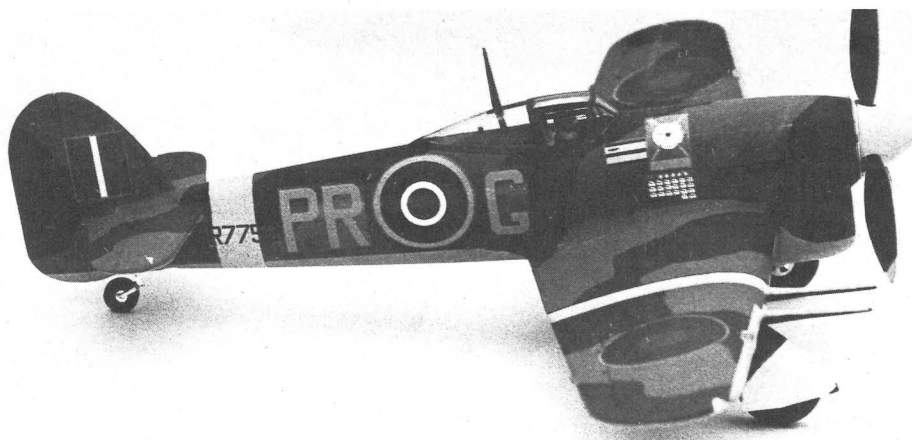
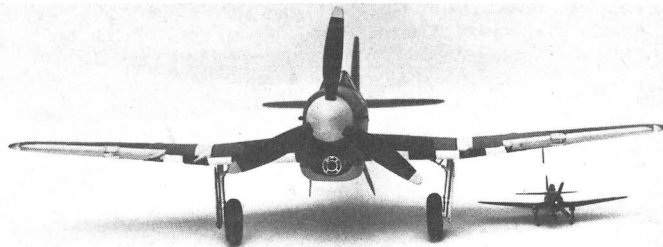
### HISTORIK

Tänkt som efterträdare till Hurricane, lovade Typhoon på papperet att bli ett jaktplan med goda prestanda. När planet väl kom i luften visade det sig vara svårtyglat, ha en sämre stigförmåga än avsett, ha dåliga höghöjdsprestanda. Dessutom framkom strukturella fel i stjärtpartiet och koloxid läckte in i kabinen. Normalt skulle projektet ha lagts ned på tidigt stadium.

Typhoon visade sig dock vara engelsmännens enda motmedel mot Fw 190, vilken hade börjat sina jaktbombattacker mot södra England. På den låga höjd som tyskarna uppträdde var Typhoon genom sin fart och goda vändbarhet överlägsen sina antagonister. Den stora kylaren gjorde dock det engelska radmotorplanet snarlik den tyska

kortnosade stjärnmotormaskinen och det engelska luftväret kunde öppna vådaeld mot sina egna. Vita och svarta stripor målades på vingundersidorna som igenkänning. Detta skedde 2½ år före D-dagen, då ju alla allierade plan fick dessa stripor.

Låghöjdsegenskaperna medförde att Typhoon överlevde i RAF:s inventarium. När man fick bukt med attackerna från Fw 190 kunde RAF börja attackera mål på andra sidan kanalen. Stor eldkraft utvecklades av 4 st 20 mm kanoner, och dessa kompletterades av raketer. Typhoon blev lokomotiv- och tankjägaren framför andra. Insatserna i Normandie under sommaren 1944, då de allierade bröt sig ut ur sitt brohuvud är speciellt att notera. Dessa insatser framstår som framgångar för det "misslyckade" jaktplanet, av vilka ca 3 300 byggdes. ■



### HELLCAT 1:144

Efter succerna med sin skala 1:32 söker nu Revell rycka till sig ledningen även i skala 1:144 genom att producera WW II även i detta lilla utförande. Efter en trevande början med en del skalmissar t ex på Spitfire tycks man ha nått en bättre standard. Kvaliteten på den Hellcat som provbyggs kan anses som god, slutintrycket är ganska bra. Visst blir landningsställ överdrivna i denna lilla skala och kabinhuvar tämligen avvikande från originalen, men detta är väl snarast en utmaning till finsmakaren — petimetern. Revells ambition att ge de allra yngsta nybörjarna en chans till en samling utan att tömma

portmonnän är väl lovvärd.

För finsmakaren kan väl modellerna användas som jämförelseobjekt till de större plan som finnes. Det är ju också en billig väg att skaffa sig en uppsättning färgprover från olika skeden och krigsskådeplatser.

Det är också möjligt att representera olika formationer etc utan att ruinera sig.

Hellcatmodellen som provbyggs hade god passning och det var lätt att åstadkomma en rörlig propeller. Dekalerna var förvånansvärt bra i satsen. SE





# Miniracing: Europa- mästerskap 1974

■ Första helgen i juni, en något ovanlig tid för miniracing-tävlingar, gick den hittills största och betydelsefullaste tävlingen av stapeln. Det var andra deltävlingen av 1974 års Europamästerskap som kördes på GO-69s helt nybyggda bana i Göteborg. Den var faktiskt så ny att ingen hade kört på den innan träningen började. Helt neutral således, frånsett dess likhet med alla andra Blue Kings.

Årets europamästerskap vars första deltävling gick i Holland i mars, är det första som kan kallas officiellt såtillvida att alla erkänner det som det enda gällande. Tävlignarna har också varit de mest internationella hittills. Till Göteborg kom 55 förare från Sverige, Finland, Norge, Danmark, Tyskland, Holland och England. En stor del av den europeiska eliten var alltså på plats, saknades gjorde en del av de engelska toppförarna.

Med två hela dagars träning hann banan bli någorlunda väl inkörd men visade trots allt upp en del av de gissel som alltid finns på helt nya banor, som sträva spår och fläta med limbeläggning. Banbyggarna med Hasse Nilsson och Loyd Hjært i spetsen hade dock gjort ett enormt arbete och åstadkommit en av de absolut bästa banorna i Europa, om inte den bästa.

På söndagsmorgonen satte kvalificeringen igång med 2x1 minuts körning för varje förare. Den planerade varvtidskvalificeringen fick lov att inställas då



GO-69's bana i Göteborg, en s k "Blue King". För tillfället är detta Sveriges snabbaste bana. Varvtiden är ca 4,5 sek.

tidtagningsanläggningen inte fungerade exakt som avsett. Nu blev det verkligen hårt om hundradelar och Nobert Amand från Tyskland såg länge ut att bli Fast Qualifyer med 11,97. Han hade hoppat över sitt andra kvalheat i tron att noteringen skulle räcka, det gjorde den nu inte.

Bland de sista att kvalificera fanns nyblivne svenske mästaren Kenneth Ingelsson från Malmö. Han visade att det inte var någon slumpseger genom en bländande körning på 12,31. Stora applåder!

Endast två förare gick vidare till final, semi och kvartfinal och de övriga 49 fick jobba sig igenom var sin omgång 8x2 minuters heat. De åtta bästa gick vidare till Final Eliminator på 8x2. De sex bästa därifrån till kvartfinal också på 8x2, varifrån återigen de sex bästa gick till semifinalen på, just det, 8x2 minuter. Slutligen från semifinalen gick de sex bästa till finalen om 8x5 minuter. Som synes en hel mängd minuter att köra om man missade de sex högsta placeringarna i kvalificeringen. För att ingen skulle behöva bli stående med utslitna

bilar vid en finals början var tio minuters mekning tillåten före varje final, alla delar fick bytas utom chassi och kaross.

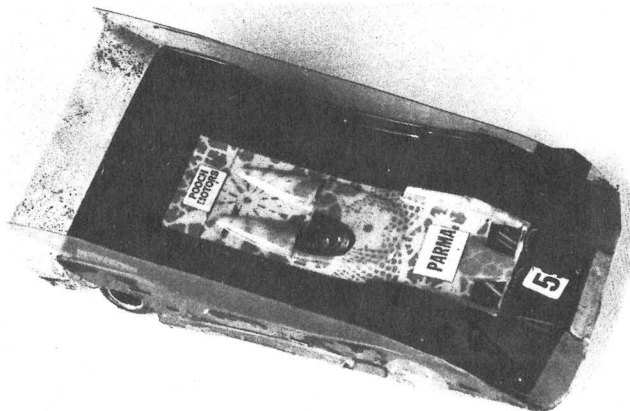
De åtta bilar som ställdes upp för att köras fyrtio minuters final kom att tillhöra dessa: Nobert Amand och Kenneth Ingelsson som kvalificerat sig till final, Stefan Mattsson från semin och Peter Wänseth, Östen Engström, Thomas Hansson, Bernd Möbus, Tyskland och Ulli Euler, Tyskland, som kom hela vägen från turneringen.

Ledningen kom ganska snart att tillhöra Thomas Hansson sedan Bernd Möbus haft problem på spår åtta och tappat ett tiotal varv. Han jobbade dock hårt för att ta igen det förlorade och körde under hela resten av finalen snabbare än alla andra och knappade in varv efter varv på ledande Thomas Hansson. Riktigt ifatt hann han inte utan Thomas vann med knappt ett varv. Det övriga fältet var distanserat med tio varv eller mer.

Efter två tävlingar leder nu Bernd Möbus EM före holländaren Rick Bergink. De återstående två tävlingarna går i Tyskland i september och England i november.

Slutresultatet blev	Resultat	Kval
1. Thomas Hansson, Sverige	433,64	10,45
2. Bernd Möbus, Tyskland	432,77	10,85
3. Stefan Mattsson, Sverige	422,25	11,88
4. Kenneth Ingelsson, Sverige	418,55	12,31
5. Ulli Euler, Tyskland	417,42	11,59
6. Östen Engström, Sverige	405,88	11,81
7. Peter Wänseth, Sverige	391,88	11,74
8. Nobert Amand, Tyskland	391,40	11,97

Av de 55 förarna var 30 svenskar, 8 tyskar, 5 holländare, 4 norrmän, 4 danskar, 3 finnar och en engelsman.



Thomas Hanssons vinande bil var ganska ordentligt åtgången efter nästan två timmars tävlingskörning.

## RC-skolan 5

Av BO GÄRDSTAD

Allt om Hobbys RC-skola — ja, den skulle egentligen ha varit slut vid det här laget. Fyra avsnitt var planerade, avsedda att leda fram till de första flygturerna. Men vi får ofta frågor om allmänna RC-flygproblem från läsekretsen och i detta sammanhang har vi länge tänkt göra en serie allmänna artiklar om RC-flyg. Vad är då naturligare än att vi fortsätter RC-skolan, och den här gången ska vi behandla ett ständigt lika aktuellt ämne — ackumulatörer. Lite om RC-anläggningars räckvidd ska vi också berätta om.

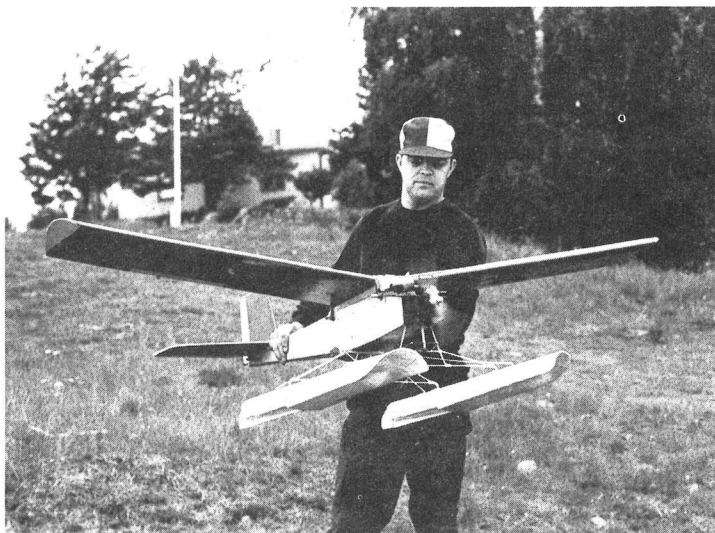
### ACKUMULATORER

■ För kraftförsörjningen till RC-anläggningar används numera så gott som uteslutande s k Nickel-Cadmium-celler. Det är en fantastisk uppfinning vi har i vår hand när vi får använda dessa små kraftpaket — endast den som kladdat och knåpat med laddning av blyackar vet vilket elände det är.

NiCd-cellen är faktiskt en svensk uppfinning. Jungner hette mannen och han pulade ihop den första i början på 1900-talet. Då fanns emellertid inte RC-flyg, och det är inte heller vi som först tog typen i användning utan det var konstruktörerna av militära utrustningar. NiCd-cellens största fördel är dess helt otroliga förmåga att tåla överladdningar — men det för också med sig en del problem. Man kan nämligen ladda med väldigt enkla prylar, men har svårt att mäta cellens laddningstillstånd. Med lite knep går det emellertid att sköta cellen bra.

NiCd-ackar förekommer i olika former och sammansättningar. En typ liknar vanliga ficklampsbatterier av "pencell"-typ och passar också direkt i en batterihållare för sådana batterier. Eftersom torrbatterier har polspänningen 1,5 volt men NiCd-ackar har 1,2 volt så får man lite annan utgångsspänning från en batterihållare för tex fyra batterier. Från 6 volt med batterier får man alltså 4,8 volt. Alla servon går emellertid just på den spänningen, så det går alltid att byta en gammal batterienhet mot ackar, bara genom att sätt in sådan i hållaren.

NiCd-ackar av pencelltyp har alltid kapaciteten 430 mAh. Vanligare är emellertid cellstaplar omgivna av blå krympslang, oftast av fabrikat DEAC eller VARTA. De tillverkas i Tysk-



Alla hjälps åt att göra Buss i ordning för uppvisningen. Håkan håller i en Vespa Minibipe. De tävlar för flygklubben i Västervik.

så var det svårt att få upp planet från vattnet. Man fick köra i en cirkel så att planet studsade upp på sina egna vågor.

Den här dagen var det blåsigt, så nog fanns det vågor att studsa upp på. Med Bror och med Bertil vid spakarna körde Buss inte bara för fotografering, jag fick också till livs en uppvisning i avancerad flygning med tofflor, både looping och roll. Att sidorodret var sammankopplat inte bara med skevrodret utan också med pontonernas roder invercade inte menligt på flygegenskaperna.

#### **FINMEKANIKER, SKYTT, RADIOBYGGARE**

Till yrket är Bror verktygsmakare och står för tillverkningen av plastformar vid Loftahammars näst största industri (den största är Wienerbagaren, han som djupfrysar wienerbrön). Men samtidigt har han i Loftahammar något av bysmedens roll, men i modern upplaga. Han är en skicklig urmakare och tar sig gärna an större klockor som riktiga urmakare inte alltid vill laga. Bror har en bror som är urmakare.

Stor framgång har Bror som skytt. Han har blivit förbunds-

mästare i Kalmar läns norra gäng, kretsmästare flera gånger, vunnit lag-SM, kommit 6:a i SM och 8:a i Dagbladets mästarklass. I träffbildsskytte har han ett SM. Han har uppfunnit en metod att tillverka ringkorn, och i denna fabrikation med tillhörande distribution bland landets skyttar deltar hela familjen. Liksom de alla inklusive fru Anita åker med på skytte- och radioflygtävlingar.

Bror bygger också sändare efter Inge Stendahls ritningar. Inget lönande, men skojigt, säger han. Jag ställer gärna upp och hjälper andra hembyggare trimma sina anläggningar. Det är bara att ringa eller skriva: Postlåda 321, 590 95 Loftahammar, telefon 0493/611 85.

15-årige Bertil är bra både som skytt och radioflygare, och Henrik, 11, bygger en modell för en Ace Commander från Orienthobby. Husets huvudleverantörer av radiostyrning är annars Valter Johansson och Borgs Hobby. Brors nyaste projekt är en Stendahlmottagare med IC och Futabaservon. Stendahls nya lätta mottagare imponerar. Och så vill Bror göra mycket små plan, kanske en kolsyre driven modell. ■



Finalgubbsen, fr v Myrberg, Hartmann, Müller, Amand, Bøe, Euler, Pomeréncé och Ekman.

## Svenska MR-åkare i Tyskland

Från RC-EM i Italien ilade Jan Ekman (text) och Lennart Aronsson (foto) vidare till Düsseldorf, där hemmafavoriten Norbert Amand var den klarast lysande stjärnan. Men svenskarna gjorde bra ifrån sig i spelet där man inte får köra av i kurvorna.

När vi anlände till Düsseldorf på måndag kväll trodde vi att vi skulle vara först på plan (= banan). Så icke! Frankrikes hopp, Axel Pomeréncé och Serge Blouët var redan inne på sin andra träningsvecka!

Och så tittade vi på banan.

När håret lagt sig igen degraderade vi raskt den till 26 sgl bana, trots allt vad tyskarna sa. Den ståtade dessutom med 9 kurvor och för grunda spår.

Degig ström, dåligt grepp, millimeterhöga skarvar, trånga lokaler, vad mer kan man begära? Jo, att en av Europas bästa förare, Norbert Armand, har banan som hemmadito.

Torsdagen kom och med den de andra svenskarna, dvs segraren från Göteborgstävlingen, Thomas Hansson, vår svenske Anders "the laughin gnome" mästare, Kenneth Ingelsson, Myrberg plus Lloyd "keep on trucking" Hjärth. Övriga som behärskade det gudomliga språket (nästan) var Terje Haugen och Torgeir Dracula fra Norge.

Concourse vanns av ännu en holländsk motoriserad plastmodell. Kvalet blev ett klart godkänt för svenskarna med tre blågula bland de sex bästa.

#### **FINALEN**

Första heatet såg Myrberg ta ledningen över Norbert, som dock behöll sitt lugn. Han anade kanske att han skulle ta över ledningen i tredje heatet. När han nu väl gjort det var saken klar. När den 24 min långa

(korta!) finalen var över stod hans varvräknare på 227. 2:a blev Myrberg med 217. 3:a kom Axel Pomeréncé med 212. 4:a Uli Euler med 209. 5:a kom eder rapportör, också med 209, fast ett halvt varv efter Uli. 6:a Jochen Müller 202, 7:a Torgeir Bøe och 8:a Hartmann, bägge DNF.

Vad det tekniska beträffar så finns det inte mycket att säga. Standarden på bilarna var, generellt, ganska låg. Vi svenskar ligger förmodligen mycket långt framme rent tekniskt.

Det man märker mest är alla dessa tokiga transistorhandtag.

Den nya trenden med diamondchassi med extremt korta swingar börjar synas här och var nu. Denna typ som ursprungligen lanserats för limited-glue racing verkar gå bra även med soppa.

Terje Haugen blev ett typiskt offer för "somebody's got to eat it"-syndromet. Han missade 2 varv i kvalet genom att köra av i kurvan före varvräknaren och den nitiske kurvvakten satte givetvis på bilen efter varvräknaren. 2 varv till hade placerat honom bland de 10 bästa.

Jag har tyvärr inte fått några tech-charts, men ni kan i alla fall få reda på prylarna i två av finalbilarna. Myrberg körde ett Ingelsson chassi typ "independent" ISO, Pooch 26 motor, Associated Lola och Aronsson däck. Han använde ett ERC 0,7 handtag. Jag själv använde ett Lilliendahl "independent" ISO, en Steube 26 motor, Mac Mirage, Aronsson däck och ett MORACO 0,7 handtag.

Till sist vill jag bara gratulera Anders till den bästa placering en svensk någonsin har fått, utanför Sverige! ■