

Teknikens TV värld



ENVIG PÅ RACERBANAN

MED *Flyg* • NR **16** 1956 • 16/8-30/8 • PRIS 75 ÖRE • I NORGE 1:50, I DANMARK 1:50

aug.

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Eftersom antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja innan frågorna blir behandlade.



Fråga oss om motorcyklar

Fråga: Jag har en Triumph Tiger 100 -54, som jag skulle vilja höja toppfarten på till c:a 175 km/t. 1) Räcker det om man höjer kompressionen till 8,5, sätter på dubbelförgasare och nya kamaxlar och ändrar utväxlingen? 2) Kommer motorns livslängd att avsevärt minskas? 3) Kommer den att bli svårstartad? 4) Kommer den att gå sämre på lågvarv? Kommer den genom den höjda utväxlingen att bli svårkörd i stadstrafik? 5) Blir accelerationen bättre? 6) Finns det luftrenare som passar till de dubbla förgasarna eller kan jag montera två stycken? 7) Jag har läst någontans att man genom höjd kompression kan få högre effekt eller lägre bränsleförbrukning. Hur skall man göra för att få bränsleförbrukningen mindre? 8) Vilka övriga för- och nackdelar medför den högre kompressionen? Står fördelarna i proportion till kostnaderna? 9) Anser inte TV, att en motorcykel av min typ, och särskilt om fartregistret blev större, skulle vara mycket bättre, om den var femväxlad? På ettan går min mc bäst vid 20 km/t, vid vilken fart man knappt kan följa en cyklist. Jag skulle gärna vilja ha lägre fart på ettan utan att sänka toppfarten. Går det att få maskinen femväxlad? Om man genom omväxling sänker farten på ettan, blir då steget till tvåan för stort, så att motorcykeln tar skada därav? 10) Vilket antal kuggar skall motordrevet ha, om jag vill, att högsta marschhastighet, som man kan hålla 3-4 timmar utan att motorn skall ta skada, skall vara 95 km/t? 11) Hur lång sträcka kan man med min mc köra med full gas (c:a 140 km/t) utan att den tar skada? 12) Vilket är motorns högsta varvtal, som den utan att skadas kan gå i timtal? 13) Är kompressionen i min mc 7:1 eller 7,5:1 (jag har sett olika uppgifter)? 14) På min mc finns manuell tändförställning. Den står jämt på högtändning. Hur skall den användas?

TT 100

Svar: 1) Ja, men ni bör inte ändra utväxlingen utan behålla standarddrevet. Däremot rekommenderas ni att även byta ventilfjädrarna mot Triumphs Grand Prix-fjädrar vilka har högre fjädertryck. 2) Motorns livslängd kom-

mer givetvis att minskas men det torde inte bli någon avsevärd minskning jämfört med den vanliga Tiger 100-modellen vid normal körning. Om ni däremot utnyttjar hela den ökade effekten kommer motorns livslängd att minska rätt avsevärt. 3) En så extrem sportmotor som den trimmade Triumphmotorn är ganska känslig beträffande val av tändstift, förgasare- och tändningsinställning. Om den emellertid är rätt instuderad kommer den inte att vara svårstartad. 4 och 5) Beträffande utväxlingen se ovan. Om ni avser att montera in Triumph Grand Prix kamaxlar kommer motorn att gå sämre på låga varvtal. På grund av det stora överlappet, dvs den period av vevaxelvarvet då såväl insugnings- som avgasventilen står öppen, kommer motorn att »åttata» (tända vart fjärde varv) vid låga varvtal. Härigenom blir accelerationen sämre vid låga varv, men i gengäld blir den mycket bättre än standardmotorns när man väl passerat det varvtal där motorn slutar att »åttata». Om man skall köra fort med en sådan maskin och vill ha ett maximum av acceleration måste man använda växellådan flitigt så att motorvarvet alltid ligger över denna gräns. 6) Någon luftrenare som passar till Triumphs tvåförgasarearrangemang finns inte. Detta beror på att på så utpräglade sportmaskiner som denna anser man att det stjälar för mycket effekt. Om ni absolut vill ha luftrenare på maskinen går det att montera två små luftfilter. 7) Som allmän regel gäller att en höjning av kompressionsförhållandet medför en ökning av effekten och en minskning av den specifika bränsleförbrukningen, dvs bensinförbrukningen pr hk. Om man däremot monterar extremare kammar samtidigt som man ökar kompressionsförhållandet kommer bränsleförbrukningen att ökas. I Ert fall är det nog inte mycket som kan göras för att minska bränsleförbrukningen, man får välja mellan en sportmaskin med hög bränsleförbrukning och en bensinsnål bruksmaskin. Vad ni kan göra är att se till att motorn är rätt instuderad och att det ingenstans i kraftöverföringen finns något som ger upphov till stor friktion. 8) Nackdelen med ett högt kompressionsförhållande är att lagerbelastningen blir hög vilket medför snabbare försilting av motorns ramlager och vevstakslager. Slitstyrkan minskas emellertid inte så mycket att kostnaden blir orimligt hög. 9) En femväxlad växellåda är många gånger att föredra speciellt om motorns segdragningsförmåga är dålig, men tyvärr serietillverkas inga femväxlade motorcykelväxellådor. Att ändra på utväxlingen på ettans växel kan inte rekommenderas eftersom man då får för stort steg till tvåan. Maskinen tar inte någon skada härav men på en så utpräglad landsvägsmaskin bör växellådan ligga ganska tätt. 10) Standarddrevet med 22 kuggar duger. 11) Om motorn är i god kondition tål den att köras med full gas utan att ta skada. Naturligtvis blir slitaget mycket större än vid normal körning men det är också den enda »skada» som inträffar. Man bör emellertid se till att inte köra med för små förgasaremunstycken ty i så fall blir motorn förstörd om man kör en längre sträcka med full gas. Motorn blir för varm varigenom ventillerna kan brännas, kolvarna kan brännas sönder eller motorn kan skära ihop. 12) Se ovan. För att hålla försiltingen av motorn inom rimliga gränser, bör man emellertid inte längre sträcker överskrida 4.000-4.500 v/min. vilket motsvarar c:a 100-115 km/t. 13) Samtliga broschyrer som TV har tillgängliga anger kompressionsförhållandet till 7,6:1. 14) Vid körning skall den stå på hög-

tändning. För att eliminera risken för bakslag när man klickar igång maskinen bör man dra ner reglaget på lågtändning vid starten.

Fråga: 1) Jag har en Rex motorcykel årsmodell 1952 med en 200 cm³ Villiersmotor. Vad anser TV om denna: a) motorcykel, b) motor? 2) Är denna maskin testad av TV och i så fall i vilket nr? 3) Vad är topp- resp. marschhastigheten? 4) Vilken bränsleblandning är bäst 1:25 eller 1:20? 5) Vad är det för fel när tändstiftet slaggar igen? (Om jag håller en fart på c:a 70 km/t så slaggar stiftet igen efter endast några få mils körning.) Jag har försökt med flera olika stift, men det hjälper inte. 6) Vilket stift rekommenderar TV till Villiers 200 cm³ motor? 7) Hur stort ringtryck bör man ha vid körning med passagerare? 8) Visar hastighetsmätaren rätt på denna maskin? 9) Vid körning med eller utan passagerare, verkar det ibland som om bakhjulsfjädringen slår i botten. Fjädringen verkar stum på något sätt. Kan stötarna bero på för högt ringtryck? Jag har 1,8 kg bak och 1,6 fram.

Fleetmaster

Svar: 1a) Det är en bra bruksmaskin. 1b) Det är en mycket slitstark och pålitlig motor. 2) Rex Fleetmaster är ej testad i TV. 3) Tillverkaren uppger 95 resp. 80 km/t. 4) 1:20, 5 och 6) Felen kan vara många t. ex. dålig eller felaktig smörjolja, fel tändstiftstyp, felaktig förgasareinställning eller sotig motor. TV:s medarbetare har sedan ett år tillbaka en maskin med en 200 cm³ Villiersmotor. Denna inköptes ny och i början slaggade stiften mycket ofta. 9 olika tändstiftstyper och alla i marknaden förekommande tvåtaktsbränslen provades men det hjälpte inte. Till sist inköptes ett Lodge HNP tändstift och sedan dess är det inga problem med tändstiftet på min maskin. Den har nu gått 10 månader på samma stift i daglig användning. Under denna tid har stiftet endast slagat en enda gång. Lodge HNP är ett stift med elektroder av platina-legering varför det är ganska dyrt (22 kr.). 7) 2,1 kg bak och 1,5 kg fram. Utan passagerare skall ringtrycket vara 1,6 kg bak och 1,4 kg fram. 8) Det känner inte TV till. 9) Stötarna kan bero på det för höga ringtrycket men även med rätt ringtryck är fjädringen ganska stum på denna maskin.

Fråga: Jag har en NV Autoped av 1953 års modell. 1) Finns det lösa teleskopgafflar att köpa till denna moped? 2) I så fall var? 3) Priset?

Stötigt

Svar: 1) Den teleskopgaffel som senare blev standardutrustning på Autopederna passar. 2 och 3) Närmaste cykelhandlare som säljer Nymanbolagens produkter kan skaffa en sådan gaffel och han kan även lämna prisuppgift.

Fråga: Beträffande Crescent och Puch fläktkylda mopeder. 1) Är det någon risk att få sand in i fläkten (i så fall, vad händer då)? 2) Är fläktkyllning lika hållbar som luftkyllning?

Fundersam 15-åring

Svar: 1) Risken är ganska liten men om det kommer in sand händer inget annat än att sanden blåser ut med kylflödet. 2) Ja, eftersom det inte är några extra rörliga delar på dessa motorer. Fläktkylningen sitter nämligen på svänghjulet.

Teknikens Värld

NR 16 • ARGANG 34 • 16 augusti 1956

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm.

PRENUMERATIONSANVÄNDNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon: Växel 34 00 80. Postgirokonto 55575.

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto- eller via våra lokala ombud. (Se under

Ahlén & Akerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid halvårsskifte.

PRENUMERATIONSPRIS 1956:

Sverige: Helår 16:75, halvår 9:—. I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 28:—. Insänd betalningen till Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, København V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning.

ANNONSAVDELNING:

Sveavägen 53, Stockholm Va. Tel. 34 00 80.

Annonschef: Olle Lindkvist (Även direkt tel. 31 76 45)

Ingemar Engelbrektsson (Även direkt tel. 32 81 74)

TV:s VARUMARKNAD och TV:s RADANNONSER

Lars Sandin. Tel. 34 90 00

Ahlén & Akerlunds Fotografvranstalt Stockholm 1956

Sveavägen 53, Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER (Äv. direkt 32 82 86)

Redaktionssekreterare: Stig Sandelin

Redaktionen ansvarar icke för insända icke beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter.

För askter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Högaktuellt:

Mc på toppen	7
Envig på racerbanorna	8
Alla favoriter i bilarnas VM	10
Sjökatastrofer kan undvikas	14
Teknisk revy	14
Radarn får inte ta befälet	24

Teknik:

Fråga oss om teknik	2, 39
Han gör det omöjliga	23
Hela Europa på TV-skärmen	36

Motor:

TV provkör Ford Anglia	20
TV provkör Crescent 2000	28
Varg-Olle: Svåra britter	35

Flyg:

Flygnytt	4
Tekniken sprack i segelflyg-VM	26

Hobby:

Tigrar, trial och tv. Böcker:	32
Precision i miniatyr	33
Lyssna med oss	34

Serier:

Buzz Cooper	30
Flygsoldat 113 Bom	31
Samlarserien: Rudolf Caracciola	31
Uran — de enorma krafternas metall	32

Nästa nummer

av Teknikens Värld utkommer omkring torsdagen den 30 augusti.

Omslagsbilden

visar en rafflande uppgörelse vid Monacos Grand Prix. Arets GP-förare och vagnar presenteras utförligt på sid. 8. Färgfoto: Sven Aage Nielsen.



WARTBURG

kontinental skönhet

ger mer för mindre

Med Wartburg presenterar IFA en vagn till småbilspris men med många större vagnars egenskaper — en kontinental skönhet med rena, fartbetonade linjer i kultiverad europeisk smak utan överflöd av onödig krom på den hypermoderna karossen.



- Den robusta, startsnabba, ettriga motorn med utomordentlig baktagningsförmåga är en förbättrad upplaga av IFA:s beprövat slitstarka 3-cylindriga 4-växlade 2-taktare. Med en cylindervolym på knappt liter och kompr. 6,8:1 presterar den 38 hk och ca 120 km/tim.

- Framhjulsdrift, frihjul, rattväxel.

- Utmärkta väg- och kör-egenskaper tack vare lång hjulbas, framhjulsdrift och teleskopstötdämpare.

- Väl genomtänkt instrumentplacering i elegant panel med kontakterna i tryckknappsutförande. Dessutom

läsbart handskfack, askkopp och radioutrymme.

- 4-dörrarsbekvämlig.

- Tjocka, mjuka säten med sober, hållbar tygklädsel och praktiskt tvättbart material på dörrarnas insidor.

- Max-sikt genom stora odelade rutor.

- Luftkonditionering med de vridbara ventilfönstren längst bak.

- Automatisk innerbelysning, belysning även i det lättåtkomliga motorrummet och det inifrån läsbara stora bagageutrymme. Särskilt fack för reservhjul och verktyg.

Med värme fritt Trelleborg
exklusive leveranskostnad

endast **7.100:-**

Generalagent:

Svenska Bil & Traktorimporten AB
Lindhagensgatan 53, Stockholm K
Tel. 54 04 30, 54 04 70

Återförsäljare över hela landet

Gör det själv

— vad Ni vill med

KÅBETÄCK

— de 1000 möjligheternas material



Det är rent fantastiskt vad Ni kan uträtta med KÅBETÄCK — Ni murar, putsar, målar, jämnar golv, lägger mosaik, reparerar, sätter kakel, modellerar osv. KÅBETÄCK är ekonomiskt därför att det är drygt, lättarbetat därför att det är torrt. Och Ni kan inte misslyckas — därför är det också roligt!

Vad Ni än gör — ta



KÅBETÄCK

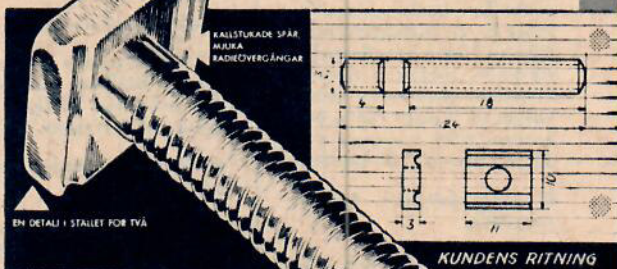
Finns i praktiska plastpåsar om 1 och 5 kg.

KLINT, BERNHARDT & Co, AB, STHLM 3



visar hur man sparar

1.500 kr



En av våra kunder tillverkade tidigare ovan avbildade detalj i två delar bestående av en gängad pinne och en pressad bricka med gängat hål. Det tog därvid kunden 25 sekunder att framställa detaljen komplett hopmonterad. Genom en del smärre ändringar kunde vi kallstuka detaljen som en enhet och på samma tid som kunden tidigare behövde för en detalj, kallskog vi 15 stycken.

Genom omläggningen friställdes kapacitet i egna maskiner, eliminerades ett monterings-tempö, erhöles en jämnare produkt — kunden sparade 1.500 kr.

Gäller det
bultartiklar

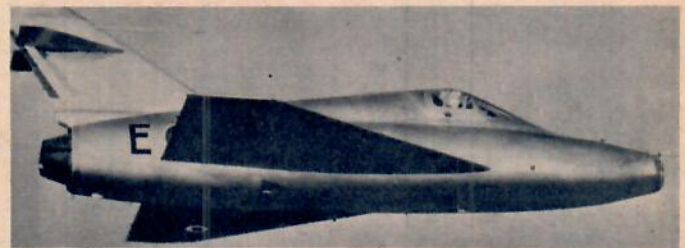


BULTFABRIKS AB • HALLSTAHAMMAR



Helikopterskoter

kan man kalla den här västtyska flygapparaten, som nyligen demonstrerades. Den är så enkel att den kan byggas av flygentusiasten själv till ett pris av endast 1.600 D-mark. Vikt 50 kg, toppfart 105 km/t.



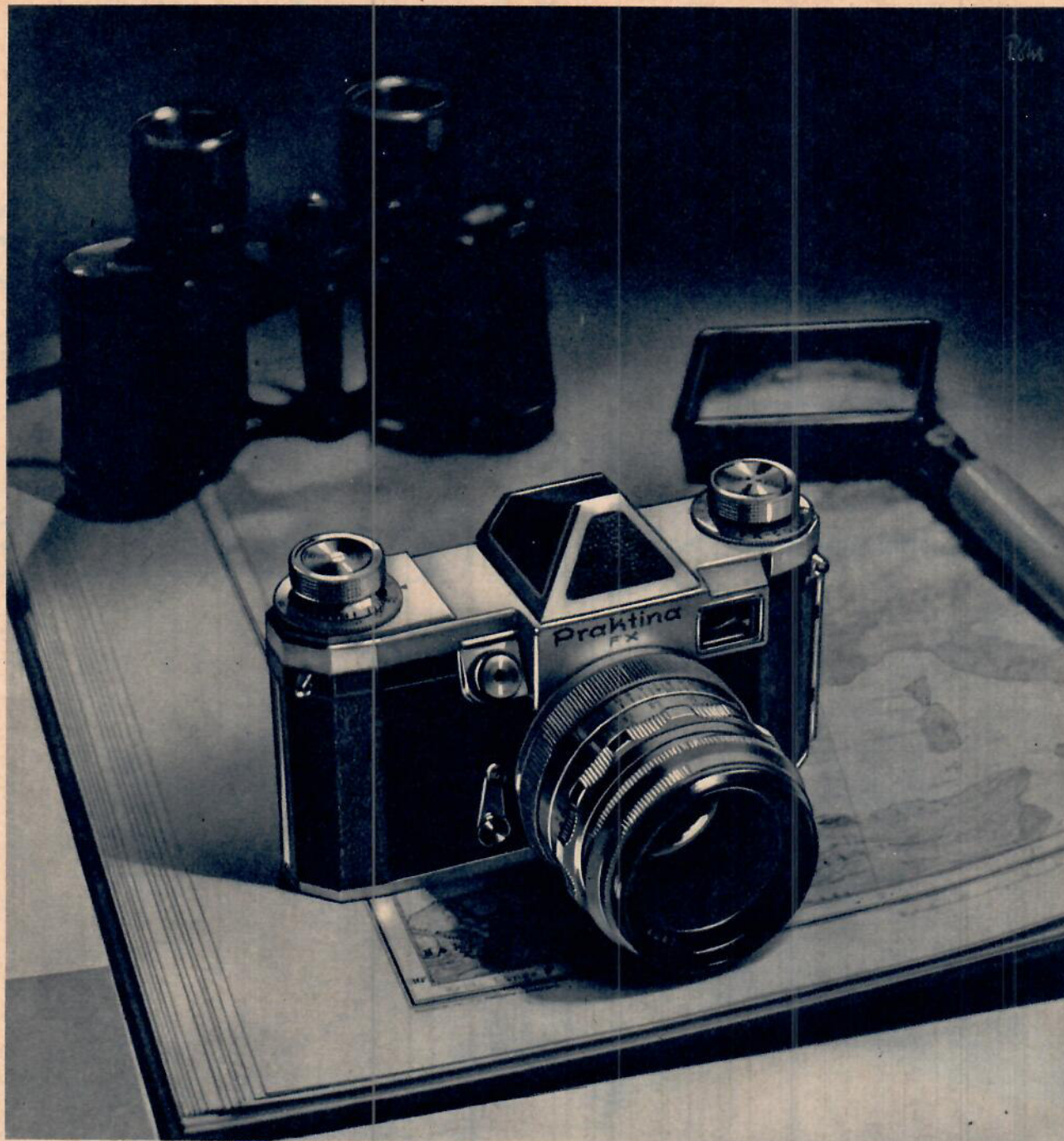
Franskt deltajaktplan

Nyaste franska jaktplanet är deltavingen Nord-1405 Gerfaut II, som gjorde sin första flygning den 17 april. Gerfaut II är självfallet ett överljudsplan och lär ha särskilt god stigförmåga.

Lufttankning

av det amerikanska atombombplanet B-47 går betydligt snabbare med en ny tankningsutrustning som konstruerats av General Electric. Det nya tankningsaggregatet har en kapacitet på hela 240 ton per timme mot endast 4,8 ton med äldre typer. Det innebär att det besvärliga och sårbara momentet för tankningen radikalt förkortas.





VÄRD DET HÖGSTA FÖRTROENDE...

Den rikhaltiga tekniska utrustningen hos denna småbilds-spegelreflexkamera med snabbt utbytbara objektiv i bajonettfattning för olika brännvidd, modern B-synkroniserad ridåslutare för 1—1/1000 sek., utbytbart sökarsystem för prismaökare i höjd- och sidled som ger en rättvänd bild på mattskivan med klarglaskilar för skarp och exakt inställning, automatiskt bländarförval samt talrika tillbehör ger Er garanti för ett precisionsinstrument på alla fotografiska områden. Detta kan Ni själv övertyga Er om på 14:de Internationella Mässan i Stockholm i MC-hallen. För vidare förfrågningar och beställning, vänd Er till

Deutsche Export- u. Importgesellschaft

feinmechanik-Optik m. b. H.

Berlin C 2, Schicklerstr. 5—7.

TYSKA DEMOKRATISKA REPUBLIKEN



Lockheed

har fått order från

LUFT HANSA



på 4 lyxplan för NON-STOP-flygning
Tyskland-New York och Paris-New York



Super Constellations 1649A



STRÄCKREKORD I NON-STOP-FLYGNING

10.500 km. Ny vingkonstruktion möjliggör längre non-stop-flygningar än något annat flygplan. Alla europeiska huvudstäder kan nås non-stop från New York.

SNABBAST — toppfart över 640 km/tim. Maximal marschhastighet ca 560 km/tim. I sträckflygningar på mer än 6.700 km är dessa plan upp till 115 km/tim. snabbare än något annat motordrivet plan. De fyra turboprop.-motorerna ger 13.800 hk — nytt rekord för denna motortyp.

TYSTASTE GÅNG — tack vare två konstruktionsändringar har Super Constellation fått oöverträffat tyst gång. Motorerna har placerats 1,5 m längre bort från flygkroppen och de vanliga små propellarna har ersatts med större, mer långsamma.

STÖRST — längsta vingbredd och största passagerarutrymme av alla flygplan i tjänst världen runt. Luxuös inredning med stora, bekväma sovplatser och utökat bagageutrymme.



Försäljningsciffrorna för motorcyklar är avtagande liksom publiksiffrorna vid motorcykeltävlingar. Generalsekreteraren i SVEMO, Ragnar Gullberg, ser emellertid ljusst på situationen. Svensk mc-sport står f. n. på toppen och som sportredskap har mc:n sin framtid.



MC PÅ TOPPEN

Åtskilliga gånger under det senaste året har jag mött frågan: »Håller motorcykeln på att försvinna och i så fall varför?»

Frågan framställs inte bara av motorcykelintresserade i största allmänhet utan även av branschens eget folk. Jag brukar då svara, att även om registreringsciffrorna i Sverige visar en tydlig tillbakagång, får man inte glömma bort, att vi samtidigt tillförts ett mycket stort antal små motorcyklar, mopederna, vilka inte registreras. Man får därför inte låta den vikande registreringsciffran ge bilden av utvecklingen för motorcykeln, även om det nog får anses fastslaget, att den stigande levnadsstandarden medför, att många som tidigare ansett sig ha råd med en motorcykel, nu ansett sig kunna skaffa en bil.

Många andra skäl talar också för övergång från motorcykel till bil t.ex. önskvärdheten av att vid alla olika väderleksförhållanden kunna färdas från hemmet och till arbetsplatsen med kläderna bättre skyddade än vad som kan ske på en motorcykel. Motorcyklarna konstrueras dock också med sikte på det sistnämnda kravet och skotertypen av motorcykeln visar av detta skäl allt större popularitet.

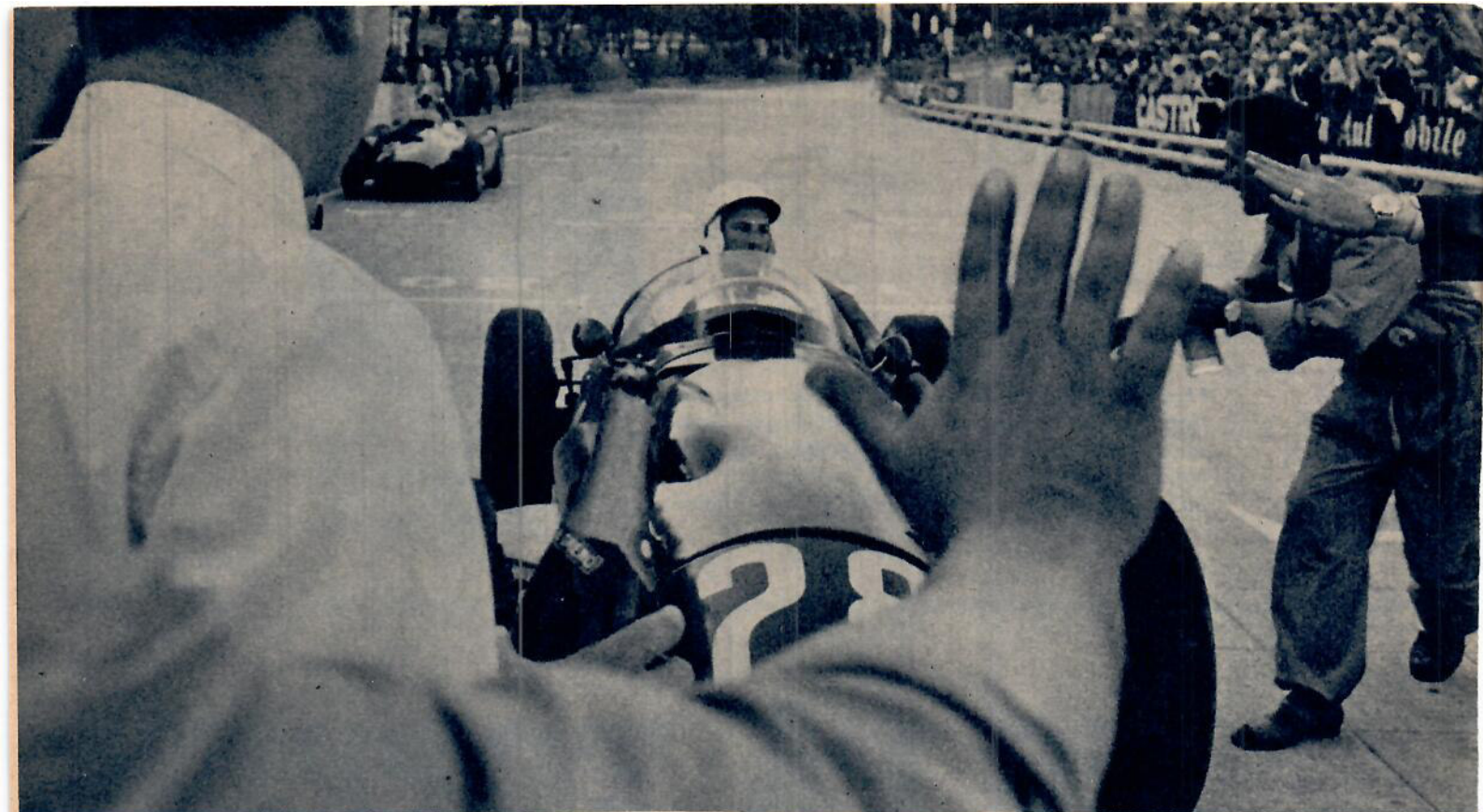
Den prisbilliga mopeden och frånvaron av körkortskravet för densamma tillför motorcyklisternas krets ett ganska stort antal intressenter och personligen tror jag, att motorcykelns framtid nog är säkrad för överskådlig tid framåt och vid en stabiliserad numerär.

Som sportredskap kommer motorcykeln säkerligen att gå en positiv utveckling till mötes, då det knappast torde dröja länge förrän t.ex. ridmomentet i den moderna femkampen bytes ut mot en hastighetstävling i terräng på motorcykel!

När vi nu kommit in på sport, vill jag också gärna besvara en annan fråga, som ofta dykt upp det senaste året, nämligen om publiksiffrorna för motorcykelsporten är på stark tillbakagång. Svaret är, att visserligen har vi fått vidkännas någon tillbakagång men det tycks vara tidsbetingad och drabbar alla publiksporter och kanske också nöjesindustrin. Orsakerna kanske inte är så lätta att härleda, men även här tycks levnadsstandardsökningen medföra tillbakagång för publikarrangemang. Vad som däremot med bestämdhet kan sägas, är att den svenska motorcykelsporten trots de vikande publiksiffrorna resultatmässigt aldrig stått starkare än just nu. Sverige har för första gången i år slagit det engelska nationslaget i speedway. De svenska förarna i moto-cross ligger i toppen om Europa-mästerskapet och i tillförlitlighetstävlingar har Sverige det senaste året varit en av de mest uppmärksammade nationerna vid Internationella 6-dagars-loppet.

Som generalsekreterare i SVEMO ser jag alltså ljusst på motorcykelsportens utveckling i Sverige och jag tror också på motorcykelns framtid som sådan. Möjligen skulle sportorganisationen SVEMO i större utsträckning också ta hand om vardagsmotorcyklisternas problem.

Ragnar Gullberg



Det brittiska raceresset Stirling Moss kör i mål som vinnare i Grand Prix i Monte Carlo. Moss hör till den absoluta världseliten bland racerförare.

Apropå omslaget: **ENVIG** **PÅ RACERBANAN**

AV LENNART LILIENBERG

Förduellerna på Grand Prixbanorna är i år hårdare än nånsin. Skall en nykomling lägga sig till med VM-titeln?

Moss eller Fangio, alla trodde att någon av dessa två skulle bli världsmästare 1956. Utvecklingen under den gångna delen av tävlingssäsongen har emellertid visat att den slutliga duellen om världsmästerskapet står mellan helt andra förare. Misstag av denna typ är ett typiskt exempel på hur man inom automobilsporten ofta bedömer förarnas kvalifikationer utan att ta hänsyn till deras vagnars kapacitet. Det är nu en gång så att vagnens snabbhet i stor utsträckning är avgörande för förarens förmåga att göra sig gällande. Förra året körde Moss och Fangio för Mercedes, som då hade de snabbaste och pålitligaste vagnarna. Nästan alla lopp vanns på Mercedes och det var självklart att detta ställs stjärnförare fick strålkastarljuset på sig.

Nu är situationen en helt annan. Moss kör för Maserati tillsammans med Behra, Perdisa och Rosier, Fangio kör för Ferrari med Collins och Castellotti som lagkamrater. Ferraris och Maseratis vagnar förefaller ha ungefär lika starka motorer, Ferraris Lancia-konstruktion är emellertid lättare vilket medför bättre accelerationskapacitet, en avgörande faktor i

många lopp. Ferrari har således för närvarande ett visst tekniskt försprång, vilket också framgår av resultatlistorna.

Redan efter Grand Prix i Monaco stod det klart att kampen om världsmästerskapet skulle bli spännande. Ställningen var då följande: Behra ledde med 10 poäng före Fangio med 9 och Moss med 8. Det var tydligt, att även den lugne, säkre Maseratiföraren Jean Behra ville vara med i kampen om världsmästerskapet. Efter Grand Prix i Spa förändrades situationen än en gång, då vann nämligen den tidigare endast som sportvagnsförare kände engelsmannen Peter Collins på Ferrari. Även Grand Prix i Reims blev en seger för Collins, den snabba banan passade utmärkt för hans Ferrari. Därmed fick han en säker ledning i världsmästerskapslistan med 19 poäng före Behra med 14, Fangio med 13 och Moss med 12 poäng.

Det är omöjligt att tippa någon säker världsmästarkandidat, men det förefaller inte otroligt att Peter Collins tar hem spelet. Han har som sagt tidigare kört sportvagnar, mest för Aston Martin. Dessa vagnar har ofta råkat ut för tekniska

missöden och konstruktivt har de inte alltid varit fullt i klass med de mer kända märkena. Collins uppenbara förartalang räckte inte till att kompensera vagnarnas tekniska brister, han vann aldrig någon stor seger på Aston Martin och därför har hans namn hittills inte varit så känt i vidare kretsar. Sedan han slutit kontrakt med Ferrari har han emellertid fått de rätta tekniska förutsättningarna för att göra sin talang gällande. Han kör även Ferrari sportvagnar, nyligen vann han det hårda 1000-kmloppet på Monza med en Ferrari 2000. Under den gångna Grand Prix-säsongen har den knappt 30-årige engelsmannen visat att han tillhör världseliten bland tävlingsförare.

Jean Behra är fransman och är även han en ung man. Han har kontrakt med Maserati och har gjort många uppmärksammade insatser på detta märke. Behra har en karaktäristisk, lugn körstil, han kör för att komma i mål med vagnen hel. Han har tidigare kört för bland annat Gordini, denna vagns tekniska underlägsenhet hindrade honom dock att göra sig gällande. Behra har kört tävlingar av alla slag med alla tänkbara vagnar och

REKORDSLAKT I USA RAFFELLÄSNING I TV



PETER COLLINS



JEAN BEHRA



JUAN FANGIO



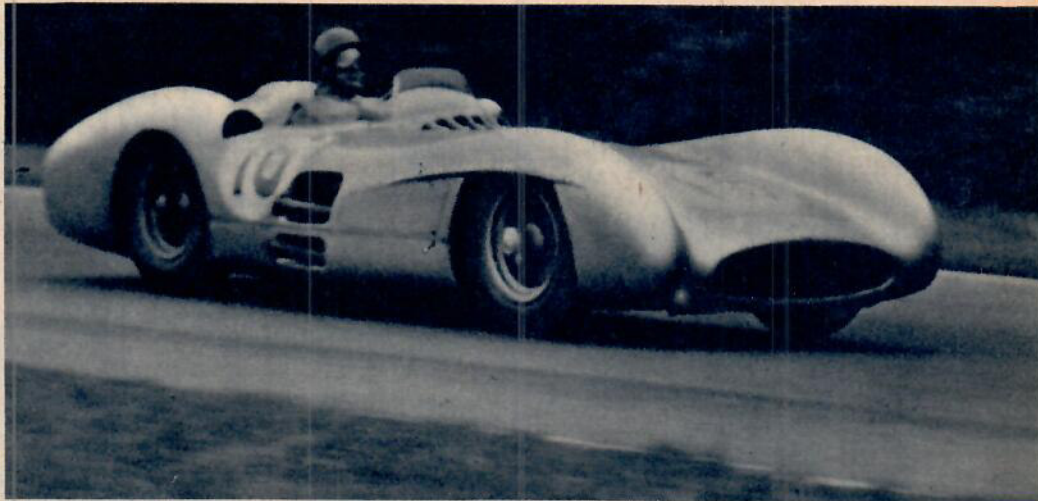
STIRLING MOSS

EUGENIO CASTELLOTTI



Teknikens Världs motormedarbetare Nils Tengberg kommer i mitten av augusti att vara på plats, när fartrekorden skall slaktas på den berömda saltökenbanan i Utah, USA. Den tyska mc-fabriken NSU åker över med ett stort lag för att attackera det absoluta fartrekordet för motorcykel men får hård konkurrens av privata åkare, som anser att deras maskiner är kapabla för hastigheter över 300 km/t. På bilsidan blir det MG och Austin Healy, som går till storms mot en hel rad sportvagnsrekord. Det är alltså laddat för rafflande och initierad rekordläsning i Teknikens Värld i höst. Nils Tengbergs USA-artiklar börjar i nästa nr.

Argentinaren Juan Manuel Fangio är tredubbel världsmästare. Är han överlägsen de yngre förarna?



har trots sin ungdom stor tävlingserfarenhet. Hans starkt framskjutna ställning i världsmästerskapstabellen ger honom en teoretisk chans att ta världsmästerskapet från Collins.

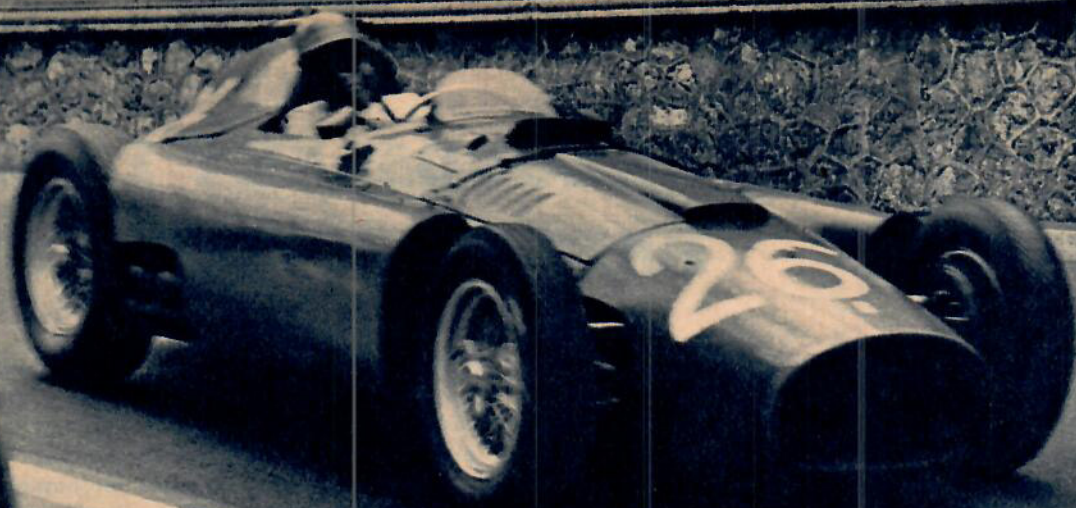
Argentinaren Juan Manuel Fangio har under de sista åren tillhört de främsta inom bilsporten. Han började tävla redan före kriget med hemmagjorda vagnar, efter kriget körde han för de ledande italienska fabrikaten och under säsongerna 1954 och 1955, som varit hans mest framgångsrika, för Mercedes-Benz. Nu har han kontrakt med Ferrari och är näst efter Collins den mest framgångsrike föraren på detta märke. Han har haft otur i år, ofta har hans vagnar drabbats av tekniska fel i avgörande situationer, vilket gör att hans tredjeplacering i världsmästerskapstabellen kanske inte står i rätt proportion till hans kvalifikationer som förare.

Den glade engelsmannen Stirling Moss hör till Maseratilagets stöttepelare. Maserativagnarna har emellertid inte i år varit någon stöttepelare för Moss' körskicklighet, de har ofta gått sönder när han legat bra till. Det är emellertid fullt klart att

den unge, ständigt leende engelsmannen tillhör vår tids skickligaste och kanske framför allt uthålligaste tävlingsförare.

Italienaren Eugenio Castellotti hör till de främsta italienska förarna just nu. Han har kontrakt med Ferrari och är »påläggs-kalv» i Grand Prix-stallet, det är han som får köra vagnar av äldre modell och sådana som mest körs som reserver. Trots detta tekniska handicap har han visat framfötterna ordentligt, i Reims var han bara 3/10 sekunder efter vinnande lagkamraten Collins i mål. Hans ytterst meriterande seger i årets Mille Miglia var en stor triumf för honom och för Ferrari, som säkert får god nytta av honom i fortsättningen.

För närvarande är det gott om bra förare, det är så gott om dem att det helt enkelt inte finns tillräckligt med vagnar åt dem alla. Nästa år, när 1 ½ literformeln träder i kraft, blir nog situationen en annan. Då blir det många flera märken än nu, bland andra Porsche, Borgward och Osca, vilket kommer att göra tävlingarna mer spännande och bättre främja den tekniska utvecklingen.



ALLA FAVORITER






Peter Collins med sin Ferrari med Lanciamotor. Collins har haft stor framgång i år, han har nu möjlighet att bli världsmästare.

Aldrig har poängen till världsmästerskapet för bilar varit så jämnt fördelade, aldrig tidigare har man sett så spännande och förbittrade dueller hjul mot hjul på Grand Prix-banorna. Detta beror till stor del på att de olika vagnarna nu har ungefär samma kapacitet. Tre fabrikat förfogar över jämnstarka motorer och förarnas kvalitet är genomgående hög!

I BILARNAS VM



Grand Prixvagnarna utvecklas och förbättras efterhand som Gsäsongen framskrider, och de vagnar som nu körs skiljer sig på flera vitala punkter från de som Teknikens Värld kunde presentera vid säsongens början.


Hos Ferrari har man vidareutvecklat det material som överfördes från Lancia i slutet av förra säsongen. Lancia's åtta-cylindriga V-motor används nu på alla Ferrari. Den utvecklade en effekt av 243 hk vid slutet av förra säsongen men har nu trimmats upp till ca 280. Denna ökning har åstadkommit bland annat genom ökad kompression samt genom att alla cylindrarna fått var sitt avgasrör, ursprungsmotorn hade bara två avgasrör, ett för varje cylinderrad. Motorn har fyra dubbelförgasare av Webers fabrikat och två tändstift för varje cylinder. Till det yttre har Lancia-Ferrarivagnarna förändrats såtillvida att de tidigare friliggande sidotankarna byggts in mot karosserisidorna. Vagnarna väger ungefär 625 kg.

Maseratis konstruktörer har i motsats till Ferraris ständigt hållit fast vid en motortyp, den sexcylindriga. Den har dubbla överliggande kamaxlar och sex förgasare och har under årens lopp utvecklats till en mycket pålitlig kraftkälla. Förgasarmotorns effekt, ca 280 hk, har man sökt höja med hjälp av en direktinsprutningsanläggning. Ett flertal provmotorer med denna försöksanläggning, som är av modifierad Bosch-typ, har byggts men ingen har gett tillräckligt övertygande resultat. Enligt Moss är de direktinsprutade vagnarna överlägsna förgasurvagnarna vid lägre farter men hänger inte med så bra när det går undan. Det har påståtts att Maserati byggt en åtta-cylindrig försöksmotor med direktinsprutning, denna motor har dock hittills inte använts. Till det yttre har Maserativagnarna inte undergått några större förändringar, en ny strömlinjekaross är under utprovning men har ännu så länge inte använts.

De båda engelska vagnarna Vanwall och BRM har väckt ganska mycket diskussion under denna säsong. De har tidigare tvingats i bakgrunden av de italienska fabriken men har nu plötsligt visat sig fullt jämbördiga med dessa. En förklaring härtill torde vara att italienarna inte längre lägger ned så mycket utvecklingsarbete på 2,5-litersvagnarna utan koncentrerar all tillgänglig konstruktiv kapacitet på att få fram 1,5-litersvagnar för nästa säsong. Vid Englands Grand Prix på Silverstone lyckades emellertid Moss slå italienarna med en Vanwall.

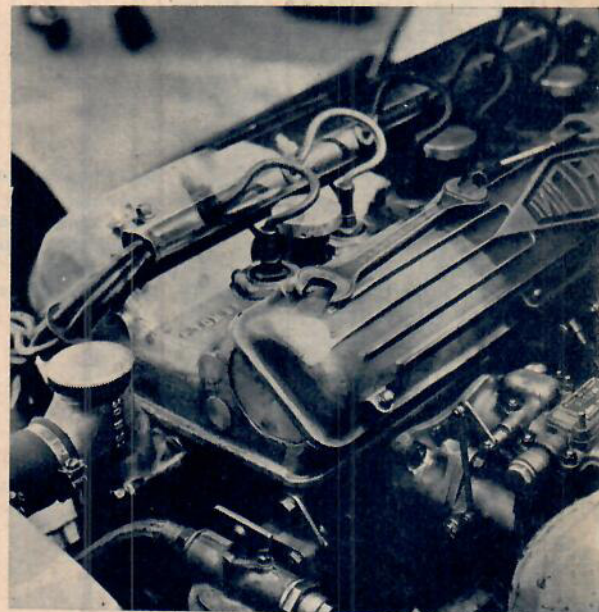
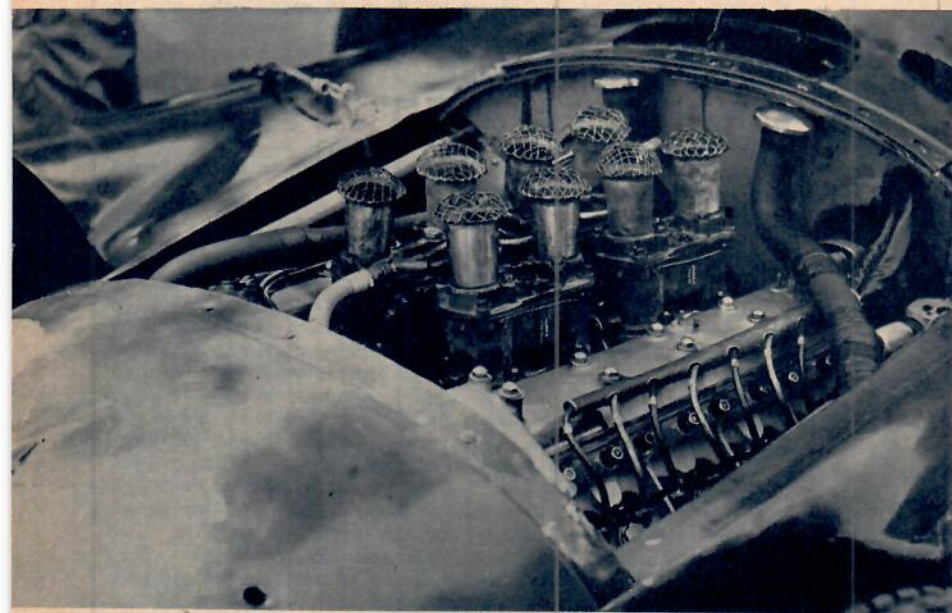
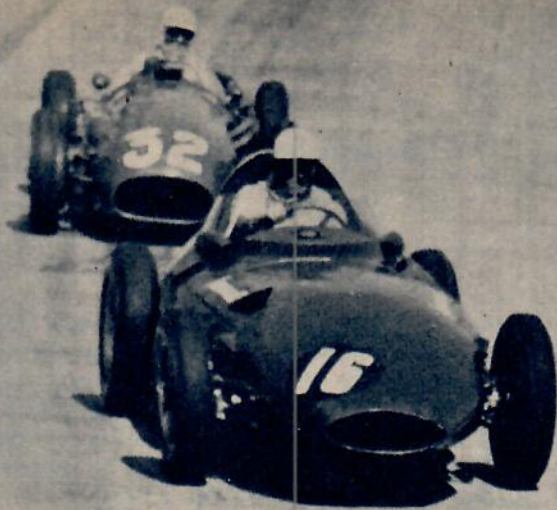
Vanwall har en fyrcylindrig motor med dubbla överliggande kamaxlar. Den är försedd med en direktinsprutningsanläggning av Bosch-typ och har en maximal effekt på 280 hk. Vad beträffar motoreffekten är den således jämbördig med italienarna. Vanwall har bakaxel av De Dion-typ och skivbromsar. Karosseriet är mycket originellt utformat, vagnen är lätt att känna igen på det ovanligt stora och breda nackstödet bakom föraren.

BRM är mycket mindre och lättare än Vanwall. Den har också en fyrcylindrig motor med dubbla överliggande kamaxlar, den har emellertid inte direktinsprutning utan i stället två dubbla Weberförgasare. Försök har gjorts med direktinsprutning av Lucas' fabrikat, men denna anläggning har hittills inte visat sig tävlingsmogen. Ventilmekanismen har vållat en del besvär



Den världsberömda argentinararen Juan Manuel Fangio på sin Ferrari. Ferrarivagnarna är maskinellt överlägsna konkurrenterna

Stirling Moss kör för Maserati i år. Han tillhör de skickligaste förarna men har haft otur med mekaniska fel vid flera tillfällen.



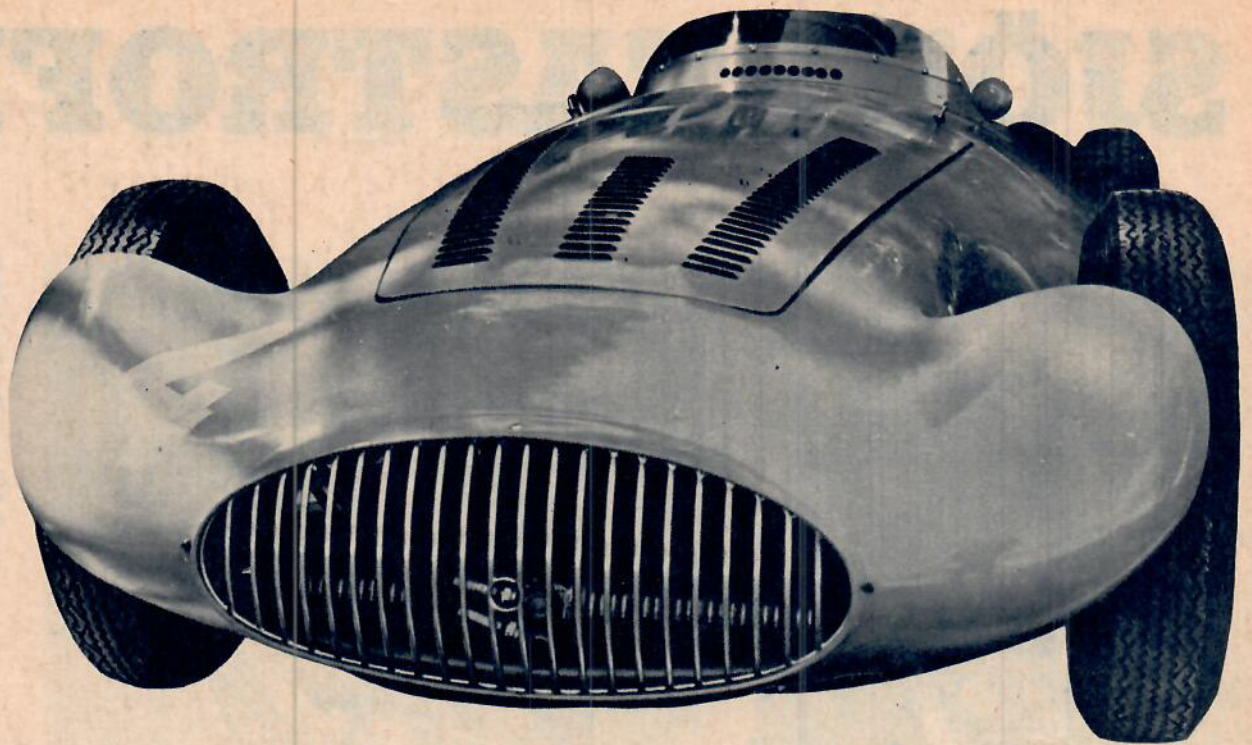
Ferrari övertog förra hösten Lancias fina åttacylindriga Grand Prix-motor. Cylindrarna är anordnade i V-form. Som synes används fyra dubbla fallförgasare (Weber). Ferraris ingenjörer har trimmat upp motorn till ca 280 hk genom att bl. a. göra om avgassystemet.

Gordinimotorn har de åtta cylindrarna placerade i rad och har dubbla överliggande kamaxlar och fyra Weber dubbelförgasare. Motorn utvecklar maximalt 256 hk.

liksom även framhjulsupphängningen, den senare felkällan lär numera vara eliminerad medan däremot fel på ventilmekanismen bland annat förorsakade att vagnen aldrig kom till start i Monte Carlo. Bromssystemet på BRM är originellt, fram används skivbromsar som monterats vid hjulnaven, bakhjulen bromsas av en enda skivbroms som sitter bakom växellådan.

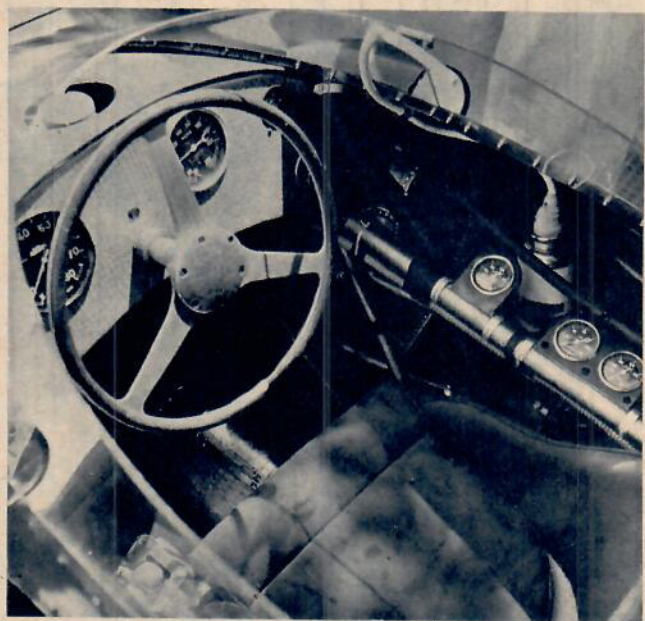
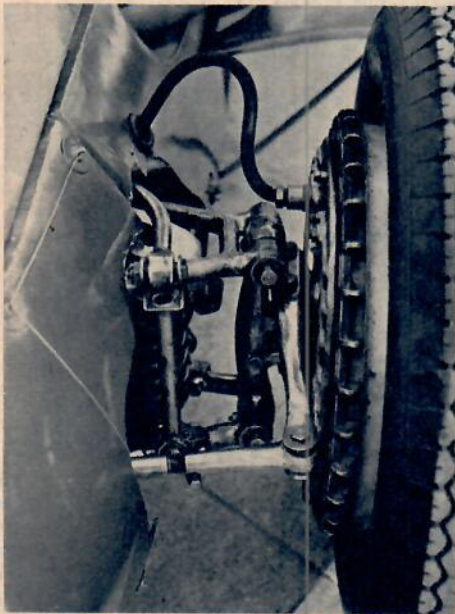
Frankrike representeras på Grand-Prix-banorna av märket Gordini, den sensationella nykonstruktionen Bugatti har endast anmälts till en enda tävling, Grand Prix i Reims, där den bröt loppet redan efter några varv. Den anses ännu inte färdig för hårdkörning på tävlingsbanorna.

Gordini tillverkas av en fabrik som ständigt brottas med ekonomiska svårigheter. Gordini har en åttacylindrige radmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra Weber dubbelförgasare. Motorn utvecklar 256 hk, vilket är en ganska beskedlig effekt i jämförelse med de italienska och engelska konkurrenterna. Varje hjul är separat upphängt i två L-formade armar, den ena vänd framåt och den andra bakåt. Armarna är förskjutna i höjdlid och är avfjädrade med torsionsstavar. Tack vare detta system har vagnen fått ypperliga vägegenskaper. På snabbare banor har det emellertid visat sig att den lägre motoreffekten och den höga vikten (650 kg) är alltför svåra handicap.



Säsongens tre snabbaste vagnar på parad. Nr 24 Ferrari, nr 16 engelska sensationen Vanwall och nr 32 italienska Maserati.

De franska Gordinivagnarna har inte haft någon större framgång i år. Detta beror delvis på att det företag som tillverkar dessa vagnar har begränsade ekonomiska resurser. Vagnarna är annars ur teknisk synpunkt sett mycket starkt avancerade.



Maseratis framhjulsupphängning består av ett parallelogramsystem med spiralfjädrar och krängningshämmare. Obs. kylflänsarna på bromsen.

Så här ser det ut förarrummet på den engelska Grand Prixvagnen Vanwall. För att skydda föraren och för att ge bättre strömlinjeform har vagnen fått rundsvept vindruta. Obs. termosflaskan för saft.

**I NÄSTA NUMMER FARTFESTEN I KRISTIANSTAD!
LÄS GRAND PRIX-REPORTAGET I NR 17 (utkommer 30/8)**

SJÖKATASTROFER

I det här perspektivet blir Stockholms för ett skrämmande monument över den hemska kollisionen. Trots att stäven var särskilt förstärkt för gång i is har de tjocka plåtarna och grova spannten böjts och trasats sönder som de vore av tunt stanniolpapper



På den högra bilden vilar den övergivna och dödligt skadade Andrea Doria på de jämförelsevis lugna atlantvägarna. Styrbords livbåtar har satts i sjön och försvunnit medan babords till följd av slagsidan inte kunnat användas. T. v. hämtar en helikopter skadade från Stockholm.



KAN UNDVIKAS!

AV KAPTEN BENGT OHRELIUS

Trots att det inte finns några osänkbara fartyg kan sjökatastrofer i stil med Stockholms ramning av Andrea Doria undvikas. Medel: skarp säkerheten på sjön!

Varför kolliderade Stockholm och Andrea Doria? Varför sjönk den osänkbara? Varför? ... Rykten går och det bollas lättvindigt med gissningar, teorier och halvsanningar. Mer än 2.000 människoliv och två dyrbara fartyg stod på spel under de ödesdigra minuterna utanför USA:s kust, då åtskilliga människor mötte döden och Italiens stoltaste skepp gick förlorat. Det är naturligt att världen med oro och spänning följt händelseutvecklingen där ute på Atlanten. Världspressens, televisionens, filmens och radions representanter har gjort sitt yttersta för att söka pressa fram sanningen och endast sanningen ur de båda tröttkörda, ansvarstygda befälhavarna. Där inte dessa velat svara har mer eller mindre uppskakade passagerare och överansträngda besättningsmedlemmar fått släppa till sakuppgifterna Åtskilliga frågor om kurs och fart, manöver och ljudsignaler, sikt, radar etc. väntar på svar.

Andrea Doria är inte det första »osänkbara» fartyg, som gått under. Vi har väl mer eller mindre motvilligt accepterat att alla flygplan kan störta, alla bilar totalkvaddas vid krock och de flesta tåg spåra ur. På samma sätt måste vi godta att alla fartyg kan förolyckas. Sjöolyckor av den aktuella storleksordningen hör dock dessbättre till ovanligheterna. Visst kan havet vara grymt och kräva sina offer. Det är emellertid inte längre så skräckinjagande och det behövs inget särskilt mod för att resa över Atlanten. Det är väl bara med en nyligen inträffad olycka i minnet, som resenären har svårt att somna första natten till sjöss. Kanske den hägkomsten också får honom eller henne att verkligen följa den tryckta maningen ovanför kojens att pröva flytvästen under huvudgården och att leta sig fram kortaste vägen till rätt livbåt. Det var enligt uppgift ganska många passagerare på Andrea Doria och Stockholm som glömde bort sina livbälten i farans stund.

De internationella säkerhetsföreskrifter, som reglerar trafiken till sjöss, fartygens konstruktion och utrustning är stränga och klara. Liksom de flesta föreskrifter av säkerhetskaraktär är de grundade på bittra erfarenheter. Det är kanske framförallt de senaste 75 årens sjöolyckor som utgör grundstommen i de internationella konventionerna. Mycket sällan har emellertid olyckorna resulterat i ögonblickliga åtgärder. Sjöfarten är ett internationellt näringsfång och det är som regel många olika meningar, som måste enas om formuleringen av en ny säkerhetsbestämmelse. De flesta sådana medför dessutom vittgående ekonomiska konsekvenser för rederierna. Efter Titanic-katastrofen samlades representanter för världens sjönationer till konferens i New York för att dryfta olika säkerhetsproblem. Här bestämdes bl.a. om upprättandet av en internationell ispatrull i Nordatlanten. Sedan 1913 har också fartyg ur amerikanska Coast Guard utfört kontinuerlig bevakning av isberg och skickat ut varningar till fartygen om sådana. Kostnaderna för detta arbete delas av de stater, som idkar transatlantisk sjöfart. Livbåtsfrågan diskuterades också vid konferensen.

Bristen på livbåtar bidrog i hög grad till att så många människor följde Titanic i djupet. I våra dagar är alla passagerar-

fartyg utrustade med så många livbåtar och flytredskap att det skall räcka för både passagerare och besättning. Fartyg som inte för passagerare skall ha dubbel uppsättning livbåtar för hela besättningen. Andrea Dorias undergång gav otäck realitet åt frågan om de stora fartygens möjligheter att sjösätta sina båtar. I lugnt väder går det bra. Men det har alltid ansetts tillhöra sjömanskapets svåraste konststycken att sätta båt i sjön, när det blåser. I hårt väder liksom när fartyget har svår slagsida är det så gott som omöjligt trots att det finns en del bra däckkonstruktioner. Den enda lösningen på problemet synes vara att dubbla livbåtarna på alla fartyg med erforderligt antal gummiplottar av vettig konstruktion. En sådan prövades för övrigt helt nyligen med gott resultat i Göteborgs skärgård.

Ett modernt fartyg måste även under normala förhållanden kunna tåla oerhörda påfrestningar. Med hög fart skall det kunna pressas mot vind och sjö. Ibland bärs det kanske upp av två vågtoppar — en förut och en akterut. Mellan dessa ligger fartyget som en bro, ett skrov måste också beräknas som en sådan. Skrovet vrids och böjs medan sjöarna spolar över däck och dunsar mot sidoplatår och överbyggnader. Det är fantastiskt att skeppsbyggarna kunnat skapa skrov som tål sådant. Att fartygen inte tål våldsamma kollisioner är däremot ganska naturligt. Farten vid den aktuella kollisionen är ännu okänd. Men tänk er ett skrov på 29.000 ton (Andrea Doria) och ett på 12.000 (Stockholm), som stöter ihop med en sammanlagd fart av 40—50 km/tim!

Moderna fartyg har alltid dubbel botten och är byggda i avdelningar skilda åt med vattentäta skott. Dörrarna i dessa skott måste också vara täta och de måste vara stängda. På alla större passagerarfartyg kan dessa dörrar manövreras från kommandobryggan. Skott som går långskepps nära fartygssidorna ökar motståndskraften. De är emellertid mycket olämpliga ur inredningssynpunkt och därför inte så vanliga. Är oturen framme skadas ett eller flera vattentäta skott vid sammanstötningen. Så skedde sannolikt på Andrea Doria. Det har skett förr.

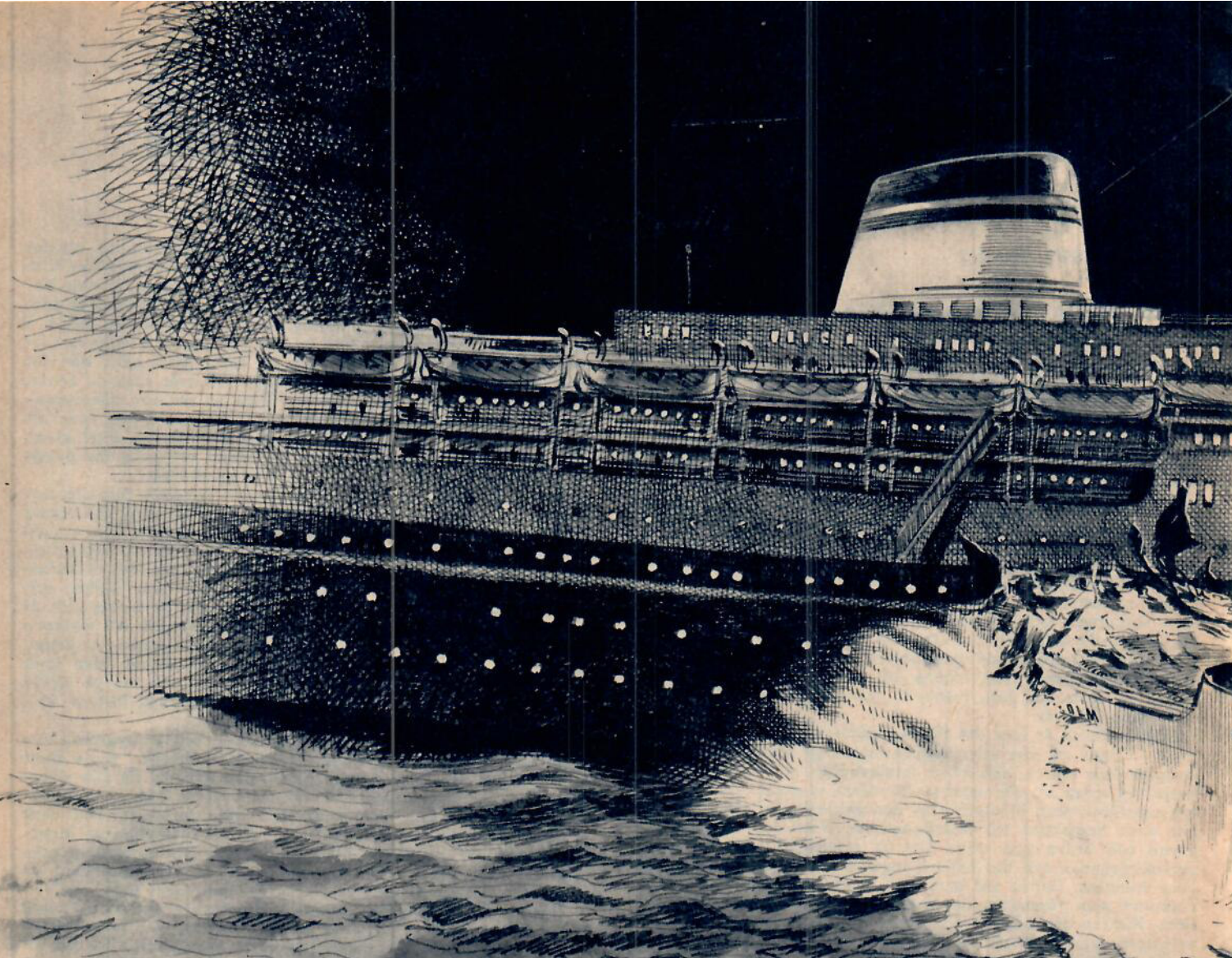
Radiobudet om olyckan utlöste en fantastisk aktivitet. Fartyg till sjöss i närheten skyndade till undsättning. Ett hangarfartyg och jagare ur amerikanska flottan löpte snabbt till sjöss för att hjälpa de nödställda. USA:s sjöräddningstjänst — bemannad av Coast Guard — ryckte ut. Det finns bara fyra länder i världen där staten själv har organiserat sjöräddningsverksamheten: Belgien, Danmark, Turkiet och USA. I alla andra länder bedrivs sjöräddningen av privata sammanslutningar av ungefär samma typ som vår sjöräddning. USA:s sjöräddning har stora resurser. Personalen uppgår till cirka 25.000 man, antalet större fartyg i organisationen är mer än 200, mindre farkoster har Coast Guard ungefär 4.000. Personalen i Coast Guard disponerar egna flygfält med helikoptrar och flygplan. Kollisionen mellan Stockholm och Andrea Doria utlöste den största undsättningsaktionen i Coast Guards historia.

RADARKROCK IGEN?

Se art. på sid. 24

FORTS.!





Som en jättstor murbräcka rände Stockholms stäv in i Andrea Dorias styrbordssida och rev upp ett 17 meter högt och 25 meter brett hål. Det italienska fartyget var troligen under gir vid olyckstillfället och vattenmassorna pressades med enorm kraft in i det »dödliga såret». En bidragande orsak till att Andrea Doria så snabbt fick kraftig slagsida kan ha varit att Stockholm träffat de elektriska motorer, som driver länspumparna eller skadat det maskineri, som efter impuls från kommandobryggan skall stänga till alla dörrar och ventiler i de vattentäta skotten. Trots skadan flöt Andrea Doria 11 timmar. Silhuetterna härnedan visar de båtar som befann sig i närheten av olycksplatsen och som på ett eller annat sätt medverkade i räddningsarbetet.

(Teckning: Magnus Gerne.)



Coast Guard
Kust-
radio



Helikopter

Kustbevaknings-
fartyg

Hangarfartyget
Tarawa

Jagare
+ ubåt

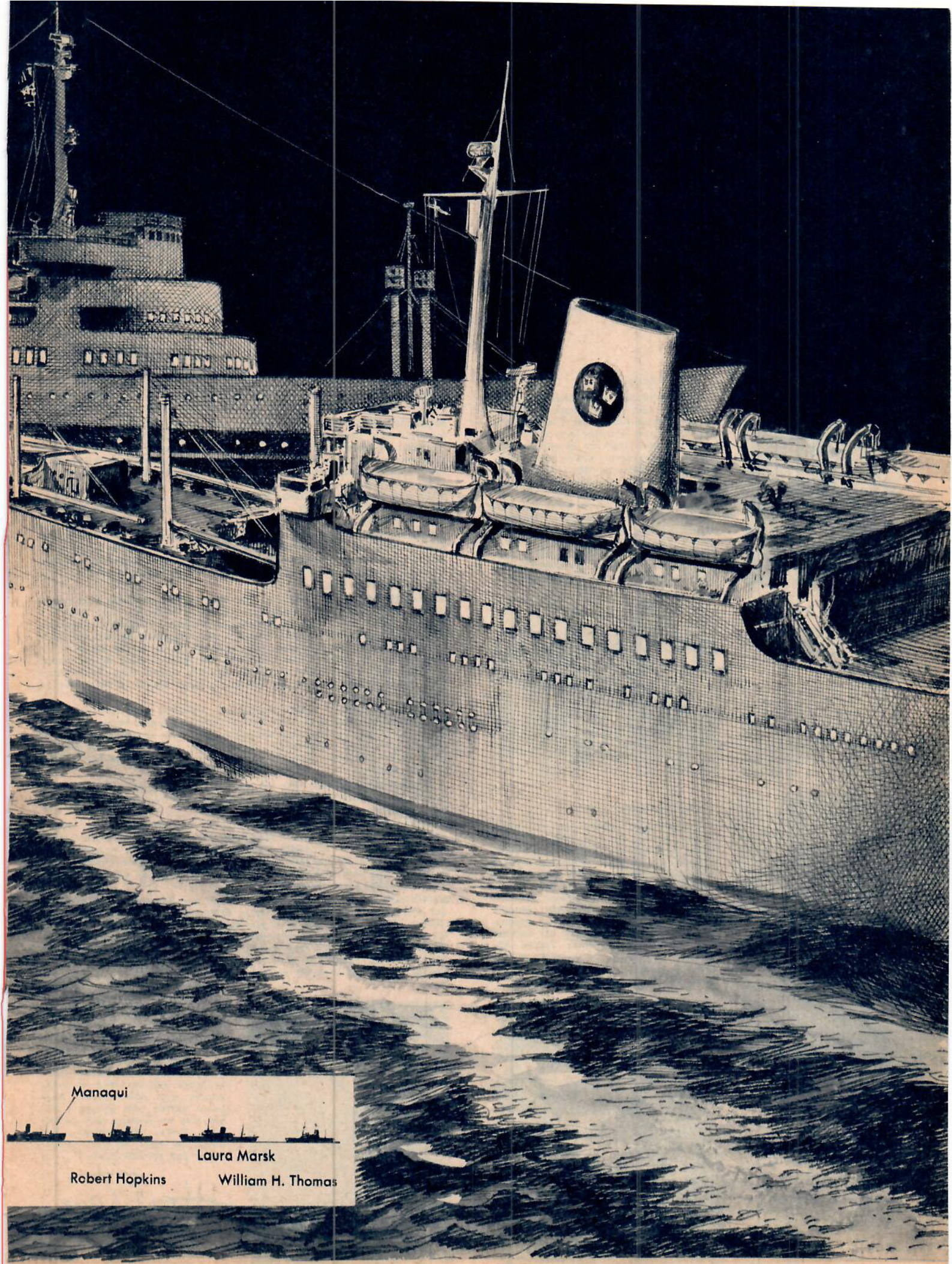
Stockholm

Andrea Doria

Cape Ann

Ile de France

MAGNUS GERNE 56



Manaqui

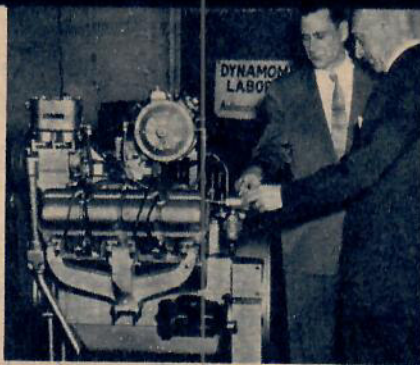
Laura Marsk

Robert Hopkins

William H. Thomas

Billigare med gas

Den amerikanska motortfabriken Reo Motors har nu startat massproduktion av LPG-motorn Gold Comet. LPG-motorn drivs med en blandning av butan- och propangas, som förvaras under tryck i flytande form. Bränslet är billigare, ger mindre föroreningar, bättre förbränning och högre oktantal än bensin. Vid 3.200 varv/min. ger V-8:an Gold Comet 220 hk och kompressionen är 8,5:1.

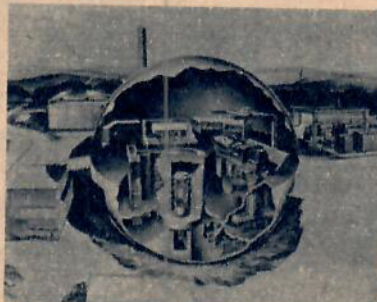


NIPPELNYTT. Den 24-årige studenten Nils Seth i Torshälla har gjort en uppfinning som förefaller ha framtiden för sig. Han kom att tänka på bilarnas oskyddade smörjnippel. Då dessa är oskyddade, kan fin sand eller föroreningar lätt förstöra lagren. Seth konstruerade därför ett smörjnippelskydd av stålplåt. Det har två mot varandra långsgående sprund för att bli tillräckligt elastiskt och är överdraget med en signalröd, oljebeständig färg. Den unge torshällagrabben har själv byggt specialverktygen för tillverkningen.



Atomkamera

I plutoniumfabriken i Hanford i USA använder man nu flygkameror för att ta undervattensfotografier i atomreaktorer. Med dessa kameror kan man ta tredimensionella bilder av de starkt radioaktiva uranstavarna under det strålsorbberande vattenskyddet. Genom att filmen rör sig i samma takt som de roterande uranstavarna får man en »upprullad» bild, som visar stavarnas hela yta. Det är möjligt att ta tredimensionella bilder med ett enda objektiv genom att kameran ställs in så att den tar bilder från två olika vinklar. Dessa bilder betraktas sedan i stereoskop. General Electric har byggt kamerorna.



Reaktor för kraft

Sådana här kraftverk skall tillverkas av General Electric för större industrier i USA och Europa. Reaktorn alstrar ånga, som driver ett vanligt ångkraftverk. Kapaciteten är 10.000 kW. Det är alltså fråga om mycket små kraftverk. Som en jämförelse kan nämnas att det kommande svenska atomkraftverket Eva skall ge ca 100.000 kW och värmeverket Adam ca 75.000 kW.



Laddade bilder

Xeroradiografi kallas en ny amerikansk metod att framställa röntgenbilder med bättre tonvalörer. Metoden bygger på att man använder mycket känsliga xeroradiografiska plåtar i stället för röntgenfilm. Denna plåt laddas elektriskt före exponeringen. Då den exponeras, urladdas den där röntgenstrålarna träffar plåten. Efter exponeringen pudras plåten med ett mycket fint pulver, som fastnar endast där plåten fortfarande är laddad. Bilden kan betraktas i detta skick eller överföras till en beständig pappersbild.



"Dimöga" för bilen

Nebelauge — Dimögat — heter en tysk trafiknyhet. Med Dimögat kan man se genom dimma och mörker. Uppfinningen bygger på vissa elektromagnetiska vågor, som tillsammans med ultravioletta strålar ger en bild av den för ögat skymda omgivningen på en bildskärm.



AFRIKABILIST. Sju månader tog det för garageägaren Jean Robine från Casablanca att med en SAAB köra 4.000 mil i Afrika. Endast 500 mil körde han på vägar och bilens hastighet var bitvis 200 m/t. Ett 20-tal däck och tre torsionsstavar måste bytas och en gång åt gräshoppor upp fläktremmen. Kulhålen härrör från polisen i Alger som av misstag sköt på bilen. Trots strapaserna var SAAB:en efter trippten fortfarande god för 100 km/t.

Heri Teve

FORD ANGLIA

PROVKÖRD VID TV:s TESTAVDELNING

AV INGENJÖR OLLE LINDAHL

Foto: Nils Ingvar Svensson

För två år sedan provkörde vi den första pontonformade Anglian, som då verkligen charmade vår testavdelning genom att visa upp något helt nytt och raffinerat trivsamt i minsta bilklassen. Efter att ha känt den gamla Anglian med tillnamnet »Svajmaster», imponerade den nya modellen inte minst genom att toppfarten hade höjts med ca 30 km/t och att väghållningsförmågan vid toppfart trots detta var mycket bättre hos den nya modellen.

Under de gångna åren har vagnen hunnit göra sig så populär att fabriken detta år släppt ut en de luxe-modell, som blivit litet mera påkostad, där det var väl enkel utrustning på standardmodellen. De luxen har bl. a. fått innerbelysning, ny utformning på sätena, ny klädsel i tvåfärgskombination, ny instrumentering och det s. k. »luffarkromet» utbytt mot sedvanlig förkromning. Vidare märker man genast två yttre förändringar av vilka åtminstone en är mycket berättigad. Det är att bilen fått två utvändiga backspeglar placerade på framflyglarna. Dessutom har karosidorna försetts med långa kromlister och ny ornamentering.

Helhetsintrycket av bilen är att fabriken lyckats mycket väl i sina strävanden att skapa en ekonomisk och stabil småvagn som faktiskt i många avseenden är något av en stor vagn.

(Forts. på sid. 22)



Vagnbeskrivning

Typ: Ford Anglia.

Tillverkare: Ford Motor Co, Dagenham, England.

Generalagent: Ford Motor Co, Stockholm.

Pris: 6.360 kr. vid leverans i Stockholm, för ventilerande värmesystem tillkommer 350 kr.

Skatt: 110 kr. per år, investeringsavgift 640 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ inkl. imsprutor för varm och kall luft och fläkt för lågfart kostar inkl. montering 350 kr. extra. Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår icke i bilens pris, komplett installation kostar ca 50 kr. extra. Radio ingår icke i bilens pris. Plats för radio är inte förutsedd. Radio kostar inklusive montering 350 till 500 kr. alltefter apparatens och antennens typ. Backlampa finns inte. Rattlås finns inte.

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar 795 kr. Sats kolvar (av första överdim.) jämte kolvringar och kolvbultar 90 kr. Sats avgasventiler inkl. ventiltfjädrar 29 kr. Cylinderlockpackning 4: 75 kr. Oljerenerinsats (skall bytas var 600:e mil) 11 kr. Strömfördelarlock utan kablar 13: 50 kr. Komplettt kopplingslamell 42 kr. Sats bromsbackar med nya belägg 70 kr. Ett däck kostar 76—128 kr. Vindruta 78: 75 kr. Höger framflygel olackerad 150 kr. Bakre stötfångare 92 kr. komplett med alla detaljer.

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas. Ventiljustering c:a 30 kr. Montering av bytesmotor c:a 100 kr. Byte av kopplingslamell 33: 05 kr. Byte av cylinderlockpackning 27 kr. Byte av samtliga bromsbackar c:a 30 kr. Ventilslipning med sotning 81: 45 kr.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektfull vid tjänstevikt 44,5 hk/ton.

Effektfull vid lastad vikt 33,4 hk/ton.

Spec. bromsarea 535 cm² per ton tjänstevikt.
Antal rattvarv 2,5 mellan fulla framhjulslutslag.
Vändcirkeldiameter: 10,2 m.

MOTORS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 36 hk vid 4.500 varv/min.
Vridmoment: Max. 7,2 kpm vid 2.500 varv/min.
Medelkolvhastighet: 3,08 m/s vid 1.000 varv/min.
Effektivt medeltryck: 6,15 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 30,7 hk/liter.

TEKNISKT

Vagnstomme: Självbärande helsvetsad stälkaross. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagagerum bak åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 4 sittplatser. Fram separata stolar, bak helt säte av sofftyp. Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med sidventiler.

Cyl.-diam. 63,5 mm, slaglängd 92,5 mm, slagvolym 1.172 cm³. Kompr.-förh. 7,0:1. Max.-effekt 36 hk vid 4.500 v/min. Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling hydrauliskt manövrerad. Treväxlad synkroniserad växellåda med golvspak. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram: separاتفjädring med fjäderben. (Spiralfjädrar och dubbelverkande hydrauliska teleskopstötdämpare.) Bak: stel bakaxelbrygga med längsgående bladfjädrar och hydrauliska teleskopstötdämpare. Däck 5,20×13".

Bromsar: Hydraulisk fotbroms på alla hjul. Total friktionsarea 433,5 cm. Handbromsen påverkar bakhjulen mekaniskt.

Styrinrättning: Styrnsäckan är av typ snäckskruv med tapp.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 264 W, batterikapacitet 40 Ah.

Bränsletankens rymd: 32 liter.

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 384,2 cm, bredd 153,5 cm, höjd 150,5 cm, hjulbas 221 cm, spårvidd fram 122 cm, bak 120,7 cm, markfrigång 18 cm.

Innerrätt: Framsätets bredd i höfthöjd 126 cm, baksätets d:o 117 cm. Bredd i axelhöjd fram 119 cm, bak 113 cm. Framsätet går att skjuta 5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 41 cm. a 93 cm, b 64 cm, c 92 cm, d 87 cm, e 31 cm, f 36 cm, g 50 cm, h 47 cm. Bagagerum-mets ungefärliga djup 80 cm, höjd 45 cm, bredd 115 cm.



Det här är världens första robotbestyckade kryssare, amerikanska flottans USS Boston. Fartyget avlossar en salva Terrier-raketer.

Nu kan stabsofficerarna följa striderna i television. Här är amerikanarnas nya spanar-tv. Kamera och sändare väger ca 45 kg.



Tyskarna kör hårt med trafikkontroller. Här provar man en Tempometer, som snabbt avslöjar alla fartsyndare.



Radioanropare används nu på amerikanska sjukhus. Läkarna bär alltid med sig de små transistormottagarna, och kan kallas till ex. en brådskande operation, även om de inte nås med telefon. Mottagaren väger 283 g.



Den amerikanska flottans senaste ubåtskonstruktion, USS Albacore, har vid provturer överskridit 20 knop i u-läge.



General Electric har funnit att glödlampornas livslängd ökas med upp till 15 procent om glödtråden placeras lodrätt i lampan.

MED BARLAST I TERMIKEN



De båda första typerna av HKS har provats i olika sammanhang. Erfarenheterna från dessa tunga plan (590 kg. vikt och 33 kg/m² vingbelastning) har fått konstruktörerna Haase och Kensche att tillsammans med mecenaten Schmetz företa en omkonstruktion, och detta ger Teknikens Värld anledning till att komma med en presentation av HKS 3.

I bra termik hör visserligen de första HKS:orna till de bästa segelplan, som finns för närvarande, men de höga hastigheterna tvingar i en termikblåsa ut planen till den svagare termiken utanför de andra eller hänvisar dem till »lediga uppvindsområden». Dessutom försvårar den kinetiska energin landningarna, vilket är ett hinder särskilt vid utelandning. Därför strävade konstruktörerna främst efter lägre vikt.

Ett sätt var att banta ner vingbalkarna, vilket möjliggjordes genom att bygga dem i lättmetall och sedan klä balkarna med fanér. Därigenom väger de 50 procent av en konventionell balk men är ändå billigare i framställning. Dessutom blir styrkan 20 procent högre.

För att ytterligare få ner vikten minskades spännvidden till 16 m. (men skall enligt Haase åter ökas med en meter). Det var med mycken tvekan detta gjordes, men ingående beräkningar av Re-talets inverkan på minsta motståndet visade, att det skulle vara möjligt, utan att prestandan behövde bli lidande. Vindtunnelmätningar visade sedan, att beräkningarna stämde.

Liksom sina föregångare saknar HKS 3 skevroder i egentlig bemärkelse och har i stället böjliga vingbakkanten. Närmast vingroten övergår dessa i vingklaffar, som skall underlätta långsamflygning. Spryglarna i den välvbara delen av vingen är byggda på samma sätt som balkarna av lättmetall och fanér. Hela bakre sprygefackverket är fäst vid främre delen av vingen i knutpunkter av vulkaniserat hårdgummi. Vingen är klädd med två lager fanér, mellan vilka ligger ett 6 mm tjockt lager skumplast. Allt detta för att få vingen så böjlig som möjligt med bibehållandet av en regelbunden vältvning.

För hastighetsflygning är planet försedd med en vattentank rymmande 70 l. Om termiken skulle bli svag tar det tio sekunder att tömma tanken. Sedan går det tyvärr inte att hålla tillbaka vattnet, om termiken eventuellt skulle tillta i styrka.

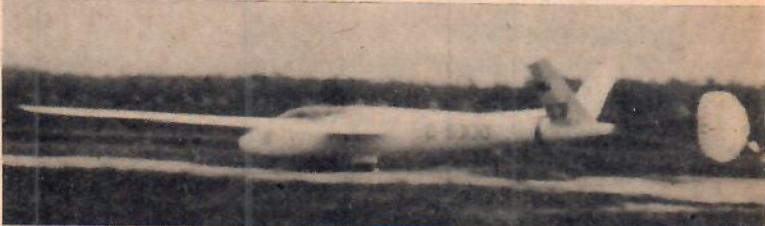
Stabilifenan kom med även på denna sista konstruktion, emedan det anses att en sådan hindrar luftströmningen bakom vingen allra minst. Haase har emellertid tankar på att göra en vidareutveckling och förse denna med konventionellt stjärtparti.

För att underlätta monteringen har skevroderen försetts med snabbkopplingar av samma slag som förekommer på en del tyska motorplan, bl. a. KL 35.

De tidigare typerna har varit försedda med både landningsskida och hjul, vilka båda varit infällbara. HKS 3:ans mindre vikt har gjort det möjligt att flytta fram hjulet framför tyngdpunkten och i stället montera en gummisporre. I 1955 års franska mästerskap lyckades Ernst Frowein ta hem segern med en HKS.

Gin

Före nedbantningen kunde det vara ganska besvärligt att sätta den snabba HKS vid en utelandning. Här använder man sig av en bromsfallskärm.





TV-betyg

SÄRSKILT BRA:

- Karossen är ovanligt rymlig för att vara en småvagn.
- Bilen är praktiskt enkel och häändig att köra, fartresurserna är mycket goda.
- Sikten från förarplatsen är utmärkt, man ser de båda framflyglarna väl.
- Motorinstallationen och chassidetaljerna är enkla och stabila.

MINDRE BRA:

- Sittkomforten kunde vara bättre.
- Reservdäckets och bränsletankens placering är opraktisk.
- De vakuumdrevna vindrutetorkarna saktar vid hård belastning trots vakuumtank.

ACCELERATIONSTIDER

Acceleration genom växlar: 0–50 km/t 8 s., 0–80 km/t 21 s., 0–100 km/t 37 s.

Stående kilometern: 47,5 sek.

Acceleration på enstaka växlar:

Tvåan: 30–50 km/t 3,6 s., 30–60 km/t 6,7 s.

Trean: 30–50 km/t 8,5 s., 50–80 km/t 14 s., 80–100 km/t 16 s.

BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfaltväg en bromskraft av

21 38 50 65 74 procent av vagnvikten

vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 30 kg.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 79 km/t, upp till 110 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 0,91 l/mil. Samma sträcka, lugn körning (medelfart ca 67 km/t, upp till 80 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 0,7 l/mil. Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 0,9 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t

vid en verklig fart av 29,5 49,5 79 97,5 km/t

Vägmätaren visade 3 % för lång vägsträcka.

Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

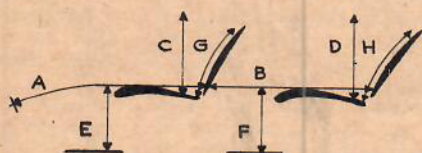
Helljus 100 m 2,8 lux. Halvljus 25 m 0,8 lux.

(Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÄTKOMLIGHETS BETYG

Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.

Inställning av förarsäte 2. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Oljefilter 2. Tändstift 3. Strömfördelare 3. Förgasare 3. Bromsvätskebehållare 3.



Vikt: Tjänstevikt 810 kg (körklar med förare), lastad vikt 1.080 kg (körklar med 4 vuxna + 60 kg bagage).

Provresultat

De olika växlarerna	Ettan	Tvåan	Trean
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja
Tystgående	Nej	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,664	2,007	1,0
Slutväxelns utväxlingsförh.	4,429	4,429	4,429
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	16,23	8,89	4,429
Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t	6,25	11,4	23
Antal motorvarv per körkilometer	6.600	5.250,	2.610
Kolvväg, m/körkm.	1.780	975	475
Max.-effekt och medelkolvh. 13,8 m/s uppnås vid km/t	28,1	51,3	103,5
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	15,6	28,5	57,5
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	533	295	145



Den rikliga instrumenteringen sitter överskådligt placerad på den lilla instrumentbrädan och alla reglage är lätt åtkomliga. Det stora utrymmet under instrumentbrädan är fint utnyttjat genom en väl tilltagen hylla.

Bagageutrymmet är ovanligt stort för att vara på en så pass liten bil men reservhulets placering gör att det inte kan utnyttjas till fulla.



Under januari till maj månad i år var Anglian den mest sålda engelska bilen i vårt land, vilket visar att bilen vid det här laget hunnit bli väl uppskattad.

Trots sina små ytterdimensioner är bilen mycket bekväm och välplanerad. Instigningen till framsätet går ovanligt lätt genom de breda dörrarna. En viktig faktor härvidlag är att vagngolvet är helt plant och inte har någon hindrande hög kant som annars gärna finns på bilar med självbärande karosser. Till baksätet är det emellertid inte lika lätt att stiga in. Detta är dock en vanlig nackdel på tvådörrars småvagnar. Utrymmena i sidled är förvånande goda och ger plats för både fötter och en hel del småbagage. I längdled är benutrymmet begränsat för baksätesspassagerarna när de främre stolarna flyttas i sina bakre lägen.

Sittkomforten är inte av det luxuösa slaget men körställningen är ändå god trots att framstolarnas ryggstöd kunde vara högre och ge ett bättre stöd åt ryggen. Förarens sikt och goda överblick av vagnen skänker säkerhet och gör att föraren trivs ihop med bilen. Sikten framåt är utmärkt och man ser hela frampartiet inklusive höger flygel vilket gör bilen lättmanövrerad i stadstrafik och vid parkeringsmanövreringar. Vindrutestolarna är inte direkt smala och skymmer en aning. Den inre backspeglarna ger hygglig sikt bakåt, utom när man har passagerare i baksätet då rutan skymms alltför mycket. De två utvändiga backspeglarna är därför utmärkta att använda sig av. Till siktutrustningen bör även räknas vindrutetorkarna, som är stabila och håller vindrutan effektivt ren. Torkarna drivs med vakuum över en speciell vakuumtank. Trots detta så saktar torkarna av vid stor belastning på motorn.

Strålkastarna ger så gott sken att man på goda vägar kan utnyttja nästan hela fartregistret utan att säkerheten behöver eftersättas.

Den nya instrumentbrädan gör skäl för de lux-beteckningen och är både välplanerad och estetiskt tilltalande. Instrumenten är samlade i två enheter rakt framför ratten och omfattar väg-, hastighets-, bränsle- och temp.-mätare samt signallampor för oljetryck, laddning, helljus och blinkers.

Under instrumentbrädan finns en exceptionellt rymlig hylla som nästan kan tjänstgöra som ett bagageutrymme för diverse småsaker.

Samtliga reglage och fotpedaler är stora och välplacerade.

Fords modelländringar brukar inte förekomma så ofta, de brukar i stället vara ganska revolutionerande. Så har fallet varit även med denna bil som ser ut att ha förutsättningar att stå sig i många år. När man närmare granskar konstruktionen ser man att den har många särpräglat goda finesser kombinerade med gamla beprövade enheter. Fjädringen fram har Consulmodellens speciella fjäderben med hög infästningspunkt som ger stabilitet i sidled, bak har man behållit den stela bakaxelbryggan och bladfjädrarna. Kraftöverföringen har hydrauliskt manövrerad koppling (hängande pedaler) samt bakaxelväxel av hypoidtyp samtidigt som den välkända växellådan med sin golvväxelspak behållits. Under motorhuven är allt välordnat och prydligt placerat. Vakuumtanken och en del elektriska detaljer har helt finurligt placerats ute i flyglarna.

Karosser är praktiskt ren i linjerna och ger ett stabilt intryck. Bagageutrymmet är hyggligt stort även om bränsletanken och reservhulet genom sin ganska olämpliga placering stjälar en del utrymme.

Den relativt långslagiga motorn av sidventilstyp är trivsamt robust och har en rätt god segdragningsförmåga. Motorn är inte helt tystgående vilket mest beror på insugningsljuddämparen. Motorljudet blir dock inte alltför påträngande ens vid toppfart och marschfarten kan hållas vid 90–110 km/t vilket inte är fy skam för en bil av denna storleksordning. Den treväxlade växellådan och motoreffekten gör att bilen knappast behöver växlas mer än en amerikansk bil. Tvåan är ingen omkörningsväxel.

Kopplingen är häftig i ingreppet på ettans växel och vill gärna orsaka ryck. Man lär sig dock snart att behärska kopplingen härvidlag. På de övriga växellådan märks inga ryckningstendenser.

Som framgår av accelerationstabellen är bilen relativt snabb och medger om så önskas en mycket god medelfart vid långresor. Bromsarna är väl avvägda i förhållande till pedaltrycket, men den totala bromsytan är ganska liten varför bromsarna mattas rätt snabbt vid flitig användning.

Fjädringen är relativt fast men bör för den skull absolut inte jämföras med fjädringen på den äldre modellen. När man väl vant sig vid bilen känns vagnen som om den gick på räls vid körning på bra vägbana. På dålig grusväg känns det vid hård körning som om hjulbasen var i kortaste laget och bakvagnen har en tendens att studsas i sidled. Styrningen med sin ringa rattutväxling gör dock att man lätt kan parera dylika kast.

Ford Anglia är en trivsam bil som kan rekommenderas åt både nybörjarna och de gamla bilister som vill åka med en billig och bränslesnål bil, som dock kan hålla undan för betydligt större vagnar när så behövs.

HAN GÖR DET OMÖJLIGA

Av LARS ROSENGREN

Foto: Bo Andersson

Praktiska experiment lockade mer än studier och fabriker Alf Werner slutade vid Eskilstuna tekniska skola och började uppfinna i stället.

I verkstaden kalibrerar ingenjör A. Krantz de små kompressorerna för sprutmålningsaggregaten.



Fabrikör Alf Werner med en av sina senaste uppfinningar — vilken i ordningen vet han inte själv. Den är föga komplicerad men kan i många fall ersätta rör och reläer i automatmaskiner.

Medan den närbelägna stälstaden Eskilstuna skaffat sig ett världsnamn på industriprodukter för den anrika lilla målaridyllen Torshälla ett liv tämligen i skymundan. Man gör emellertid vad man kan för att följa med utvecklingen och för en tid sedan öppnades en industri- och atomutställning med geiger-räknare, uranmalmer, industritelevision och annat som hör till branschen. En av initiativtagarna till utställningen fabrikören och uppfinnaren Alf Werner och hans firma, Alwermaskiner, svarade för en stor del av utställningen. En av hans senaste uppfinningar är en enkel mekanism för programstyrning av automatiska maskiner.

— Varför skall man göra automationen krångligare än den är resonerar fabrikör Werner. Det är inte alls nödvändigt att blanda in elektronrör, transistorer och dioder. Många automatiska förlopp styrs lika bra av den här elektromagnetiska apparaten. Den består helt enkelt av en elmotor som stegvis matar fram en vanlig 36 mm filmremsa. I remsan är hål och springor utskurna och dessa påverkar en rad kontakter som reglerar strömmen till den automatiska maskinens motorer. I ett ännu enklare utförande ersätts filmremsan av ett vanligt bomullsband som löper mellan två kontaktskenor. Med en häftapparat sätter man in häftklamrar i bandet och när dessa passerar mellan kontaktskenorna levereras de styrande strömimpulserna. Enkelt!

En liten centrifugalkompressor för sprutmålningsaggregat, som levererar 2 atmosfärers övertryck och 48 l/min, är en annan

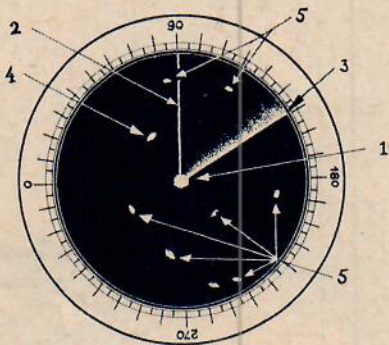
av Alwermaskiners produkter. Det är teoretiskt omöjligt att få ut den effekten ur en så liten kompressor ansåg expertisen.

— Kanske är det teoretiskt omöjligt, säger fabrikör Werner. Vi har i varje fall visat att det är praktiskt möjligt. Kompressorerna står här på utställningen och finns att köpa.

Vågar har också intresserat den mångsidige Torshällabon. Han har konstruerat flera som automatiskt väger upp en viss kvantitet av ett pulver e. d. Varan rinner från en skakrännan ned på vågskålen och när den önskade vikten uppnåtts stannar rännan och vågskålen töms i t. ex. en förpackningsmaskin. Varan rinner från skakrännan så jämnt att själva vägningen ofta är onödig. Det räcker med att stoppa skakningen efter en viss tid. Man kan då hoppa över vågskålen och låta varan rinna direkt till förpackningen. En metod att automatiskt fotografera t. ex. ett växande träd varje timme eller varje dag har han också arbetat med. En vanlig 8 mm filmrulle skulle då räcka 3 resp. 90 år och metoden skulle kunna få stor betydelse för växtförädlingen anser fabrikör Werner.

En växlingsautomat som även tar sedlar och en rullstol som hjälper patienten att stiga i och ur är andra »omöjliga» idéer, som han går och bär på men det är dyra konstruktioner som inte kan bli någon försäljningssuccé. Då hoppas han mer av en idé till billigare och effektivare vindrutespolare för bilar. Men den är inte patensökt än och följaktligen inte klar att presenteras för offentligheten. När den detaljen är avklarad finns det säkert anledning att återkomma.

Ungefär så här kan det ha sett ut på Stockholms radarskärm några minuter före kollisionen. Den lysande fläcken 1 i centrum visar Stockholms läge och det omgivande nollekot, linjen, 2, visar Stockholms kurs och 3 är svepstrålen som roterar i takt med antennen. Vid 4 ett kraftigt eko av Andrea Doria. Obs. att varken kurs eller fart framgår av ekot. 5 är ekon av andra fartyg. Skalan runt skärmen anger riktningen till de olika ekona. Avståndet utläses med särskilda cirklar som här ej är utritade.



Nattmörker och kraftig dimma. Två atlantjättar forsar med hög fart fram mot varandra. »Radaregat» spanar genom mörker och tjocka. Men ändå inträffar det — den fruktansvärda fartygskollisionen. Hur är sådant möjligt? Den nästan ofattbara sammanstötningen mellan Stockholm och Andrea Doria blev ett stort hemskt utropstecken efter Teknikens Världs artikel »Radarekot dödens vägvisare» i nummer 14. Om hur dramat kan ha utspelat sig på radarskärmarna berättas här.



RADARN FÅR INTE TA

I diskussionen kring den fruktansvärda fartygskollisionen utanför USA:s kust har radarn kommit att spela en framträdande roll. Detta är naturligt, eftersom båda fartygen var radarutrustade och det vid tillfället rådde tät dimma, varför navigeringen huvudsakligen måste ske med hjälp av radar. Bland icke fackmän har i flera fall antytts, att katastrofen är helt oförklarlig, eftersom fartygen styrdes av radar. Denna skulle vara en slags automatisk »hjärna», som helt skulle ha övertagit styrning och navigering av fartygen! Låt oss till att börja med konstatera att denna uppfattning beror på ett missförstånd — radarn är ingen »hjärna», utan ett hjälpmedel vid navigering. Fartygets säkra framförande beror vid radarnavigering på två faktorer, dels radarns funktionssäkerhet och prestanda, dels hur radarvärdena utnyttjas av navigatören ombord.

För att få en överblick över orsakssammanhanget till katastrofen bör man sätta sig in i hur det kan ha tett sig ombord på Stockholms kommandobrygga omedelbart före kollisionen.

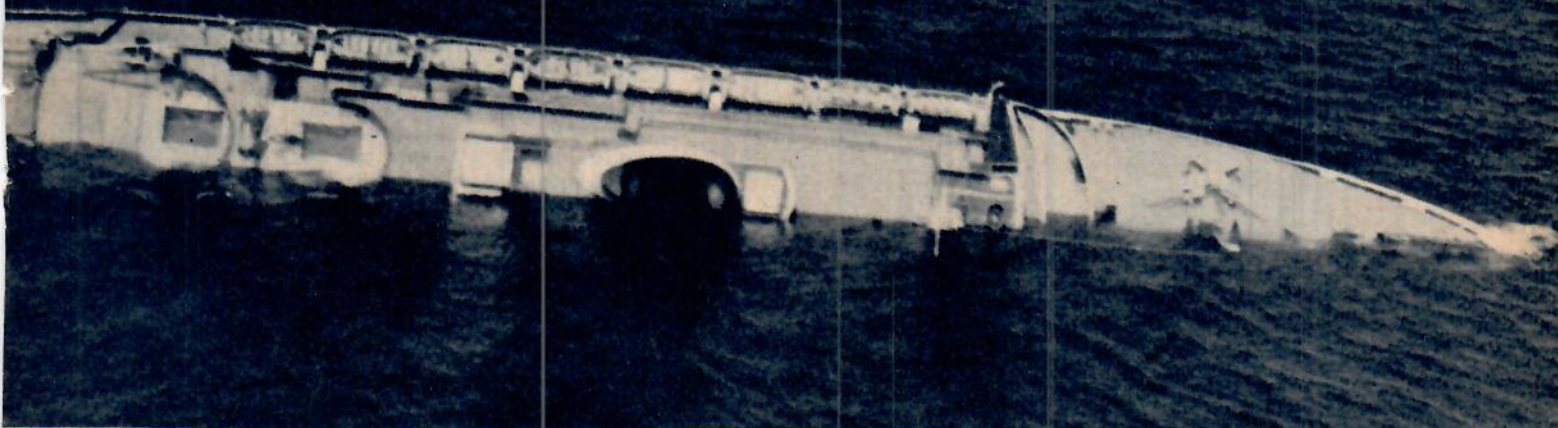
På kommandobryggan uppehöll sig befälhavaren, vaktens styrman, en rorsman samt eventuellt ytterligare någon biträdande styrman. Befälhavaren och vaktens styrman stod böjda över den lysande radarskärmen för att med dess hjälp överblicka farvattnet. Att radarn fungerade framgår av det faktum att fartyget höll tämligen hög fart, vilket icke varit möjligt, om radarn varit havererad. Elektroniska störningar torde inte ha förekommit.

De farvatten, där Stockholm stävade fram är vanligen starkt trafikerade och att detta varit fallet under olycksnatten framgår av att många fartyg snabbt kom till platsen sedan olyckan inträffat. På Stockholms radarskärm bör sålunda ha förekommit ett flertal lysande punkter, som härrört från fartyg i närheten. Avståndet till land var så stort att några ekon av land eller öar inte torde ha förekommit. För fartygsbefälet gällde det att snarast identifiera de olika lysande ekona. Vaktens styrman läste av bäring och avstånd till ekona på radarskärmen och sökte att genom ekonas form och storlek konstatera vad de härrörde ifrån. Något babord om kurslinjen kunde man iakttaga ett stort eko, som sannolikt härrörde från ett större fartyg. Möjligen blev

radarbilden vid några tillfällen otydlig på grund av reflexer från vågorna eller från någon regnby. Störningarna torde emellertid knappast ha varat länge, eftersom farten kunde bibehållas. Vaktens styrman fortsatte att läsa av bäring och avstånd till ekona med korta intervaller. Det visade sig snart att en del av ekona hade flyttat sig men hur förflyttningen skett var svårt att bedöma, då även det egna fartyget ändrat läge mellan avläsningarna. Enbart genom avläsningar på radarskärmen kunde befälet på Stockholm inte få någon uppgift om de övriga närliggande fartygens kurs och fart — uppgifter som var nödvändiga för att undvika kollision. För att med säkerhet få fram kurs och fart för övriga fartyg måste deras lägen läggas ut i sjökort eller motsvarande kort i stor skala. Huruvida det gjorts på Stockholm vet man ingenting om — sådan utläggning (s.k. plotting) är nämligen inte föreskriven.

Vad som sedan hänt är svårt att i detalj rekonstruera. Eftersom de båda mötande fartygen höll tämligen hög fart har emellertid radarbilden snabbt förändrats. Låt oss anta att Stockholm gått med 16 knop och Andrea med 24 knop. Det innebär att fartygen närmade sig varandra med 40 knop, dvs. med 1.200 meter på en minut. På Stockholm har man sannolikt haft särskild uppmärksamhet i den förliga sektorn på radarskärmen. När avståndet till Andrea Doria minskat är det troligt att man skiftat skala på radarn. Denna omställning kan medföra att ekot uteblir under 5—10 sekunder. Ju närmare fartygen kommit varandra, desto mera har radarns eftersläpning spelat in. På grund av radarantennens rotation och den tid som åtgår för sändnings- och mottagningsförfarandet visar nämligen radarn inte det absolut aktuella läget utan en eftersläpning på några sekunder uppstår.

Närmast eget fartyg finns alltid på radarskärmen ett dött område, det s.k. nollekot och inom detta syns inga andra ekon. Nollekot har olika utsträckning på olika radaranläggningar, men det torde på Stockholm ha haft högst 200 meters radie. Befälet på Stockholm har iakttagit hur ekot av det andra fartyget kommit allt närmare nollekot. Skulle en undvikande manöver utföras, måste den äga rum innan det mötande fartyget hunnit in



Äv TV:s RADAREXPERT

Teckningar: Magnus Gerne

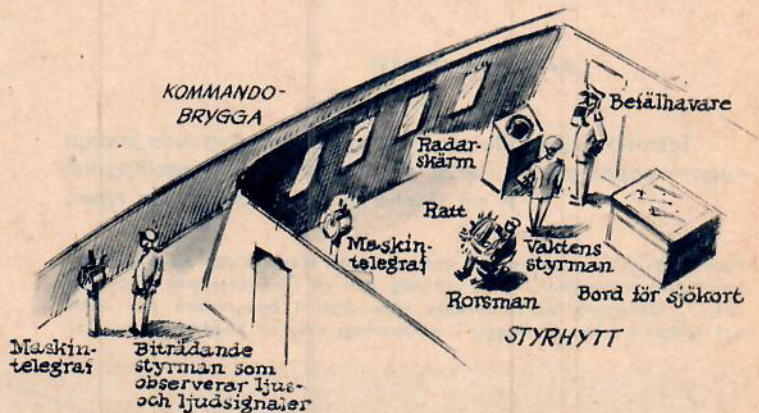
En flygbild av atlantjätten Andrea Doria några ögonblick innan den gick till botten. Det stora fartygets enorma järnmassor bär ur alla vinklar ha ett tydligt radareko även på avstånd upp till 30 km och mera och med en enkel anläggning. Ett fartygs kurs och hastighet kan emellertid inte ens det kraftigaste radareko »berätta» om.

BEFÄLET

i nollekot — sedan detta skett är avståndet för kort och kollisionsfaran är överhängande.

Så långt kan det sannolika händelseförloppet kring Stockholms radarskärm följas. Då det ännu inte förekommit någon uppgift, som tyder på att radarn skulle ha fungerat otillfredsställande på något av fartygen måste uppmärksamheten riktas på hur radarvärdena har utnyttjats ombord. Detta är huvudsakligen ett manöverproblem och ingenting kan med säkerhet sägas, förrän den fullständiga utredningen om olyckan är klar. Av allt att döma har emellertid båda fartygen trots rådande tjocka haft tämligen hög fart. Andrea Doria har tydligen haft Stockholm på sin styrbordssida och det italienska fartyget skulle sålunda enligt ombordläggningsreglementet varit väjningsskyldigt.

Olyckan utgör ett av de mest fruktansvärda exemplen på radarkollisioner, denna nya form av sjökatastrof som blivit allt mer vanlig. Orsakerna till radarkollisionerna har diskuterats framför allt inom sjöförsäkringskretsar, och det har bl. a. framkastats att fartygsbefälet skulle lita för mycket på radarn. Den mänskliga faktorn skulle sålunda vara den yttersta orsaken till olyckorna. Det är därför nödvändigt att undersöka hur den mänskliga faktorns ogynnsamma inverkan skall kunna minskas eller elimineras och det verksammaste medlet härvidlag torde vara förbättrad utbildning av sjöbefälet. I detta sammanhang bör särskilt påpekas att Sveriges fartygsbefälsföreningen den 3 februari i år gjorde en framställning till handelsministern angående en utvidgning av undervisningen vid rikets sjöbefälskolor. Bland annat har fartygsbefälsföreningen kommit fram till att undervisningen i sjökaptensklassen bör utökas med ett läsår. Vidare behöver sjöbefälskolorna bättre undervisningsmateriel, vilket givetvis drar stora kostnader. Den senaste sjökatastrofen visar emellertid att dessa reformer är synnerligen starkt påkallade. I den utökade undervisningen bör radarnavigering beredas en framträdande plats. För att säkerheten på havet skall ökas måste emellertid alla sjöfarande nationer gå in för en förbättrad utbildning av sjöbefälet — man får därför hoppas att de svenska åtgärderna följs i andra sjöfarande länder!



Minst fyra personer torde ha funnits på Stockholms kommandobrygga vid kollisionen. Vid dålig sikt och tät trafik som på olycksplatsen är befälhavaren vanligen själv på bryggan tillsammans med ordinarie vakt.



Chock i Sit Yan. Jugoslaviens extrema »Meteor», helt i metall, gav med rätta både flygare och konstruktörer en lätt chock. Vad sägs om ett glidtal av 1:41 vid 90 km/t. Både skida och hjul fälls in i kroppen under flygning. En verklig läckerbit men troligen med astronomiskt pris.

TEKNIKEN SPRACK I SEGELFLYG-VM

Av YNGVE NORRVI

Tekniskt fulländade plan med prestanda som man knappt vågat hoppas på för tre år sedan fick i årets segelflyg-VM se sig slagna av klart underlägsna typer.

Fauvel AV-22 är en synnerligen okonventionell skapelse som visades i samband med tävlingarna. Tjock och hög som en flädermus men flyga kan den... Observera det tvådelade sidorodret i bakgrunden den enkla och billiga AV-36 som byggts i sammanlagt över ett hundratal exemplar.



Frågan är om inte den tjeckiska »Demant» var det mest formfulländade plan som visades på tävlingen. Kan man gissa att han som med ett fast grepp i vingen leder planet till start är militär?



Tvåsitiga Bréguet 904 visade sin klass först efter VM-tävlingarna då den vann en distansflygning i Belgien. Den har goda förutsättningar med glidtalet 1:37.



Så här ser han ut den nye världsmästaren Paul McCreeady. Han har länge legat i toppen men först nu blev det fullträff.

De svenska namnen återfinns inte i toppen på prislistan från årets segelflyg-VM som arrangerades i den lilla byn Sit Yan 30 mil sydost om Paris. Världsmästaren från 1949 Pelle Persson hamnade på 12:e plats och fjolårets svenske mästare Irve Silesmo på 30:e. Mot bakgrunden av de ogynnsamma omständigheter under vilka de ställde upp framstår deras insatser emellertid i en betydligt gynnsammare dager. Amerikanaren Paul McCreeady vann.

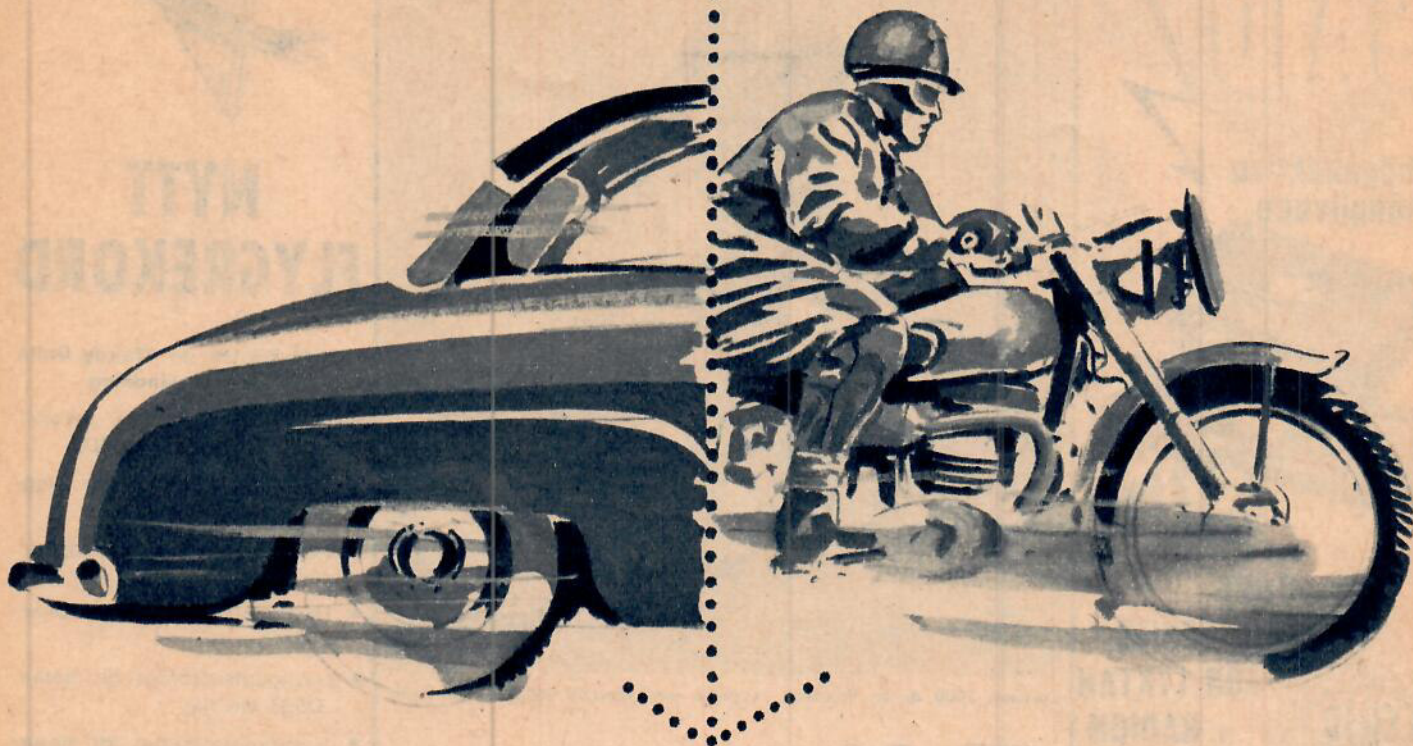
Persson flög en Weihe, en typ som konstruerades för snart 20 år sedan, och tar man hänsyn till det är hans placering mycket god. Båda svenskarna misslyckades under andra tävlingsdagen och fick en nolla i protokollet helt utan eget förvällande. En åskfront drog in över startplatsen där samtliga tävlande inväntade bättre segelflygväder. När fronten kom uppstod oreda i starten, svenskarna kom upp för sent och hamnade på frontens baksida. Om inte detta inträffat torde båda ha avancerat minst 5 platser i prislistan.

Silesmo kan betydligt mer än vad han visade i detta första VM-framträdande. Han fick disponera det förstklassiga Bréguet 901 men hade behövt längre tid för att flyga in sig på detta avancerade plan. Det är dessutom ovanligt att en debutant i VM har några stora framgångar. Därtill fordras mycket stor tävlingserfarenhet.

Ytterligare en hämmande orsak var att svenskarna denna gång deltog till största delen på egen bekostnad enär Aeroklubbens ekonomi inte tillät någon officiell representation. Till ett annat VM får man hoppas att KSAK:s finanser repat sig så att en förstklassig utrustning både i fråga om plan och markservice kan ställas till de tävlandes förfogande. Bla. måste radiofrågan ordnas bättre. Persson flög nu helt utan radio. Det är vidare värdefullt att de tävlande får känna den trygghet som det innebär att ha en fast organisation bakom ryggen.

Sverige har i segelflyg-VM stolta traditioner att försvara och ett fint tillfälle att skapa godwill för de blågula färgerna men ett VM-deltagande kostar pengar. Betydligt mer än vad en enskild segelflygare har råd att offra. SM och andra tävlingar här hemma är också dyrbara men nödvändiga för att vi skall få fram vår representation vid kommande VM. Fjolårets SM var en god början men tog de pengar som behövts för årets VM-deltagande. Det är inte lätt alltid att vara centralorganisation och försöka fördela medlen.

I övrigt var VM-tävlingarna i år de största hittills med 13 nationer representerade, 45 deltagare i klassen för ensitsiga plan och 13 i flersitsiga. USA:s segelflygare Paul McCreeady kammade hem en välförtjänt seger i ensitsarklassen med en Bréguet som alls inte är ett dåligt plan, men som kanske ändå får stryka på foten för de tekniska fullblod som visades av Jugoslavien och Tjeckoslovakien. Lustigt nog har laminärprofilerna åstadkommit ett hopp i utvecklingen. Således visades på tävlingen ett flertal plan med glidtal omkring 1:40 och däröver.



OK Två-Taktsolja

ger renare motor
med mera "krut"



- *motverkar koksbildning*

Lita på OK moderna Två-Takts-olja. Den förhindrar sot och koksavlagringar på tändstift, kannringsspår och kolvtopp...och bevarar "krutet" i motorn mil efter mil...

- *minskar motorslitaget*

De kemiska tillsatserna, som vid förbränningen inte lämnar några avlagringar, ger OK Två-Takts-olja ökad smörjförmåga. Det betyder mindre motorslitage.

- *skyddar mot rostskador*

Oljefilmen är så stark att den håller för det kondensvatten som alltid bildas i motorn. OK Två-Takts-olja är ett effektivt skydd mot rostskador på motorlagren.

Kör med OK Två-Takts-bränsle
och OK Två-Takts-olja
— specialoljan för alla 2-taktare

kör till



mer för pengarna
...återbäring på köpet

SAJO

högeffektiva
långlivade



**TORR-
BATTERIER
FÖR LYKTAN
O. RADION**



JUNGNERBOLAGET

Svenska Ackumulatör Aktieföretaget Jungner

Stockholm-Göteborg-Karlstad-Malmö
Norrköping-Skellefteå-Sundsvall

Prova
RIAM
och
Ni
köper
den!



RIAM — allström — den helsvenska el-rakapparaten vinner allt fler vänner Sverige runt! Framgången visar att RIAM är effektiv och att priset är överkomligt!

Både herrar och damer lovordar RIAM! Herrarna är kräsna vill bli perfekt finrakade lekande lätt, damerna värdesätter särskilt den extra hårtrimningsaxen, som RIAM är utrustad med.

Det runda skärhuvudet med propellerkniven sköter rakningen — till härklippning etc. tar Ni den högeffektiva direktkniven. RIAM är dubbelt så bra! Fråga efter RIAM — allström — för drömrakning till önskepris!

**End.
75:-**

1 års skriftlig
GARANTI!

Säljes i alla branschaffärer.



Crescent 2000 är en linjeskön skapelse som speciellt tilltalar kvinnorna.



AV CIVILINGENJÖR
BERTIL GÖTHERSTRÖM

CRESCENT 2000

I och med Crescent »år 2000» har Nymanbolagen skapat något helt nytt inom svensk mopedtillverkning. Särskilt den kvinnliga smaken tilltalar av den nya linjesköna mopeden, som har omiskänslig kontinental inspiration och vars futura-formgivning gjorts av den kände tecknaren Björn Karlström. Samtliga damer vi tillfrågat har gett ett synnerligen positivt utlåtande.

Mopeden är lättplacerad med sidostödet som snabbt fälls upp. Med växelspaken i 0-läge samt en lätt kick startar motorn lätt och villigt efter en rejäl flödning av förgasaren, som då sätter en startförgasare i funktion. Man får dock inte ge för kraftig gas omedelbart. När motorn är varm startar den genast utan flödning. Man bör lägga märke till att Nymanbolagen varnar för »2-taktsolja» och vill ha vanlig märkesolja med viskositet SAE 50 samt Desolite-tillsats som rostskyddande och sotlösande medel.

Motorn arbetar mycket jämnt och mjukt samt relativt tyst vid belastning. Den har en extrem segdragningsförmåga, dvs. en flack momentkurva, vilket får betecknas som ett teknikens framsteg för en så liten motor. Betänk att slagvolymen, dvs. volymen mellan kolvtoppen i sitt översta resp. understa läge, endast är 0,5 dl. Vid tomgångskörning har motorn det karakteristiska 2-taktsputtrandet, men går omedelbart rent vid belastning.

För att uppnå fullgod kyning har motorn helt frilagts i sin fribärande upphängning, och tack vare en stagning i cylindertoppen motverkas och dämpas ev. svängningstendenser.

I detta sammanhang bör påpekas att livslängden är beroende av inkörningen, ty även en moped behöver inkörning, och här gäller som främsta regler:

- I. Variera gaspådraget.
- II. Låt aldrig motorn segdra.

TV-betyg

Fördelar:

- Utmärkt fjädring
- Rena linjer
- Lättväxlad

Nackdelar:

- Motorn går inte rent över hela varvtalsområdet
- Friläget känsligt för wirejustering



NYTT FLYGREKORD

1.821,39 km/tim. av "Fairey Delta F. D. 2" med KLG-tändning

Nu gällande "absoluta rekord" som nåtts med hjälp av KLG:

- Hastighetsrekordet för flygplan: 1.821,39 km/tim.
- Höjdrekorde för flygplan: 20 079 m.
- Hastighetsrekordet för bilar: 634,26 km/tim.
- Hastighetsrekordet för båtar: 325,53 km/tim.
- Hastighetsrekordet för motorcyklar: 297,57 km/tim.

NYA K.L.G. KORUNDIT

- med nytt isolationsmaterial
- med förbättrad elektrodform
- med nytt effekt-höjande elektrod-material



Westlings FOTOKATALOG

med
marknadens
bästa villkor

1 års gratis allriskförsäkring
och garanti.

AB Albin Westling, Örebro 1

Grundat 1918

Sänd gratis Er stora fotokatalog.

Namn _____

Adr. _____

Postadr. _____

TV 16-56

Provresultat

Testvikt per hk: $\frac{48+75}{0,8} = 154 \text{ kg/hk.}$

Teststräcka: Grusväg.

Accelerationsdata: från 0-30 km/t på ettans och tvåans växel: 8,7 sek. från 0-30 km/t på tvåans växel: 9,8 sek.

Bromsar: Bromsbelägg Jurid. Bromsarea fram 32 cm². Bak 50 cm². Totalt 82 cm². Bromsväg på torr asfalt från 30 km/t. Frambroms 10 m (dåligt justerad). Bakbroms 8,5 m. Samverkande bromsar 7 m.

Max. hastighet: 30 km.

Hastighetsmätare: Saknas.

Vägmätare: Saknas.

Bränsleförbrukning: 0,13 l/mil.

Backtagningsförmåga: C:a 18 procent.

Fabriken anser att inkörningsperioden omfattar de 25 första milen, personligen är jag böjd för att höja denna siffra. Öka emellertid belastningen successivt och inte plötsligt!

Själva körställningen är mycket bekväm och bär vittnesmål om erfarenheter från tävlingsbanan. Svampgummisadeln ger en utmärkt sits och styret är mycket vilsamt och praktiskt.

Vägegenskaper är utmärkta tack vare en väl utprovad och avstämd fjädring. Man kan riktigt märka det gedigna arbete som nedlagt på detta kapitel och vid ett flertal tillfällen under testningen passerades s. k. tvättbrädan på grusvägarna, utan att styrförmågan påverkades ogynnsamt.

Tack vare en ovanlig linjeskönhet och god inkapsling åker man rent och snyggt på Crescent 2000. Det finns såväl verktygslåda som låsbart bagageutrymme under sadeln.

Strålkastaren är inställbar i höjd- och sidled precis som på en bil och när belysningen är tillkopplad lyser en innerbelysning i bagageutrymme.

Vidare finns stöldlås i styrhuvudet och i övrigt märks en mångfald praktiska detaljer som t.ex. transparent bensinfilter och kapslat luftfilter.

För service och reservdelar har Nymanbolagen organiserat över 300 auktoriserade verkstäder i landet.

Nymans nya moped Crescent 2000 har väckt internationellt intresse och vi vägar förutspå en kommande export!

Kort specifikation:

Fabrikat: Motor: Fichtel u. Sachs A/G. Schweinfurt. Ram etc.: Nymanbolagen A/B. Uppsala.

Motor: Typ: 2-takt med vändpolesystem. Kompressionsförhållande: 6,0:1. Antal cylindrar: 1 st. Cylindervolym (slagvolym): 47 cm³. Cylinderdiameter: 38 mm. Slaglängd: 42 mm. Max. effekt: 0,8 hk vid 4000 v/min. Max. varv/min: 5000. Max. vridmoment: 0,23 kpm vid 2250 v/min. Litereffekt: 17 hk/liter. Tändsystem: Magnettändning. Generator: Belysningspole 6 v/17 W. Förgasare: Bing 1/12. Huvudmunstycke 54. Växellåda: 2-växlad blocklåda med multilamellkoppling. Utväxlingsförh.: I 27,85, II 17,06.

Ram: Centralrörsram med plåtsegment.

Bromsar: Fram 90 mm diam, bak 117 mm diam.

Hjulbas: 1150 mm. Längd: 1720 mm.

Fri markhöjd: 125 mm.

Framgaffel: Kort gummidämpad bottenlänk. Fjädringsväg: 55 mm.

Bakhjulsfjädr.: Gummidämpad Swinggaffel.

Vikt: 48 kg.

Bensinförbrukning: (normalförbrukning) 0,13 l/mil.

Tankvolym: 5,5 liter. Max. hast.: 30 km/t.

Däck: Fram: 20 x 2½. Bak: 20 x 2½.

Pris: 930 kronor.

Det läsbara utrymmet för reparationsverktyg, smärre bagage o. dyl. finns under den bekväma svampgummisadeln.

Till de vackra linjerna bidrar i hög grad den modernt utformade strålkastaren, justerbar i både höjd- och sidled.



Semesterglädje... för endast 485:- (även avbet.)



1,5 HKR BENSINKOSTN. 43 ÖRE/TIM
RÄCKER FÖR EN 5,5 MTR BÅT

**1 ÅRS
GARANTI**

MARINOPEDEN

- ★ Har frikoppling
- ★ Är luftkyld
- ★ Väger bara 15 kg
- ★ Har belysnings-
uttag
- ★ Omsvängbar för
backning
- ★ Tvåtakt 48 cc.
- ★ Är grundstötsäker
- ★ Svensk kvalitets-
produkt

MERCURY-BOLAGET

VASAGATAN 5 B
TEL. 11 34 65 · 11 81 65
GÖTEBORG C.

Härmed beställes.....st. Marino-
ped utombordsmotor med ett års
garanti till kr. 485:- kontant. På
avbetalning till kr. 530:- med kr.
170:- vid lev. och kr. 45:- per
månad. (Stryk det ej tillämpliga).

NAMN:

ADRESS:

JVG.-ADR.: TV 16-56

nu! POST giro
SVENSKA RÖDA KORSET 900800

Gör något åt



TRAFIK- DÖDEN!

Hjälp till att hejda den brant stigande olyckskurvan! Ett varningsmärke kan rädda människoliv - det har bl. a. statistiken i USA visat.

Märket är av reflekterande och självhäftande amerikansk Scotchlite och finns i två utföranden:

1. »Too darn» enl. ovan 7,5x10 cm 3: 75 + porto.
2. »Stop» 5,7x7 cm 2: 50 + porto.

Firma RABE & MAGNI EFTR.

Kungstengsgatan 62, Stockholm Va.

Härmed rekv. st. märke å ... kr st.

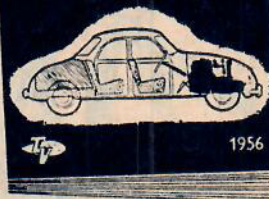
Namn:

Adress:

Postadress: TV 16-56

AKTUELLA BILAR

Provresultat, tekniska analyser
samt illustrerad bilrevy



TV:s testbok

nu utkommen!

AKTUELLA BILAR

av civiling. Bertil Björkman

Ta inte risken att betala dyra läropengar genom felplanerat bilköp. Läs först AKTUELLA BILAR. Detaljerade rapporter, omfattande testningar och analyser för olika behov ger Er säker vägledning.

EN NYHET I AR

I bild och text presenteras alla de stora bilfabrikernas senaste modeller med priser, uppgifter om accis, skatt m. m.

Ni sparar pengar och slipper bekymmer om Ni skaffar

AKTUELLA BILAR

Köp den i dag i bokhandeln eller tidningsaffärerna.

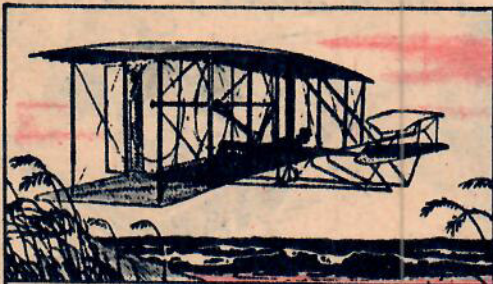
Pris 4:95

TIDSKRIFTS BÖCKERNA

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE



DEN 17 DEC. 1903 TROTSADE TVÅ CYKELMEKANIKER I EN SKRANGLIG FARKÖST DET OKÄNDA ÖVER KITTY HAWKS DYNER... OCH ÅSTADKOM REVOLUTION I VÄRLDENS TRANSPORTSYSTEM.



I DAG - 50 ÅR SENARE... KOMMER BUZZ COOPER Blixtrande över samma plats i ett hypermodernt militärplan och sänder en hälsning till bröderna Wright.



JAG HAR INGET EMOT DE HÄR SPECIALFLYGNINGARNA HÄGGARTY, MEN JAG HINNER INTE MED MINA STUDIER.

NI KLARAR ER ÄNDA.

VI HAR DUBBELT ANTAL PLAN SOM PATRULLFLYGER OMRÅDET. HA RADION INSTÄLLD PÅ RÄTT VÄGLÄNGD OCH HÖR NI KODORDEN "EAGER - BEAVER" SÅ ÄR DET VI.

JAHA.



EAGER-BEAVER! OFF 80 MIL SYD - ÖST WASHINGTON... SLUT.

HEJSAN! ETT FLYGANDE TEFAT! JAG KOMMER!



EAGER - BEAVER. OFF PÅ VÄG MOT NORDÖST... MYCKET SNABBT.

DET BETYDER FLYGANDE TEFAT! INTE LÄNGT HÄR - IFRÅN!



JAG SER DET. JAG SER ETT LJUS! ÖJ, VILKEN FART!



BORTA! JAG SOM GÖR ÖVER 1100 KM/TIM. VAR DET SNABBARE... ELLER BARA FÖRSVANN DET?



DET MYSTISKA LJUSET ÄR BORTA... MITT BRÄNSLE NÄSTAN SLUT! VAR ÄR JAG?



ÖVER 300 KM HEMIFRÅN. JAG KLARAR MIG INTE HEM.



COOPER MEDDELADE ATT HAN NÖDLANDAR! BALTIMORE. BRÄNSLET SLUT.

HAN SKALL ANMÄLA SIG HOS MIG NÄR HAN KOMMER HIT.

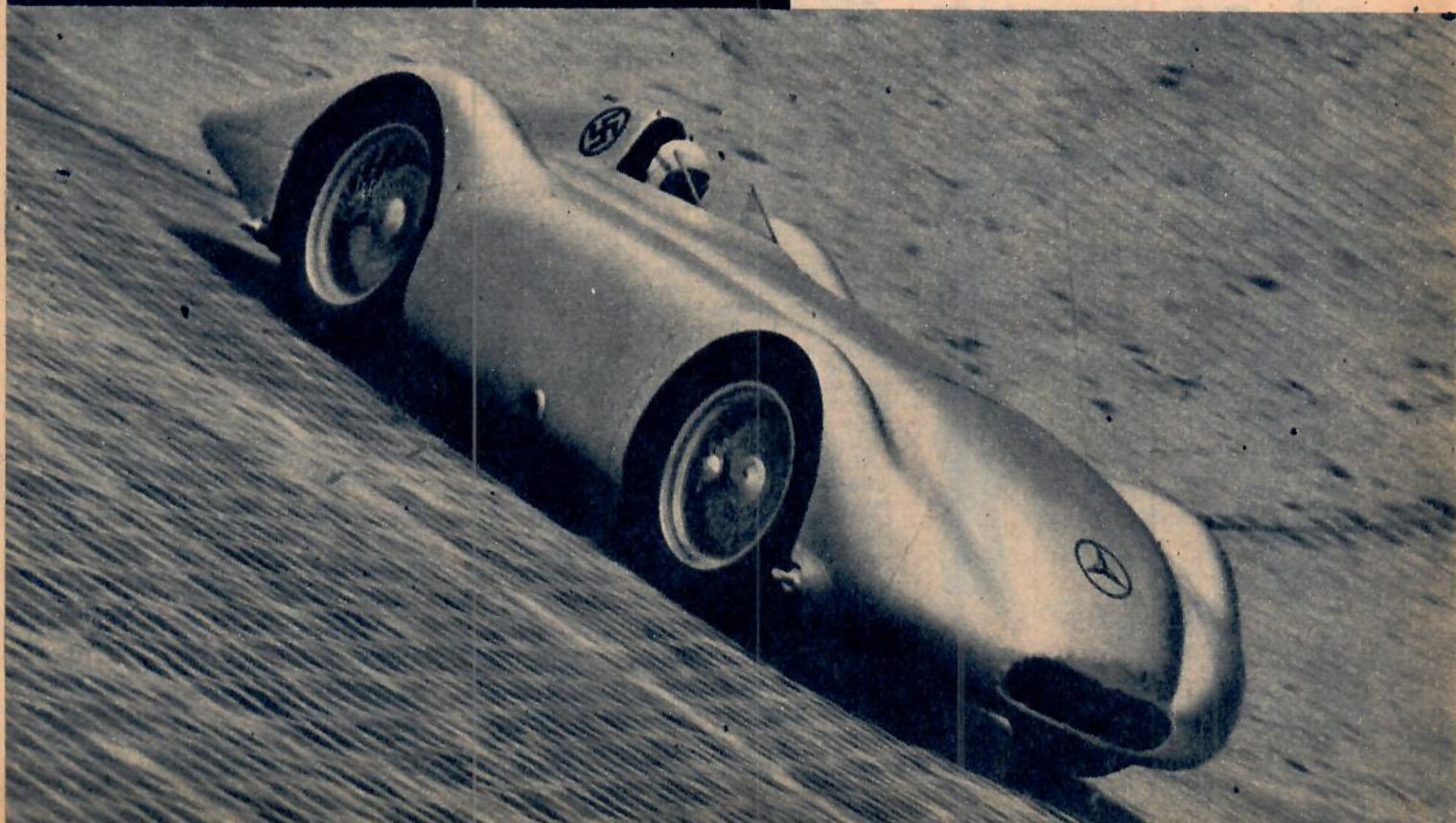
© Bull's

Roy Crane 19-21



TV:s samlarserie:
VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

**RUDOLF
CARACCIOLA**

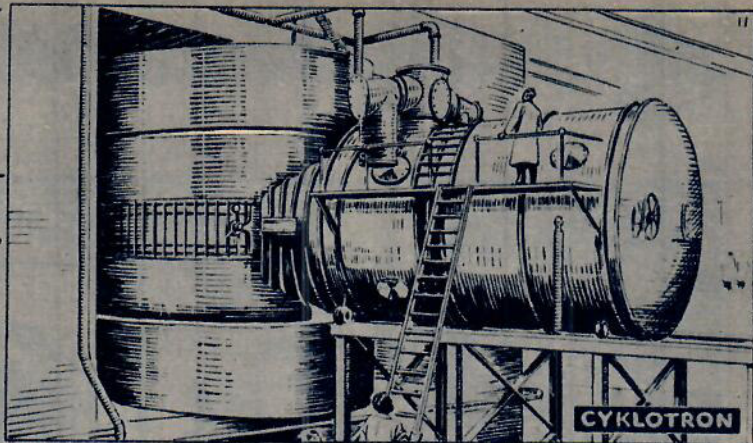


URAN

DE ENORMA
KRAFTERNAS METALL

INTE KAN UPPTÄCKAS MED BLOTTA ÖGAT. VID EXPERIMENT MED ATOMKÄRNOR BOMBARDERAS DESSA MED MYCKET SNABBA PROJEKTILER—T.EX. NEUTRONER. NEUTRONERNA FÅR SIN ENORMA HASTIGHET MED HJÄLP AV EN CYKLOTRON

INGEN HAR NÅGONSIN SETT EN ATOM. ATOMEN ÄR SÅ LITEN, ATT EN MILJON MILJONER SÅDANA LAGDA BREDVID VARANDRA



TIGRAR TRIAL OCH TV

Tigrarna är en spännande och initierad flygskildring. Boken har skrivits av Wing Commander Ira Jones, som är en av de få jaktflygare som deltagit i båda världskrigen. Jones har själv vunnit 40 luftstrider och han ger en dramatisk bild av stridsflygets utveckling från de första jaktstriderna i primitiva plan fram till de snabba ögonblicksstriderna i det senaste kriget. Bra skriven, men Jones hätskhet mot de forna fienderna är väl utpräglad.

Hörsta förlag. Hft. 19:50, inb. 24:50 kr.

Televisionsmottagaren. Jan Bellanders handbok vänder sig till alla kategorier av tv-intresserade, både yrkesmän och amatörer. Den

riktar sig dock kanske främst till dem, som har vissa förkunskaper i radioteknik, men större delen av boken kan läsas med behållning även av lekmän. En rikhaltig tabellavdelning avslutar den faktaspäckade boken.

Nordisk Rotogravyr. Hft. 18:50 kr.

Kelatis sista resa. Författarsignaturen Yen bör läsas Yngve Norrvi. Han berättar trivsamt och klämmigt om åtskilliga flygupplevelser, slår in en fullträff med berättelsen om den gamle lappen Kelatis sista flygfärd och ger egna, träffande synpunkter på flygets problem. Flygrevyns förlag. Hft. 6:75 kr.

Fotonytt. Det tyska Umschau Verlag har gett ut ett knippe intressanta fotoböcker. I **Schnappschuss** lär några av Tysklands bästa fotografer ut fotokonstens hemligheter. Boken är piggt och lättfattligt skriven. Pris DM 9:80. **Sportfotografie** har skrivits av den tyske sportfotografen J. Makovec och kostar DM 4:90. Den behandlar fototekniken för

olika sportgrenar och innehåller mycket av intresse för sportfotosugna svenska fotografer. Walter Wissenbach är den främste tyske djurfotografen, och han berättar om sina erfarenheter i **Walter Wissenbach über Tierfotografie**. Pris DM 5:50.

Motorsport. Stirling Moss fantastiska insatser på racerbanorna världen runt är legendariska. Han har tidigare berättat om sina erfarenheter för TV:s läsare. I den rikt illustrerade **Motorsport** lär han ut allt om racersport. Hörsta förlag. Hft. 9:50, inb. 13:50 kr.

Allt om trial »Den smutsigaste av gentlemanporter» behandlas friskt och fränt i denna innehållsrika bok. Här får man veta allt om trial: sportens uppkomst, tillgängliga trial-mc, ombyggnad för trial, körtips och regler är några av kapitelrubrikerna. Bland bokens medarbetare märks de båda TV-skrivarna Bengt Björklund och Bengt Sandqvist. Motorcykelnyttis förlag. Hft. 4:75 kr.

FARTKUNGEN PÅ 30-TALET



RUDOLF
CARACCIOLA

Rudolf Caracciola hör till de verkligt stora männen inom automobilsporten. Han är en man av det gamla gardet, en av dem som gjort Grand Prix-sporten till en gentlemen-sport. Under 30-talet, som var hans glansperiod, fanns det säkert inte en skolpojke i hela Europa som inte kände hans namn och kunde räkna upp hans Grand-Prix-segrar.

Många tror att den berömda Caracciola är italienare, namnet låter ju italienskt. Han är emellertid tvättakta tysk, när han föddes 1901 hade hans familj bott i Tyskland sedan generationer.

Redan på våren 1923 knöts den då endast 22 år gamle Rudolf Caracciolas namn till det företaget, vars vagnar han sedan körde under praktiskt taget hela sin karriär — Mercedes-Benz. Snabbt fann han sig tillrätta med de tunga åbakiga vagnar som då kördes i sportvagnstävlingar, redan i mitten på 20-talet var han en berömd man. 1931 vann han Mille Miglia med Mercedes-Benz SKK (SKK var en förkortning för Supersport kurzes Chassis, dvs. specialsportvagn med avkortat chassi). Denna vagn var ett fruktansvärt lokomotiv, tung som ett slagskepp och hög som ett hus. Motorn var en kompressormatad jätte med slagvolym 7,1 liter (!) på Gud allena vet hur många hästkrafter. Att baxa runt en sådan apparat utan uppehåll i det 1.600 km långa Mille Miglia var ett kraftprov — att dessutom vinna var en bragd.

År 1932 beslöt Mercedes-Benz att för ett år upphöra med tävlingsverksamheten för att avvakta de kommande nya bestämmelserna för Grand Prix-vagnar. För att hålla sig i träning slöt Caracciola kontrakt med Alfa Romeo. På detta märke vann han det året inte mindre än nio betydande segrar. Caracciola blev så förtjust i de lättmanövrerade, accelerations-snabba Alforna att han nästföljande år, 1933, då Alfa Romeo lade ner tävlingsverksamheten, beslöt att tillsammans med den kände föraren Louis Chiron driva ett eget tävlingsstall med just sådana vagnar. Det gick emellertid inte som tänkt sig, redan under träningen till säsongens första lopp — i Monaco — körde han mot en stenmur och fick ett ytterst komplicerat benbrott på högra benet. Samma år

förlorade han sin hustru, hon föll offer för en snölavin under en skidtur.

1934 hade Mercedes färdigställt de första vagnarna enligt den nya Grand Prix-formeln, den s.k. 750-kg-formeln. Enligt denna formels bestämmelser fick vagnens tomvikt utan däck inte överstiga 750 kg. Någon begränsning av slagvolymen fanns således inte och kompressor fick användas. De mer utvecklade vagnarna av denna typ hade motorer med slagvolym omkring sex liter, med kompressor utvecklade de en maximal effekt av cirka 600 hk. Dessa vagnar var de snabbaste, de mest svärmanövrerade och samtidigt de farligaste som någonsin använts i biltävlingar. Härtill kommer att banorna på den tiden var mycket sämre än nu och nästan saknade de säkerhetsanordningar, som nu är obligatoriska. Men ändå inträffade mycket färre olyckor då än nu. Vad beror det på? Var förarmaterialet, förardisciplinen, av högre kvalitet? Man frestas att tro det.

På Mercedes' 750 kg-vagnar blev Caracciola oslagbar. Den enda som någon gång hotade honom var det unga geniet Bernd Rosemeyer, som med Auto-Unions sextoncilindriga svansmotorvagnar levererade många spännande uppgörelser.

Ett par år före andra världskrigets utbrott ändrades Grand Prix-formeln igen, motorerna fick nu inte vara större än 4,5 liter utan och 3 liter med kompressor. Mercedes valde kompressoralternativet, vilket visade sig riktigt, de nya vagnarna blev nästan lika snabba som de gamla. Caracciola skördade emellertid inte längre så många segrar, det blev i synnerhet under åren 1938—39 klart att hans stallkamrat Hermann Lang var snabbare.

Efter kriget gjorde Caracciola ett par försök att börja tävla igen, men det ville inte gå bra. I Bern 1952 körde han mot ett träd och ådrog sig åter ett benbrott, sedan dess har han inte tävlingsskört.

Rudolf Caracciola är numera schweizisk medborgare och bor tillsammans med sin svenskfödda hustru Alice i en villa vid den vackra Luganósjön. Han är fortfarande motorbiten och reser ofta och tittar på motortävlingar, i Sverige har han varit flera gånger.

BOSCH

M 145 T1



är rätta
stiftet för

bl. a. dessa motorcyklar:

- APOLLO med Hva-motor och JB-motor
- FN modell M 60, M 67 och M 70
- FRAM med JB- och Hva-motorer
- FRANCIS-BARNETT modell 51 Merlin
- GRIPEN med Hva-motor
- HUSQVARNA standardmodeller 125 cm³
- HUSQVARNA modell 281 Drömbågen standard
- KING med Hva- och JB-motorer
- KÄRNAN med JB- och Hva-motorer
- MARATON med JB-motor
- MONARK med JB-motor
- NV med JB-motor och modell NV 8
- PHONIX
- Rex modell Speedy och Midget
- SVALAN med Hva- och JB-motorer
- TIGER med JB-motor
- ÖRNEN med Hva- och JB-motorer

byt till

BOSCH

i tid

TEKNIKENS VÄRLD 16/56



Minicord är inte mycket större än en cigarettask, men finesserna är i storkameraklass.

PRECISION I MINIATYR

AV STIG SANDELIN

När Oskar Barnack konstruerade Leican, skakade fotoexpertisen på huvudet. På den tiden kunde inte en fotograf med självaktning tänka sig ett mindre format än 9x12 cm, och 24x36 mm var för dem rena kuriosan.

I dag är småbilsformatet ett av de populäraste, och 9x12-kameror hittar man bara hos yrkesfotograferna. Skall utvecklingen fortsätta mot mindre format?

Miniatyrformatet 16 mm har sina fördelar. En 16 mm-kamera är inte större än en cigarettask. Med en sådan »spionkamera» kan man ta utmärkta situationsbilder utan att den fotograferade märker kameran.

Nackdelen är de kraftiga förstoringarna. För att hålla kornen inom mätliga gränser måste man exponera korrekt och använda finkornsframkallning.

Under årens lopp har det dykt upp åtskilliga miniatyrkameror, men de flesta har varit mera lek-saker än effektiva fotoinstrument. Nu finns emellertid två verkliga precisionskameror på marknaden, Minox och Minicord. Till båda kamerorna används 16 mm-film.

Minox ger bilder i formatet 8x11 mm. Minox liknar ingen annan kamera. Den avrundade metallhylsan döljer emellertid ett finmekaniskt mästerverk med inte mindre än 183 delar. Objektivet är ett fyrliansigt Complan 1:3,5 med 15 mm brännvidd. Kameran saknar bländare och exponeringen regleras därför helt och hållet med slutaren, som kan ställas in på tider från 1/2 till 1/1.000 sek. Minox väger 70 g och mätten är 16x28x82 mm. Bland finesserna märks två inbyggda filter, film-spärr, synkronisering och automatisk filmframmatning.

Kameran kostar 550 kr och bland tillbehören märks kikarfäste för telefotografering, förstoringsskärmar och projektor.

Den österrikiska Goerz-fabriken lanserar nu den tvåögda miniatyrspiegelreflexen Minicord. Formatet är 10x10 mm och upptagningsobjektivet är en sexliansig Goerz Helgor 1:2 med 25 mm brännvidd. Den synkroniserade slutaren har tider från 1/10 till 1/400 sek. Minicord kostar 395 kr, väger 350 g och dimensionerna är 74x94x31 mm. Bland tillbehören märks förstoringsskärmar och projektor.

Här är Minox-kameran med smidiga exponeringsmätaren Mino-Six.



Till lands STIRLING MOSS MOTORSPORT

En av vår tids skickligaste racerförare — idol för miljoner — lär ut av sin enastående kunnskap i allt som gäller racersporten. 100 illustr.

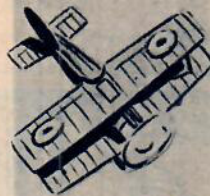
9:50 • inb. 13:50

LÄSNING
med fart och nerv!

I luften

IRA "TAFFY" JONES

TIGRARNÄ



Överste Jones, legendarisk stridsflygare, berättar om jaktflygets fantastiska utveckling från det första världskrigets primitiva dustertill det andras ryktbara strider om herreväldet i luften. Hans »Tiger Squadron» spelade främsta rollen.

19:50 • inb. 24:50

NEVILLE DUKE

LUFTENS ERÖVRING

Provflygarens för det världsberömda HAWKER:s har skrivit en fascinerande skildring av flygets historia och utveckling. Den avslutas med en fantasieggande bild av flygets framtidsmöjligheter. 100 illustrationer.

Tidskr. Teknikens Värld skriver: »Bör inte saknas på någon flygintresserad bokhylla».

9:50 • inb. 13:50

NEVILLE DUKE och EDWARD LANCBERY

LJUDVALLEN

— en saklig och medryckande skildring av hur den flygtekniska vetenskapen nådde fram till — LJUDVALLEN. 17 helsidesill. och 11 schematiska teckn.

7:50 • inb. 11:50

Från HÖRSTA FÖRLAG, Stockholm Ö

eller från bokhandel beställes

Motorsport hft. inb.

Tigrarna hft. inb.

Luftens erövring hft. inb.

Ljudvallen hft. inb.

Sändes mot postförsk. + porto.

Namn:

Adress:

Postadr.: TV 16-56

Två hårvatten i samma flaska



MEDICINSKT:

Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och innehåller välgörande kolesterolin.

BINDER HÅRET

men bibehåller det mjukt och naturligt utan att smeta.

NYHET!
nu även
i blått!



Palmolive är även ett bra damhårvatten

PALMOLIVE
dubbelverkande hårvatten
TORR · FET · EXTRA FET · ÖVERFET



FLYGVAPNET

ANTAR

FÄLTFLYGARE

Olika utbildningsvägar om Du har folkskola eller realexamen. Kurser börjar 15/3, 15/8 och 15/11 (endast folkskola). Då Du anställs skall Du ha fyllt 17 år (realex. 18 år) och högst 21 år. Vill Du veta mera — beställ broschyren "Plan för Din framtid"!

Till Flygstabens personalavd. Stockholm 80
Sänd mig broschyren "Plan för Din framtid"



Namn

Adress Postadr. TV 16-56

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

Skydda ögonen med



MARK VIII

experternas motorglasögon

MOTORFIRMA OSKARSSON

Engelbrektsgratan 24, Göteborg

V. g. sänd mot postförskott

..... par Mark VIII à 22:—

..... par solglas à 5:—

Namn

Adress

Postst. TV 16-56



se böckerna i
bokhandeln idag
endast 6:35 per volym

... även Ni kan lita på

LODGE

tändstift

med SINTOX

den världsberömda isolatorn

KAN DU
detta vägmärke?



NIF

Huvudst. upphöj.

KATALOG

11

DEN HITTILLS
STÖRSTA!

SPECIALKATALOG FÖR MODERN
MODELLFLYG, MOTORER OCH
TILLBEHÖR. ÄVEN BÅTAR

SVEN E. TRUEDSSON
90. MODELLFLYGINDUSTRI-MALMÖ

Var god sänd mig
... st. KATALOG
nr 11 à 0:90. Fri-
märken mottagas
som likvid.

Namn

Adress

TV 16-56

**LYSSNA
MED
OSS**

ARNE SKOOG

TV:s RADIOKLUBB



... och klättra i träd!

Inför den kommande säsongens kortvägsjakter, märkestagningar, OS-utsändningarna från Melbourne och andra evenemang vid högtalarna gäller det att ha sin anläggning i toptrim, och just nu bör man ta vara på de tillfällen som ännu återstår innan sommaren har flytt till att se över och komplettera sin antennutrustning. Klättrandet på tak och i träd är dessutom en nyttig motvikt mot ugglandet vid mottagarna.

Skaffa alltså hem en rulle antenn-wire av den vanliga 49-trådiga typen, antennisolatorer, antennfjädrar, åskskydd, och vad annat som kan komma till användning med hänsyn till de lokala förhållandena. Det är inte alls fråga om några dyrbara saker. Sätt sedan igång med att hänga upp så många antenner som möjligt.

Det är nämligen ingen idé att kosta på sig någon invecklad specialantenn för vanlig rundradiolyssning, eftersom man vill lyssna i praktiskt taget alla riktningar och på många olika våglängder. Därför är det lämpligt att ha en uppsättning av olika antenner att välja mellan. Man kan exempelvis sätta upp en eller ett par vanliga vägråta antenner 15-20 meter långa mellan isolatorerna, en mycket lång antenn som görs så lång som förhållandena medger, gärna flera hundra meter, en stavantenn, som sätts så högt upp som möjligt, och gärna även någon inomhusantenn.

För att lätt kunna pröva ut vilken av antennerna som passar bäst vid varje särskilt tillfälle, bör antenneledningarna dras samman till en kopplingsplint av något slag i närheten av mottagaren så att man snabbt kan skifta antenner och även göra olika kombinationer av sammankopplade antenner.

Antennerna betyder faktiskt mera för toppresultaten än mottagarna.
Arne Skoog

DX-profil:



Gunhild Svensson, Bandhagen, är trots sin ungdom rikets andra dam bland DX-arna, enligt resultatlistan från årets SM i kortvägslyssning. Hon blev intresserad av DX och tävlingslyssning i samband med Radiosalongen i oktober 1953 och har sedan dess varit med om fem olika kortvägsjakter. Hon har också ett trettiotal verifikationer.

Den lilla Philetan i Gunhilds flickrum står ofta inställd på »Music USA» eller AFRS, som ju också har gott om trevlig modern musik. Vid tävlingar och andra viktigare avlyssningar föredrar hon emellertid att begagna familjens radiogrammofon Philips FS743A.

På dagarna arbetar Gunhild Svensson på ett ritkontor, och när inte radion har något av intresse att bjuda på under fritiden, tar hon fram sitt dragspel. Att hon verkligen kan traktera ett sådant fick lyssnarna bevis för i Radioklubbens program från WRUL den 2 juli.

Damerna först!

Det första offret för Radioklubbens mikrofon sedan klubbprogrammen återupptagits, blev Anna Lisa Söderholm på Runmarö i Stockholms skärgård. Sedan nyåret 1953 har hon varit med i praktiskt taget samtliga kortvägsjakter, och i år lyckades hon få in en fullträff i SM-tävlingens standardklass med sin Luxor Otello radiogrammofon.

Gripet ur luften:

Sierra Leone. Sierra Leone Broadcasting Service, Freetown, har en ny kortvägssändare om 5 kW på 3.316 kc/s = 90,48 meter, vilken är igång kl. 18.50-23.00 svensk tid och hörs ganska bra i vårt land, åtminstone mot slutet av utsändningen, trots störningar från både telegrafi- och telefonstationer. Program på engelska förekommer. Stationen svarade på lyssnarrapport med ett aerogram i vilket rapporten uppgavs vara den första från Europa. (Stig Dahlberg, Luleå.)

Syrien. Damaskus, som tidigare rapporterats på 17.865 kc/s = 16,80 meter under utsändningarna till Europa på kvällarna kl. 19.30-22.30, har även observerats på den nya frekvensen 15.165 kc/s = 19,78 meter med utsändningar till Amerika kl. 1.00-3.00.

Yemen. Sanaah på 5.985 kc/s = 50,13 meter brukar höras bra mot slutet av utsändningen intill kl. 19.35.

Radioklubbens program varje måndag kl. 21.00 från WRUL, New York, på 15.200 och 17.750 kc/s = 19,74 och 16,90 meter.

SVÅRA BRITTER



Snart är det landskampsdags i Speedway igen. England skickar hit sitt landslag för tre matcher — returbesök för våra körningar på andra sidan kanalen i början på juli. Vi reste dit nederlagstippade å det förfärligaste. Och vann! När engelsmännen nu kommer hit vet jag att många säger: Det blir en lätt match. På svenska banor finns det inte ett lag i världen som kan »ta» svenskarna.

Det där med svenska banor osv. var nog sant för några år sedan. Vi åkte speedway på lite annorlunda sätt då. Grabbar som var kolossalt bra i våra seriematcher hade sedan inte en chans när de kom på en engelsk bana.

I vår strävan att bli internationellt bra gjorde vi då det enda rätta: Vi ändrade våra banor så att de blev lika de engelska.

Ett resultat av det har vi redan sett. Att de förare som plockar många poäng här hemma också klarar sig bra när de kommer över till England. Men — vi får också ta med i beräkningen att de engelsmän som nu kommer hit inte längre behöver känna sig bortkomna.

Med alla våra bästa i form tror jag nog ändå att vi klarar segern i returlandskampen. Svensk speedway har bra bredd på toppen just nu. Vilket säkert också noterats i England. Jag har en känsla av att man där gnuggade sig lite i ögonen när resultaten kom från speedway-VM:s Kontinentfinal. Fyra svenskar till VM-finalen på Wembley och av dem var det bara en (Ove Fundin) som var med i det landslag som spöade England.

Jag har sett att Ove Fundin tillmätts stora chanser att bli världsmästare i speedway i år, större chans än vad någon (det ska förmodligen vara jag det) någonsin har haft.

Ove är väldigt bra just nu. Han har utvecklats enormt sen han fick börja åka regelbundet för en engelsk klubb. Den halsbrytande körning han förr visade upp har han nu slipat av till från säkerhet. Jag sällar mig gärna till dem som tror på en VM-titel inom räckhåll för den rödhåriga fantomen från Tranås. Men samtidigt ska vi vara väldigt försiktiga med att ta ut någon seger i förskott för den gode Ove. VM-kvällen på Wembley är en svår uppgift. Ska man bli världsmästare får ingenting klicka. Usch ja. Jag har åkt tre VM-finaler i följd nu och jag tycker faktiskt att det är rätt skönt att stå över i år.

Det som talar emot Ove är att han varit lite för bra tidigare under säsongen. Han är tippad favorit och det är en tung börda.

Det som främst talar för honom är — plus att han själv just nu är riktigt i stöten — att standarden på motståndet är lite sämre än förr om åren.

I allt hurrandet för svensk speedway i samband med englandskamperna glömdes nog detta faktum bort. Storstjärnor som Jack Yeung och Freddie Williams har försvunnit utan att några nya har kunnat axla deras mantlar.

Hur som helst, jag ska hålla tummarna för Ove den 22 september. Det skulle vara kul att få tampa med en världsmästare i seriematcherna här hemma.

Du som arbetar inom industrin



NU ÄR DET
TEORIN
DU HAR KVAR
OCH
DEN KAN
DU KLARA
PÅ FRITID

Du är ju halvvägs ingenjör

5 år brukar det ta att NKI-studera till ingenjör. Du studerar på fritid, så att Du under hela studietiden har kvar Ditt vanliga arbete och Din fulla lön. Det är också mycket möjligt, att Du — liksom de flesta NKI-studerande får högre lön och bättre ställning medan Du studerar. Och när Du väl är utexaminerad ingenjör, har Du ju redan den nödvändiga praktiken — Du kan omedelbart ta en ingenjörsbefattning.

Stanna kvar på Ditt jobb, NKI-studera på kvällarna tills Du är färdig ingenjör!

... och ingenjörer behövs mer nu än någonsin! Se bara på platsannonserna, så förstår Du att det lönar sig med teknisk utbildning. Studera i etapper — till förman, verkställare, ingenjör — så har Du snart kommit upp i den höglönegruppen, som finns inom varje yrke! Rekvirera NKI:s stora tekniska studiehandbok!

4 av 10 NKI-ingenjörer hade "bara folkskolan" bakom sig!

En fullständig ingenjörskurs, som börjar på folkskolans grund, kan genomgå på ca 5 år. Med större förkunskaper går det fortare. NKI-studierna underlättas genom *individuell studieplanering* och en *frikurs i studietechnik*.

Det är lättare än man tror

att studera effektivt med NKI-skolans erfarna kursledning bakom sig. Och är Du tveksam om Dina förutsättningar för tekniska studier, får Du gratis genomgå NKI:s anslagsprov.

Gå NKI:s "studietrappa"



NKI har Nordens största tekniska kursprogram och har utbildat mer än 2000 ingenjörer och 10.000-tals andra tekniker.

DU KAN
POSTA
KUPONGEN
UTAN
KUVERT OCH
UTAN
FRIMÄRKE



FRIKUPONG

KLIPP UT I KANTEN!

Vid NKI har Du 17 olika fack att välja på

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Maskinteknik | <input type="checkbox"/> Televisionsteknik |
| <input type="checkbox"/> Verkstadsteknik | <input type="checkbox"/> Byggnadsteknik |
| <input type="checkbox"/> Gjuteriteknik | <input type="checkbox"/> Väg- och vattenbyggnadsteknik |
| <input type="checkbox"/> Motorsteknik | <input type="checkbox"/> Kemi och kemisk teknologi |
| <input type="checkbox"/> Biltsteknik | <input type="checkbox"/> Textilteknik |
| <input type="checkbox"/> Flygteknik | <input type="checkbox"/> Trä-, cellulosa- och pappersteknik |
| <input type="checkbox"/> Värme och sanitet | <input type="checkbox"/> Offer och försäljning |
| <input type="checkbox"/> Elektroteknik | <input type="checkbox"/> Produktion och personal |
| <input type="checkbox"/> Radioteknik | |

Sänd mig utan kostnad tidsskriften "På Fritid" för ett år samt NKI-skolans nya kursprogram och studiehandbok för det jag markerat med x. Önskas upplysningar om något särskilt ämne eller kurs — skriv det i rutan här nedan.

Jag önsk. upplysningar om

(Namn)

(Bostad)

TV 16-56
(Postadress)

Frankeras
ej.
NKI
betalar
portot.

TILL

NKI-SKOLAN
S:TERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

Varg-Olle Nyman

Ladda med

FP3 (29°Sch)
Medelhastig, finkornig film för allmänt bruk.



HP3 (34°Sch)
All-round-filmen i särklass — för alla ljusförhållanden.



HP5 (37°Sch)
För dåliga ljusförhållanden o. snabba exponeringar



Pan F (23°Sch)
Småbildsfilmen, ultrafinkornig.



Pröva
NYCKEL-BOKEN

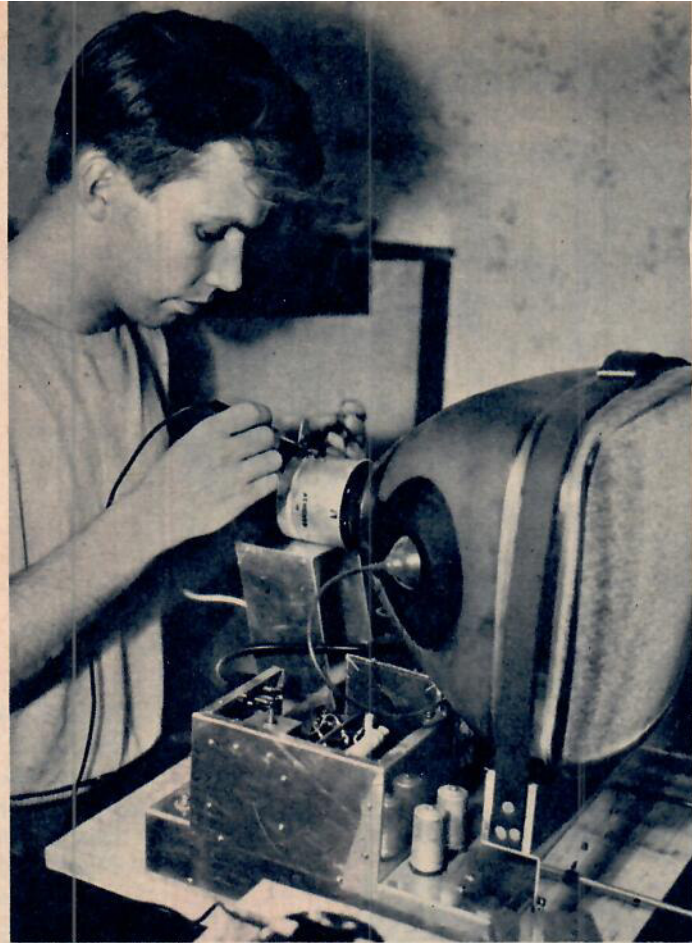
nästa gång Ni köper en deckare
finns hos alla tidningsförsäljare



vid lindriga hemorrojder
frost- o. brännskador, ömma fötter, klåda, såriga bröstvärtor, solbränna, nånåriga händer. Utmärkt vid spädbarnsvård.

Obs!

Stor tub med extra munstycke!



Gunnar Eriksson har lagt ned drygt 1000 kr på sin hembyggda tv-apparat.

HELA EUROPA PÅ TV-SKÄRMEN

Text och foto: KURT JONSSON

Att själv bygga en TV-apparat är inte direkt någon lätt match. En Asom gjort det och fått den att fungera över förväntan är unge teknikern Gunnar Eriksson i Härnösand. Han kan nu hemma hos sig se TV från tre europeiska länder och det med fin-fin kvalitet dessutom.

— Jag fick mottagaren klar lagom till midsommar, och efter en del justeringar fick jag in första bilderna från Italien, berättar Gunnar Eriksson. Sedan dess har jag haft bilder regelbundet. Bäst var det första veckan i juli, då jag hade bilder precis varje dag. Tyvärr har jag stort besvär med England, som ligger med sin ljudkanal exakt på de andra stationernas bildfrekvens. England går in med fin styrka varje kväll, men rutmönstret som ljudet bildar är mera till förtret, då det är så starkt att det hela tiden ligger och förstör de riktiga bilderna.

— Hur lång tid det tog att bygga apparaten? Ja, jag började i höstas och har sedan byggt på fritiden, så man kan säga att jag har hållit på drygt ett halvår. Materialkostnaderna har gått på i runt tal 1.000 kronor, men man får ju räkna med att man kan ha nytta av apparaten när den svenska TV:n kommer upp till våra breddgrader. Till dess får jag väl kika ut på kontinenten så länge...

När Teknikens Värld besökte honom i hans bostad på Gamla Karlebyvägen, var de atmosfäriska konditionerna riktigt goda. Vi hade knappt hunnit sätta oss tillrätta förrän de första bilderna kom och en journalfilm från Berlin ramlade in i rutan. Under de närmast följande timmarna kunde vi — så när som på ett par kortare uppehåll — följa utsändningar från Italien, Schweiz och Tyskland, Nordwestdeutscher Rundfunk i Flensburg (50 Kw), Südwestfunk i Reichberg (10 Kw) och Berlin (4 Kw!!). Dessutom kom en mycket svag provbild med bl. a. texten »Dominica» och en bild med konturerna av en rad byggnader och en halvmåne över det hela. Är det möjligen någon annan av Teknikens Världs TV-DX-are som har samma bild och kan hjälpa till att identifiera den? Gunnar Eriksson vore vi så fall tacksam för hjälp.

— Nu återstår väl att se om Nacka-sändaren på 60 kilowatt orkar fram hit, när den kommer igång till hösten. Jag bor rätt fint till för Stockholm. Avståndet är visserligen 50 mil, men det är i stort sett bara vatten mellan Stockholm och Härnösand, så chanserna finns, slutar den unge TV-entusiast. Känner vi honom rätt, kommer han nog inte att ge sig förrän den svenska TV:n går att se i Härnösand.



Här ett prov på TV-DX-ande: schweizisk provbild.



En pausbild från tyska tv-sändaren Südwestfunk.



Ur ett Berlinprogram om tysk sjöfart på Nordsjön.



Detaljbild av livboj ur samma tyska tv-reportage.



Bild av hallåman i italienska RAI. Fin skärpa.



Hallåkvinnan från Berlin. Störningen från Italien.



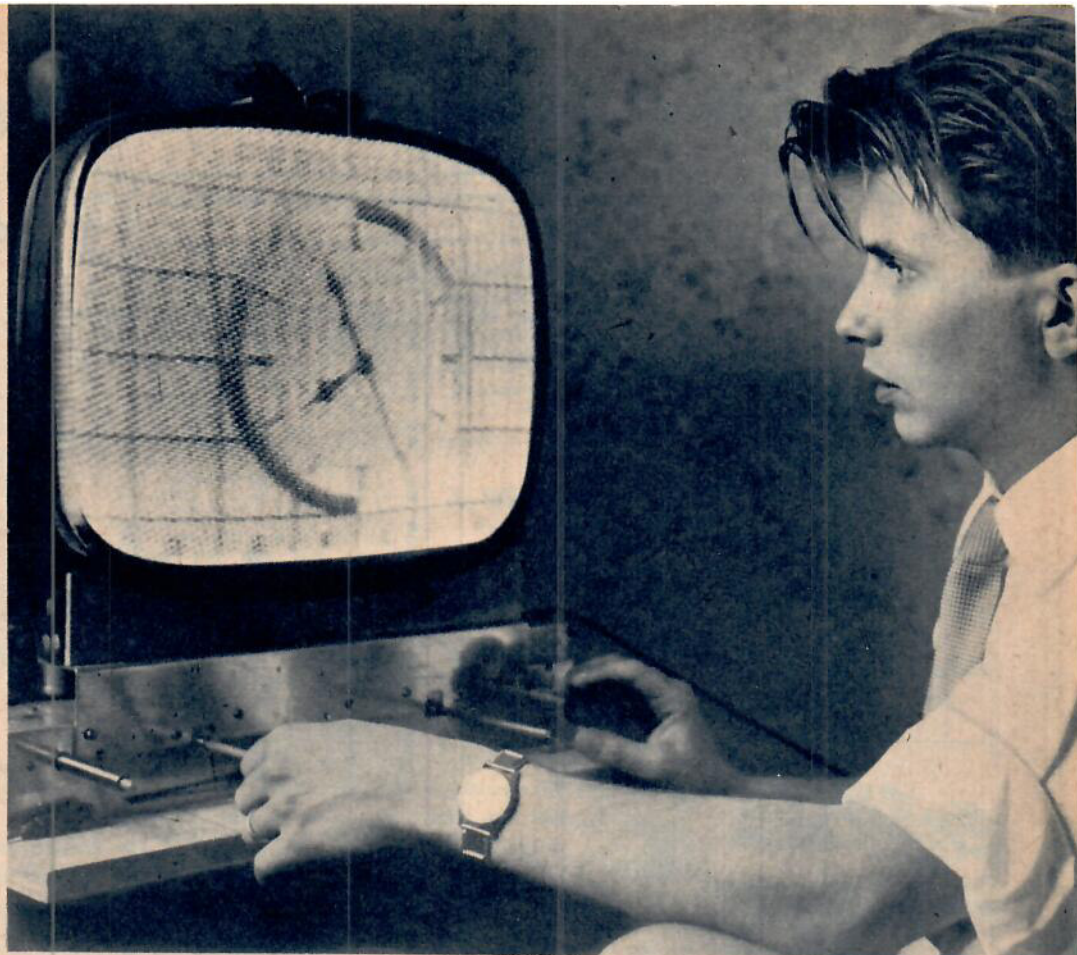
Detta är förtexten till en schweizisk tv-journal.

Paus- och inställningsbild från Berlinsändaren.





Finns det någon TV-DX:are som kan identifiera den här mystiska provbilden? Den visar konturerna av en rad byggnader och en halvmåne. Överst t. h. står det »Dominica».



Här ställer Gunnar Eriksson in sin hembyggda tv-mottagare på Berlinsändarens pausbild. Lägga märke till klockans olika grå dagar, vilka underlättar inställningen. Stationen sänder med bara fyra Kw.

VECKANS *Annons* KATALOG

SKOLOR

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verkm.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex, Dag- o. aftonskola. Maskinteknik med verkstadsteknik. Teleteknik. Låga levnadskostnader. Höstterm. börj. 27 aug. o. vårterm, 7 jan. — Aftonskoleelever kan få arbete. Anmäl snarast! Även kvinnliga elever mottagas! — Tel. Köping 113 16. Åberopa denna tidning! — INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



BILREPARATÖRS-

kurser om 4 mån. samt BILELEKTRISKA specialkurser om 5 veckor.

Prospekt och upplysningar mot två porton. Angiv denna tidning.

Skövde Praktiska Skola

Drottninggat. 4, Skövde. Tel. 1249.

MOTORFLYGUTBILDNING.

Alla stadier, Skå Edeby. Flp. SAAB SAFIR, Cessna 140, Silvaire, Klemm 35, Link-Trainer. Skolpris 60:—/tim. STOCKHOLMS FLYGSKOLA, Box 1, Skå. Tel. 0756/243 25.

TILL SALU

CHRIS CRAFT

MOTORKRYSSARE
Plastbyggsats inneh. 62 färdiga delar.

PRIS KR 17: 50.

Passande elmotor för Chris Craft 13: 50. Illustr. katalog över diesel- o. glödstiftsmotorer, flygplan, bilmotorer samt batmodeller, sändes mot 40 öre i frimärken.

Nya MÄRKLIN-katalogen utkommen. Sändes mot 1:— i frimärken.

FIRMA ESKADER

Ledande specialfirma för modeller.

Gumshornsgatan 8 · STOCKHOLM Ö · Tel. 62 18 53



400 atö med en hand

Överlägsen, modern smörjpestol spar tid och kraft. Schweizisk precision, patenterad. Evakueringskruv.

Tättslutande chuck.
Handtag 40x110 kr 53:50
" 40x150 kr 59:—
0,6 cm³/pumpslag.

Mot postförskott. Portofritt.

ADICKES

Ingenjörverksamhet
Tjärblomsgatan 1 A, Gbg H. Tel. 23 94 83.

KATALOG

med nytt tillägg inneh. mc-delar, verktyg, tillbehör m. m. sändes mot 75 öre i frim. Cykel & Motorfirman O. E. Söderström Örnsköldsvik

MOTOR- o. SPORTSTÖVEL

regäl, oöm hantverksprodukt med stil, i melanbrunt eller svart, stadigt, veget. ovanläder. Sula av kärnläder eller cellgummi. Per par kr 65:— . Mot postförskott. Returrätt. F: a Y. KERO, Sattajärvi.



TILL SALU



Sök PATENT

på Er uppfinning genom

INGENJÖRSBYRÅN PATENTSERVICE

STIG HANELL, Dukvägen 6, BROMMA - Tel. 25 57 74 Upplysningar mot porto.

TEKNIKENS VÄRLD 16/56

Medaljer, Plaketter, Föreningsmärken, Klubbmästerskapstecken
Skisser o. kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & Co.

Kungsgatan 17, Stockholm 7. Tel.: 22 56 60



VECKANS *Annons* KATALOG

TILL SALU

Sensationspriset!



**PHILISHAVE
DUBBEL**

Endast
58:-

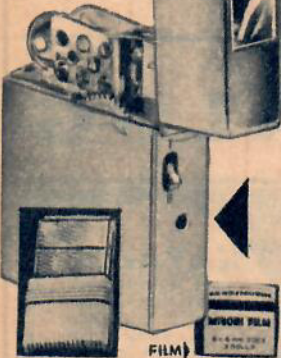
1
ÅRS
GARANTI

Världens mest sålda el-rak-
apparat. Sändes i elegant
läderetui mot postförskott.

Beställ i dag från
HÅGES PARTILAGER
Tel. 9, Stockaryd

EN SUCCÉ Spionkameran

27:50



DIREKTIMPORT utan för-
dyrande mellanhänder gör
att vi kan sälja den mycket
omtalade mikrokameran
»CAMERA LITE» till LAN-
DETS LÅGSTA PRIS. Världens
bästa spionkamera kamou-
flerad med tillförlitlig
cigarretttändare. — Ni kan-
ske sag den användas i film-
men »Prinsessa på vift».
Helt i metall, storl. 55x45x
13 mm., specialbyggd m. fi-
nesser: Ljusstark, antireflex-
beh. o. färgkorrigerad optik.
— Snabbframmatning. —
Filmstopp... ingen dubbel-
tagning. — Toppavtryck. —
Sportsökare. — Slutare till
1/50 sek. — Film 6x6 mm.
— Tar 20 knivskarpar kort
på varje filmrulle. — Ut-
märkta förstoringar. Lev.
komplett i väska jämte 4
rullar film (80 kort), bruks-
anvisning och provkort i
presentkartong. LANDETS
LÅGSTA PRIS! ENDAST
27:50 per tryck.

Beställ nu från

**FABRIKS- & HANDELSF-
ELLOS · BORÅS**

Rakblad bortslumpast!

Extra prima lyxrakblad slum-
pas till kr 2:80 pr 100 st.
1000 st. kr 25:- fraktfritt.
Full returrätt. Nettokatalog
bif. alla order. Rek. v. från
Firma CESAR, Kumla 8.
Tel. 711 86.

Vilket byte...



**vilken
fångst!**



Hälls jakt- och
fiskeredskap är
förstklassiga
grejor som man
kan lita på.

Jägare och fiskare skriv i dag efter
vår stora kat. över nyh. Förstkl.
varor — de bästa som står att få.
Låga priser — de lägsta i bran-
schen. Vapen repareras.

Hälls AB · Falun

V. g. sänd katalog å
Jakt och Fiske gratis och franco.

TV 16-56
Namn o. adress.

FINNSTÖVLAR

Prima hantverks-
kvalitet, rands-,
herr 65:-, dam
52:50. I mörk-
brun färg, herr
69:-, dam 56:-.
Sula av cell-
gummi el.
kärnläder.
Gummistövlar m. läder-
skaft 37:-. Sämskinn-
kalsonger 52:-. Mot
postförskott. Returrätt.
F: a Y. Kero, Sattajärvi.



FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt
Ni behöver
14:95
+ frakt.

2 framkallningskålar, kope-
ringsram, pincett, kemikalier,
papper för 100 kopior samt
rådgivare. Sändes mot post-
förskott från

F: a **KNUTZ & SVENSSON**
SOLLERÖN

TYDLIGA

MANUSKRIFT

undandröjer risken för

fel i annons.

Snabb kontakt

genom TV:s radannonser

Annonspris kr 1:75 pr rad. På varje rad
får plats ca: 26 nedslag inkl. ordmellanrum
och skilletecken. — Order emottagas pr
tel. nr 30 89 53, 34 04 80/53.

Manuskript som insändas pr post bör textas
eller maskinskrivas. Korrektur sändes ej.
Förlaget fritar sig för fel som uppstå ge-
nom hörfel i telefon eller genom otydliga

manuskript. Likvid insändes i frimärken
eller insättes på förlagets postgirokonto
11 11 med angivande å talongen att likvi-
den gäller annons i TV. Manuskript måste
vara annonsävd, tillhanda senast tisdagen
16 dagar före utgivningsdagen.

All post adresseras till TV:s Annonsavdeln.,
AHLÉN & AKERLUNDS FÖRLAGS AB,
STOCKHOLM 6.

Motor-marknaden



Bilagare — Bilverkstäder.
Är Ni i behov av fjäderblad
till Eder bil? Vi tillverka hu-
vudblad, förstärknings- och
originalblad till alla i mark-
naden förekommande bilfa-
brikat. Även uppriktning av
fjädrar utföres. Begär upp-
lysning. Wingrens Motor-
industri, Hålsingborg.

Alla slags tändspolar t. båt.,
mc- o. mopedmagneter m. m.
omlindas av fackman m. 15
års erfarenhet. 20:-/st. Omg.
leverans, garanti. Nya Radio-
verkstaden, Kalmar.

Nya och begagnade MC-de-
lar till de flesta märken
ständigt i lager. Thebe Bil
& Motor AB, Ruddammsga-
tan 19, Gävle. Tel. 147 83.

TRIMMA! Trimmingsanvis-
ning samt förgasarjustering för 2-
takt mc-motorer, kr 3:-.
D:o för 4-takt kr 4:-.
Likvid per brev (ej frim.)
portofr. K. Kjelstad, Lunda-
mo, Norge.

Utrusta Eder BIL el. MOTOR-
CYKEL förstärkt, rek. v. är
nettoprislista över tillbehör,
verktyg m. m. Sändes mot
porto (25-öres frimärke). Ha
Nils Robert, Fack 6, Insjön.

Indian reservdelar, alla års-
modeller. Vevlagerren., Cy-
linderborrnig. Elgebrandts
Motor. Nytorngatan 23. Tel.
43 60 99, Stockholm.

Fuchs reservdelar, samt till-
behör, reservdelar till de
flesta MC-märken. Beviks
Reservdelslager. Tel. 410 46.
Drottningg. 8, Linköping.

Motorcykeldelar, begagn., till
de flesta märken. Störst i
branschen. Motorfirman Jap.
Olivedalsgatan 3, Göteborg.
Tel. 12 69 34.

PARTIPRISER! Sök., dim-
ljus, backljus, element m. m.
Sv. Handelsbolaget, Östgöta-
gatan 95. Tel. 41 27 90. Sthlm.

ABG-motor 70:-, hast.-mät.
för NV 40:-. S. Bengtsson,
Långkärrsv. 84, Stuvsta.
25 % rabatt erhåller Ni vid
köp av bil- och mc-tillbehör
av oss! Katalog sändes mot
25 öre i frimärken. Fack 47,
Leksand.

33 öre

per dag = 10:- kr per
månad tills 90:- erlagts
är allt Ni behöver betala
för det högklassiga
schweiziska märkesuret
Monitor. Herruret i
krom-stål, 15 rubis an-
karverk, vattentätt
stötsäkert, lä-
derband.



Damuret
i dubbel
med kordell.
Samma pris.

Ingen
förskotts-
betalning!

Posta kupongen idag.
Ni får prova uret
gratis under 30 dgr.

AB SVENSKA URDEPOTEN

Stortorget 3, Malmö

Sänd omgående herrur/
damur (stryk det som ej
önskas) Monitor å kr
90:- att betalas med kr
10:- pr mån. i års gar.

Namn:

Bostad:

Postadress:



kolvringen

följsam
verksam
sparsam
-därför uppskattad
jorden runt



Begör
hos Er verkstad

MOPED- och MC-ÅKARE

MOTOR-HÖCKS har re-
servdelarna och tillbehö-
ren för Er maskin.

Katalog mot porto.

**MOTOR-AB
IVAN HÖCK**
SAGEN — Tel. 30, 31

Diverse-marknaden



FISKEDRAG. Dir. fr. tillv.
Marknadens lägsta priser.
Stor provsändn. 13:85. Eller
uppl. o. offert. Special-
verkstaden Celtic, Box 27,
Halmstad.

Extra prima sovsäckar med
kudde. End. kr 35:-. F: a
Ake Johansson, Vessigebo.

Verktygslåder (arméns) av
hölper. i mm. stålplåt med
handtag o. klämregel, felfr.
8:-/st. 3 st. fraktfritt.
W. Svensson, Nossebro.

25 % på alla slags fotoar-
beten. Sänd per brev. Porto
1-3 rullar kr 0:50. Fotograf
S. Gustavsson, Box 111,
Sundbyberg.

AGFACOLOR färgfilm av
alla slag. Västtysk, färsk o.
felfri. 20 % rabatt. Order
över 50:- exp. portofritt.
Returrätt.
Ingenjör J. Andersson, Box
30024, Göteborg V.

FLYG- & MOTORLITTERA-
TUR, äldre årg. Begär offert.
AB DURAX, MALMÖ.

Mynningsladdarpistoler.
Browningmod. Kal. 9 mm.
För mälskj. Med hölster kr
44:75, utan hölster kr 36:-.
Licensfr. Fraktf. G. Samu-
elsson, Danstorp, Blidsberg.

FLYGUTBILDNING

Linköpings Flygklubb. Motor-
o. segelflygutbildning. Saab,
Linköping. Tel. klubbhuset
209 00 eller Saab 209 20.

Fråga oss om bilar



Fråga: Jag äger en Citroën 4-cyl. 48-års modell. Finns det något man kan göra åt den för att förhindra att brytarspetsarna bränns sönder? Som den nu är måste spetsarna put-sas rena redan efter 50–100 mils körning.
Misständning

Svar: Urholkningar och spetsbildningar på fördelarens kontaktytor kan ha många olika orsaker. Först bör man kontrollera att rotoraxeln inte är glapp och att den centererar ordentligt, så att brytarkontakterna kan ställas in så man erhåller föreskrivet kontakttavstånd för samtliga tändimpulser. Detta kontrolleras lättast med hjälp av en indikatorlocka. Om spänningen i det elektriska systemet är för hög kan detta förorsaka bränning av kontaktytorna. Om man misstänker detta skall spänningsregulatorn undersökas och spänningsinställningen minskas om så visar sig nödvändigt. Om vevhusventilationen satt igen sig kan övertryck uppstå i vevhuset. Detta har till följd att olja kan tvingas in i strömfördelaren och där avsätta sig på kontaktytorna, varigenom dessa snabbt bränns. Ventilationsrören bör då kontrolleras. Om ovanstående iakttagits och det likväl uppstår spetsbildning på den ena kontakten kan dess läge i förhållande till polariteten användas som utgångspunkt för analys och korrektion. Om spetsen bildats på den positiva kontakten, tyder detta på en kondensator med för låg kapacitet. En åtgärd för minskad spetsbildning är att skärma och jorda tändspolens låg- och högspänningsledningar eller åtminstone skilja dem åt om de ligger intill varandra. En ytterligare åtgärd är att förkorta kondensatorsledningen. Detta speciellt då man använder en högeffektiv kondensator, härvid skall den primära ledningen från tändspolen anslutas direkt till kondensatorn för att uppnå bästa resultat. Om spolen är förbunden med jord medelst en ledning, skall denna ledning avlägsnas och spolen monteras så att direkt jordledning erhålles. Bildas däremot spetsen på den negativa kontakten är detta följden av en kondensator med för hög kapacitet och bör då en sådan med lägre kapacitet monteras. Hjälper inte detta kan följande åtgärder vidtagas: Avlägsna eventuell skärmning och placera hög- och lågspänningsledningarna så nära varandra som möjligt samt förläng ledningen till kondensatorn. Slutligen, kan man använda sig av en s. k. strömvändare. Denna gör att varje gång startmotorn användes omkastas strömriktningen genom brytarkontaktarna. Denna växelverkan motverkar varje tendens till spetsbildning och resulterar i större livslängd hos avbrytarkontaktarna. Emellertid måste avbrytarkontakterna helt isoleras från den övriga fördelaren innan man kan montera en strömvändare.

Fråga: Varmed gör man lämpligast ren läderklädseln i en bil?
E. A.

Svar: Av ljummet vatten och en neutral tvål skall man arbeta upp ett kraftigt tvällödder som sedan sprides över lädret. Därefter skall tvällöddret avtorkas med en trasa. Slutligen torrorkas lädret med en mjuk och ren trasa. Använd aldrig polish eller cleaner avsedd för billackering, bensin, fläckurtagningsmedel e. d. för rengöring av läder.

Fråga: Jag har hört talas om att det skall finnas växelströmgeneratorer som kan monteras i stället för den ordinarie generatoren i en bil. 1) Är detta sant, och finns dylika generatorer att köpa i Sverige? 2) Vem säljer dylika? 3) Kan en bils elektriska system arbeta med växelström? 4) Vad är fördelen med en växelströmgenerator? 5) Vad är priset på generatoren?
Undrande

Undrande

Svar: 1) Ja. 2) Vad vi känner till så finns f. n. bl. a. en växelströmgenerator av fabrikat Leece-Neville, som säljs av ingenjörfirma Harry Thellmod, Hornsplan 89, Stockholm. Sv. AB Robo, Birger Jarlgatan 25, Stockholm, säljer även en växelströmgenerator av annat fabrikat. 3) Nej. Bilens elsystem arbetar med likström. Därför kopplas en likriktare mellan generatoren och regulatorn som monteras före standardbatteriet. 4) Skälet varför en växelströmgenerator användes är att den är helt överlägsen en likströmgenerator ifråga om laddningskapaciteten. Redan när motorn går i tomgång så laddar växelströmgeneratoren ca 35 Amp. Växelströmgeneratorer med likriktare användes därför i bilar med hög strömförbrukning, exempelvis radiobilar, militärbilar m. m. Ytterligare fördelar med en dylik anläggning är att strömstyrkan är konstant över praktiskt taget hela varvtalsområdet från ca 375 motorvarv/min. till toppvarv. Generatoren har ett roterande fält och strömmen alstras i statorn. Sålunda finns inga borstar som för stor ström och kan ge gnistbildning vid höga varvtal. Fältindringen i rotorn matas med 2 Amp. via små borstar, som glider mot jämna släp-ringar. I en likströmgenerator alstras växelström och kommutatorn och kraftiga borstar tjänstgör som en roterande strömbrytare för att åstadkomma likströmmen. Leece-Neville-systemet eliminerar kommutatorbesvär genom att alstra växelström och sedan likrikta denna i en torrlrikare. En växelströmgenerator kan köras med de för kullagren högsta tillåtna varvtalen emedan det inte finns någon gnistbildande kommutator. 5) Ca 1.100–1.800 kr.

Fråga oss om foto



Fråga: 1) Var kan man köpa en Agfa Isolette II med Solinar 1:3,5 och nya Synchron Compur och till vilket pris? 2) Vilken är generalagent för Agfa?
Fotointresserad TV-läsare

Svar: 1) Isolette II tillverkas ej med denna utrustning. Däremot finns Isolette III (med mätsökare) att få hos välsorterade fotohandlare. 2) Agfa Foto AB, Kärrtorpsvägen 12, Stockholm. Pa Johanneshov.

Fråga: 1) Jag har tänkt att köpa en exponeringsmätare och vill ha en som ger bra utslag vid dåliga ljusförhållanden. Vilka mätare har jag att välja bland? 2) Fungerar en exponeringsmätare av litet format i längden lika bra som en som är av större format och inte har behövt »krympas ihop»?
OJ

Svar: 1) En mycket förnämlig mätare för detta ändamål är Weston Master II. Pris 154:—. Två andra bra mätare är Zeiss Ikonphot och Sixtomat som kostar 95:—. 2) Ja.

Fråga: Jag har börjat färgfotografera och köpte i februari en rulle Kodacolor till ett pris av 14:25. Nyligen köpte jag en Agfacolor men den kostade bara 6:—. Vad kan det bero på? Om det är filmens kvalitet vad är det då för skillnad på dessa filmer?
Färgfilm

Svar: Prisskillnaden beror i första hand på att framkallning ingår i priset på kodakfilmen. Utan framkallning kostar den 8:95. För övrigt beror prisskillnaden på att kodakfilmen är tillverkad i USA och dyrare att importera än Agfa.

Fråga oss om flyg



Fråga: 1) Vad är det för väsende ljud som hörs från reoplan när det är kallt? 2) Hur mycket kostar en Republic Seabee, och vilka data och prestanda har flygplanet? 3) Är det sant att J 29 har slutat tillverkas? 4) Vilka data och prestanda har offentliggjorts för J 35? 5) Har Saab Safir reversibel propeller?
Flyg-fantast

Svar: 1) Red. kan inte påminna sig ha hört något speciellt ljud från reoplan vid kyla. 2) Seabee slutade serietillverkas för åtskilliga år sedan. När typen först introducerades på den svenska marknaden 1947 kostade planet omkring 45.000:—. Seabee har en 215 hk Franklin-motor, dess spännvidd är 11,50 m, längd 8,54 m, vingyta 18,21 m², tomvikt 897 kg, flygvikt 1.360 kg, toppfart 193 km/t, marschfart 165 km/tim och flygsträckan 460 km. Seabee är fyrsitsig. 3) Ja. 4) Inga data och prestanda har offentliggjorts för J 35, bortsett från uppgiften att flygplantypen är försedd med en reomotor av typ Rolls Royce Avon. 5) Nej, endast manuellt omställbar.

Fråga: 1) Kan man i Sverige köpa ett nytt 1- eller 2-sitsigt sportflygplan till ett pris som inte överstiger 15.000 kr? 2) Vad kostar det att ta flygcertifikat?
Bertil

Svar: 1) Tyvärr inte. 2) c:a 1.700 kronor.

Svar till B. S. m. fl. Tyvärr förfogar inte red. över någon helt komplett lista över alla de olika flygplaner som under årens lopp gjort tjänst inom det svenska flygvapnet, och inte heller går det att erhålla en dylik från Flygvapnet.

Svar till Pertti Andersson m. fl.: Det är av utrymmesskäl helt omöjligt för red. att tillmötesgå era önskemål om data och prestandauppgifter för mer än 4–5 olika flygplaner åt gången. Skulle red. försöka att lämna data för ibland 30 eller ännu flera flygplaner, skulle ju inte frågespalten innehålla något annat, och detta vore väl inte rättvist mot dem som vill ha svar på frågor av mera allmänt intresse. Inte heller är det möjligt för red. att skicka ut fotografier eller treplansskisser. Då skulle våra arkiv snart vara tömda.

Fråga: 1) Vore tacksam för att få veta vikt, motoreffekt och pris på Saab Safir, Klemm 35 och Ercoupe. 2) Är dessa särskilt lämpliga som privatflygplan? 3) Kan man på någon av dessa använda flottörer eller skidor? 4) Har man någon möjlighet att få anställning hos något flygbolag med enbart A-certifikat?
Flygbiten

Svar: 1) Safiren har numera en 190 hk Lycoming-motor, den väger max. 1.215 kg och kostar inemot 100.000 kr i utrustat skick. Klemm 35 tillverkas inte längre. Planet väger max. 750 kg, och har en 105 hk Hirth-motor. Klemm 35 säljes endast begagnad. Ercoupe, som under en följd av år inte tillverkats, tillverkas nu igen vid Forney Manufacturing Co's Aviation Division, enligt vad som i dagarna medelats från USA. Den nya Ercoupe (som nu kallas Aircoupe) har moderniserats i vissa avseenden och har en 90 hk Continental-motor. Priset på det nya planet är i USA c:a 5.000 dollar. Ercoupe väger max. 570 kg. 2) Ja, om också Safiren nog är i dyraste laget som privatflygplan. I sin speciella klass är dock inte Safiren särskilt dyrbar. 3) Safiren har vid flera tillfällen utrustats med flottörer. De andra typerna har litet för svaga motorer för att riktigt lämna sig som sjöflygplan. Samtliga kan förses med skidor. 4) Nej, det är nödvändigt med kompletterande utbildning.



-en fullträff!

säger pressen!

Genom ett omfattande samarbete mellan en rad av fackets bästa specialister under ledning av den genom fackpress och radio välkände motorcykelexperten Curt Borgenstam har det genom Tekno's "Reparationsteknik för motorcyklar" skapats en allsidig och grundlig fackbok som nu föreligger i sin 3:dje omarbetade och utökade upplaga. En del praktiska yrkesmän från olika specialområden har genomläst bokens samtliga kapitel och kritiserat och korrigerat dessa, varigenom man uppnått, att allt det beskrivna är klart och lättillgängligt för envar. Även själva tävlingstrimningen ingår som ett självständigt kapitel i boken och för övrigt stödes texten av ett instruktivt bildmaterial varigenom man lyckats presentera handboken i en så praktisk och överskådlig form, att även de som saknar speciell teoretisk underbyggnad kan förvärva ingående kunskaper inom detta område.

Ur innehållet:

Handboken ger speciella beskrivningar och reparationsanvisningar på inte mindre än 40 olika mc-fabrikat.

Verket rekommenderas bl. a. av

Stig Åke Eklund
Sekreterare i SVEMO
Sveriges Motorfederation, Stockholm

Uno Duzill
Tävlingsledare i SMK
Svenska Motor Klubben, Stockholm

Beställningskupongen kan insändas i öppet kuvert för 10 öre.

Verkstadsutrustning och arbetsmetoder.

Allmänt, Filning, Skavning, Brotschning, Montering av bussningar o. dyl., Lödning, Borring, Gängning, Nycklar och mejslar, Lossdragnig av kughjul m. m., Borttagning av brustna pinnbultar.

Olika motortypers konstruktion och arbetssätt.

Fyrtaksmotorer, Stötstångsmotorer, Kamskaftsmotorer, Slidmotorer, Tvåtaktsmotorer, Motkolvmotorer, Dubbelkolvmotorer.

Reparation och underhåll.

Nedmontering och rengöring, Vevparti, Balansering, Flercylindriga motorer, Vevstakar, Vevaxellager, Cylinderinfästning, Vevhusets kamsida, Cylinder, Kolvar, Kolvringar, Kolvbultar, Montering av cylinder, Cylindertopp, Topplockspackning, Ventiler, Ventilstyrningar, Ventilfjädrar, Vipparmar, Kammar och kamaxlar, Smörjsystem, Smörjning och smörjoljor, Förgasare, Tändsystem, Tändstift, Elektrisk utrustning, Växellåda, Kopplingar, Kedjor, Ram,

Framgafflar och framhjulsfjädring, Bakhjulsfjädring, Nav och bromsar, Hjul, däck och slangar, Tankar.

Tävlingstrimning.

Kompressionsförhållande, Kammar och ventiltider, TT-maskiner.

Schema för underhåll.

Konservering.

Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för olika motorcykelmodeller.

A.J.S., Matchless, Ambassador, Ariel, B. M. W., B. S. A., D. K. W., Douglas, Excelsior, F. N., Harley Davidson, Horex (Columbus), Husqvarna, Indian, James, Jawa, Lambretta, Maico, Monark, Moto-Guzzi, N. S. U., N. V., Norton, Panther, Puch, Rex, Royal Enfield, Rudge, Rumi, Saroléa, Sunbeam, Svalan, T. W. N., Triumph, Velocette, Vespa, Vincent, Zündapp, Örnen.

J. B.-inbyggnadsmotorer.

Villiers-inbyggnadsmotorer.

Felsökningsschema.

Tabeller och tekniska uppgifter.

Till bokhandel eller

Teknografiska Institutet - Stockholm 20

Undertecknad beställer härmed handboken REPARATIONSTEKNIK för MOTORCYKLAR. Handboken önskas mot:

- kr 56:— vid leveransen
 kr 28:— vid mottagandet och kr 28:— pr 30 dagar
 kr 14:— vid mottagandet och kr 14:— pr månad

Plus porto. Sätt vid det önskade.

Äganderätten övergår till mig först sedan full betalning erlagts.

Namn

Titel

Adress TV 16-56

Denna stora reparationshandbok är inbunden i prima konstläder och omfattar 790 sidor med ett instruktivt bildmaterial samt ett stort antal värdefulla tabeller. Huvudvikten är lagd på det praktiskt nyttiga och ägaren till verket kommer snart att finna många uppgifter och arbetsfinesser som för reparatören måste vara till ovärderlig hjälp att ständigt ha till hands.

Tekno's

HANDBÖCKER

— för den praktiske yrkesmannen