

Teknikens TV värld



TÄVLA MED LÅDBIL!

Teknikens Värld startar grabbarnas egen bilsport

MED *Flyg* • NR 17 • 1956 • 30/8-13/9 • PRIS 75 ÖRE • I NORGE 1:50, I DANMARK 1:50

sep.

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 bilar

Fråga: Vad beror det på och hur skall jag bära mig åt för att få vindrutan ren på min bil? Då jag vid regnväder använder vindrutetorkarna, som för övrigt är perfekta, bildas det en fet hinna, som är mycket irriterande att se genom. Jag har försökt rengöra såväl torkare som ruta med vanligt tvättmedel, men utan resultat.

VW

Svar: Troligen har ni vid något tillfälle torkat rutan med en trasa e. d. som kommit i beröring med något polermedel innehållande silicon, eller kanske ni har borstat av rutan med en s. k. polerborste, vilken varit preparerad med silicon. Silicon har mycket stor motståndskraft mot mekanisk åverkan och är starkt vattenfrånstötande, varför vindrutetorkarna kan få arbeta i flera timmar utan att förmå torka bort siliconbeläggningen. Man får enklast bort beläggningen med hjälp av något av de speciella siliconborttagningsmedel, som framställs av de större billacktillverkarna.

Fråga: Vilka data har, samt vad är pris, skatt och accis för 1) Billigaste modellen av Hillman 56? 2) Billigaste modellen av Austin 56? 3) Citroën Berline 425?

Ove

Svar: 1) Hillman Husky -56: Motorn är 4-cyl. med sidventiler, cyl.-diam. 65 och slagl. 95 mm, cyl.-volym 1.265 cm³ och effekten är 37,5 hk vid 4.100 varv/min. Växellådan är 4-växlad och synkroniserad. Tjänstevikt 970 kg. Pris 6.595 kr., skatt 138 kr., accis 720 kr. 2) Austin A 30: Motorn är 4-cyl. med toppventiler, cyl.-diam. 58 mm, slagl. 76 mm, cyl.-volym 800 cm³, kompr. 7,2, effekt 30 hk vid 4.800 varv/min. Växellådan är 4-växlad och synkroniserad. Tjänstevikten är 800 kg. Pris 5.295 kr., skatt 110 kr., accis 600 kr. 3) Den har en 2-cyl. 4-takts motor av boxertyp, cyl.-volym 425 cm³, kompr. 6,25 och effekten är 12,5 hk vid 3.500 varv/min. Växellådan är 4-växlad och synkroniserad och bilen är framhjuldriven. Tjänstevikten är 610 kg. Pris 5.750 kr., skatt 110 kr., accis 450 kr.

Fråga: Vad menas med termosifonkylsystem och övertryckssystem och vilka fördelar är det med respektive system?

Kylare

Svar: Hos en del mindre vätskekylda bilmotorer arbetar kylsystemet enligt den s. k. termosifonprincipen. Härvid erfordras inte någon kylvattenpump, vilket torde vara den enda egentliga fördelen härmed. När kylvätskan uppvärms av motorn utvidgas den och får lägre specifik vikt än den kallare vätskan i kylaren. Den uppvärmda vätskan stiger härvid genom slangen till kylarens övre del, medan den nedkylda vätskan sjunker i denna. För att kylvätskan skall cirkulera måste dock kylarens övre del ligga högre än mynningen på röret från motorn. Desto högre kylaren är placerad i förhållande till motorn ju bättre blir cirkulationen i systemet. Om man skall leda kylvätskan till något värmesystem inuti bilen är man dock tvungen att komplettera kylsystemet med en pump av något slag. Många bilmodeller är försedda med övertryckssystem, vilket tillämpas på såväl termosifon- som pumpsystem. Härvid är kylsystemet normalt helt slutet, enär påfyllningslocket sluter lufttätt och innehåller en ventil som öppnar först vid ett visst övertryck och släpper ut luft och eventuellt kylvätskeöverskott. Övertrycket erhålles genom att luften ovanför vätskenivån i kylaren sammanpressas då vätskans volym ökar vid uppvärmningen. Övertrycket i olika bilmodeller varierar från ca 0,25 till ca 0,5 kg/cm². Om trycket vid något tillfälle blivit så högt att ventilen i locket släppte ut en del av luften som fanns i kylsystemet, skulle undertryck komma att råda när motorn åter får svalna. För att förebygga ett sådant förhållande är ventilen i locket vanligen så utförd att den öppnar förbindelsen mellan ytterluften och kylsystemet, om undertryck skulle uppstå i detta. Bland fördelarna kan nämnas att man kan hålla högre vätsketemperatur enär kokpunkten hos kylvätskan stiger med det högre trycket. Denna högre temperatur medför inom vissa gränser mindre cylindertilag och bättre bränsleekonomi. Vidare har kylvätskan svårare för att avdunsta i ett övertryckssystem och detta system medger även att kylaren kan göras mindre och lättare.

Fråga: Vilka data och prestanda har Mercedes 190 SL? Var kan man köpa den i Sverige och vad är priset?

Lasse

Svar: Motorn är fyrcylindrig med toppventiler och överliggande kamaxel. Två förgasare, slagvolym 1.897cm³ (85×83,6), kompression 8,5:1, effekt 105 hk vid 5.700 varv/min., vridmoment 14,5 kgm vid 3.200 varv/min. Växellådan är fyrväxlad med alla växlar synkroniserade (golvväxel). Karossen är självbärande. Spiralfjädrar fram och bak, delad bakaxel. Tjänstevikten är 1.230 kg. Bränsleförbrukningen varierar från 0,75 till ca 1,6 liter/mil, beroende på körsätt. Toppfarten är beräknad till 190 km/t. Acceleration 0—80 km/t 10,5 sek., 0—100 km/t 14 sek., 0—120 km/t 19,5 sek. Generalagent är Philipsons Automobil AB. Bilen finns i tre utföranden: Roadster 19.460.—, Coupé 20.340.— och som Roadster/Coupé 21.065.—. Skatt 222.— och accis 920.—.

Fråga: Jag har en Ford 50 på vilken två omgångar däck slitits ner fullständigt på mindre än 2.000 mil båda gångerna. Jag har två gånger låtit undersöka framvagnen, men fått beskedet att allting är korrekt. Vad kan det vara för annan orsak till detta onormala däckslitage?

Problem

Svar: 2.000 mil kan under vissa betingelser vara en fullt normal livslängd på ett bildäck. Däcken utsätts för synnerligen varierande sli-

tage beroende på körsätt och vägförhållanden. Snabba accelerationer, tvåra inbromsningar och hårda kurvtagningar inverkar menligt på däckens livslängd. Körhastigheten spelar också en stor roll. Vid högre farter överföres en större drivkraft från motorn genom däcken och dessutom fordras det betydligt större kraft för att hålla bilen på vägen och tvinga den genom kurvorna. Det påstås t. ex. att slitaget är ungefär dubbelt så stort vid 80 km/t som vid 50 km/t. Bromsarnas tillstånd är också av betydelse. Om ett hjul bromsar hårdare än de övriga kommer däckets på det hjulet att slitas mer än de andra. Om en bromstrumma är orund, tar bromsen hårdare på det ställe där bromstrummans radie är minst och däckets slits hårdare på motsvarande ställe. Obalanserade och fladdrande hjul åstadkommer ett liknande slitage. Dåliga stötdämpare har även menlig inverkan på däcken, speciellt vid högre farter. Varje ringstorlek har sin största tillåtna belastning. Ävenså måste ringtrycket vara det föreskrivna, vilket varierar något med belastningen. Dåligt pumpade däck är en vanlig orsak till onormalt däckslitage. Om trycket endast är 20 procent mindre än det föreskrivna, minskar livslängden 15 procent och om man låter lufttrycket sjunka med 40 procent minskas livslängden med 40 procent. Det är omöjligt att avgöra om lufttrycket är det rätta bara genom att se på däckets. Kontrollera därför trycket med en lufttrycksmätare. Underlåtenhet att krysskifta däcken varje 500—700 mil ger upphov till onödigt slitage och minskar däckens livslängd avsevärt.

Fråga: Jag har i TV:s biltestningar sett att strålkastarnas ljusvärde mätes i lux. Nu undrar jag vad som menas med en lux.

Luxus

Svar: En ljuskälla karakteriseras dels av ljusfärgen och dels av ljusstyrkan, som anges i normaljus. För att ange en ljuskällas styrka med avseende på dess totala, åt alla håll gående ljusflöde, har man infört en enhet, som kallas för lumen (lm). Denna enhet är bestämd så, att en punktförmig ljuskälla med en ljusstyrka av 1 normaljus i alla riktningar och anbringad i medelpunkten av en sfär med 1 m radie utstrålar 1 lm mot 1 m² av sfärens yta. Det totala ljusflödet blir då 4 Pi = 12,57 lm. Ljusflödet är för praktiska belysningsberäkningar det grundläggande begreppet. Det som man lättast iakttar och som tillika är avgörande för hur upplyst en yta blir är emellertid ljusflödet per ytenhet. Detta benämnes belysningsstyrka och anges i lux. En lux är den belysningsstyrka som erhålles, då en yta av 1 m² träffas av ett ljusflöde om 1 lm. Belysningsstyrkan på den ovan angivna sfären med 1 m radie omkring en ljuskälla på 1 normaljus blir sålunda 1 lux.

Fråga: 1) Hur mycket kan man enligt fabrikanterna slipa hjulcylindrarna utöver standarddimensionen vid renovering på en Chryslerbil? 2) Hur provar man om servo-bromsarna arbetar, om man inte är van vid bilens bromsverkan? 3) Vad är den vanligaste orsaken till skrikande bromsar på en Chryslerbil?

Tacksam för svar

Svar: 1) Upp till 0,004". Över detta mått bör cylindrarna utbytas. 2) Man trampar ned pedalen med motorn avstängd. Medan foten hålles stilla startas motorn. Om servon arbetar så skall bromspedalen ha en tendens att vilja röra sig framåt när motorn går. 3) Det vanligaste brukar vara felaktig justering av bromsbackarna så att dessa ligger an för mycket i tåändan.

Teknikens Värld

NR 17 • ARGÅNG 34 • 30 augusti 1956

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm.

PRENUMERATIONSÅVDELNING:

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

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonton 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, Raadhushuspladsen 59, Köpenhamn 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.

Annonchef: Oile Lindkvist (Även direkt tel. 31 76 45)

Ingemar Engelbretsson (Även direkt tel. 32 81 74)

TV:s VARUMARKNAD och TV:s RADANNONSER

Lars Sandin. Tel. 34 90 00

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt 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 åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Högaktuellt:

»Atomdroppar» från Karlstad	6
Motor och ungdom hör ihop	9
Vinn grabbarnas Grand Prix!	10
Grand Prix-kärror med krut i	16
Teknisk revy	18
Mota döden i gruvan	23
Drama kring jättedike	25
Salt flygning på två hjul	28

Teknik:

Fråga oss om teknik	2, 39
Läs på läs stoppar tjuvar	34
Vän med maskiner!	36

Motor:

Stoppur stoppar inte	19
TV provkör Ford V8 Customline	20
Broms och motor avgör	24
Varg-Olle: Bot för sjuk sport	32

Flyg:

Flygnytt	4
----------------	---

Hobby:

Lyssna med oss	33
Tvåögt från Japan	36

Serier:

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

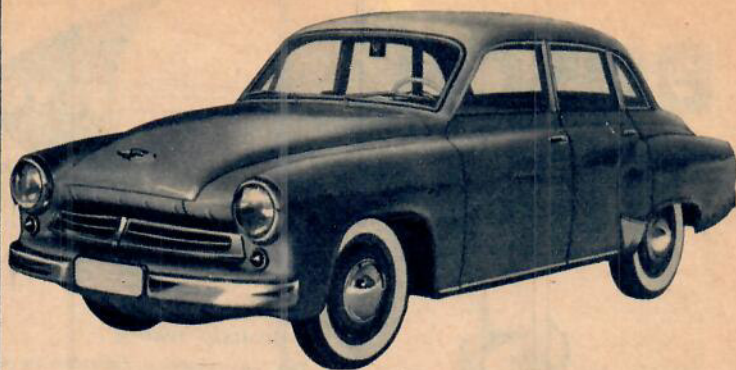
Nästa nummer

av Teknikens Värld utkommer omkring torsdagen den 13 september.

Omslagsbilden

visar en rafflande uppgörelse i en tysk lädbilstävling. Mer om lädbilssport på sid. 9 och 10.
Foto: Inge Störling.

Med detta nummer medföljer en bilaga.

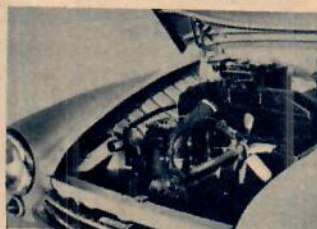


WARTBURG

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 karrossen.



- 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 litern och kompr. 6,8:1 presterar den 38 hk och ca 120 km/tim.

- Framhjulsdraft, frihjul, rattväxel.

- Utmärkta väg- och köregenskaper tack vare lång hjulbas, framhjulsdraft och teleskopstötdämpare.

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

- läsbart handskfack, askkopp och radioutrymme.

- 4-dörrarsbekväm.

- 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

BOSCH

W 175 T 1



är rätta stiftet för

bl. a. dessa mopeder:

- APOLLO modell Motorette X 1 och X 2
- APOLLO modell Z-1, Z-2, Z-3, Z-4 och Z-5-11
- EXPRESS modell Radex
- GRIPEN med Hva-motor, 2-växlad
- FRAMOPED modell 51 och 52, 1954-55
- FRAMOPED modell 40, 41, 42 med Victoria-motor 48 cm³
- FRAMOPED mopedscooter
- HUSQVARNA "Novolette", 2-växlad
- KING modell 40, 41, 42, 51 och 52
- KING mopedscooter
- KREIDLER modell K 50, J 50 och J 51
- KULI
- KROON modell K 3, K 4 och K 7
- KÄRNAN modell E 49
- MARATON modell Ma 56 och Ma 56 F

byt till

BOSCH

i tid



Av Mach 2

Fantastiskt rekord

Det amerikanska raketdrivna experimentplanet Bell X-2 har satt inofficiellt hastighetsrekord med över 3.000 km/t. Planet är byggt för att utforska värmevallsproblemen. Materialet är rostfritt stål.



DC-9 kommer 1961

Readrivna DC-8 är inte längre sista skriket. Douglas Aircraft Co har annonserat ett nytt reoplan, DC-9, som skall sättas in på medeldistanser. Det kommer att få fyra Pratt & Whitney J52-motorer på vardera ca 3.000 kg dragkraft. För åtskilliga år sedan fanns det en annan DC-9, som i mycket påminde om den svenska Scandia. Den kom dock aldrig i produktion.

Nya fälltankar

Amerikanerna har konstruerat en ny typ av fälltankar av plast. Man räknar med att det blir brist på aluminium under krig och att aluminiumtankarna kan blockas upp av fienden och sättas i stånd igen. Plasttankarna är något tyngre än aluminiumtankarna. Bilden visar hur en F-84F fäller en av de nya tankarna.



Automatisk flytväst

Amerikanske provflygaren George Smith, den förste flygare som klarade ett fallskärms hopp i överljudsfart, demonstrerar här en automatisk utlösare av flytvästen. 15 sekunder efter nedslaget i vattnet blåser flytvästen upp sig själv. Uppfinningen anses få lika stor betydelse som den automatiska fallskärmen, som utlöser sig på bestämd höjd.



Gyrodyner

är en blandning av flygplan och helikopter. Den här gyrodynen är ännu endast ett projekt av den amerikanska firman Jacobs Aircraft Engine Co. Gyrodynen skall kunna ta fyra passagerare. Beräknad toppfart 280 km/t, räckvidd 480 km, flygvikt ca 1.600 kg.

Framtidens trafikflyg

som det kommer att se ut om 20 år, blir atomdrivna flygplan som färdas med hastigheter omkring 1.600 km/t och kan flyga utan mellanlandning mellan vilka platser som helst på jordklotet. Detta är inte en science-fictiondiktares fantasier utan ett officiellt utlåtande vid ICAO:s konferens i Caracas i Venezuela häromdagen.

Trafikflygare

är redan nu en eftersökt yrkesgrupp. Sedan 1951 har enbart SAS ökat antalet piloter från 221 till 491, varav 225 flygkaptener. SAS planerar nu för de nya flygplanen och anställer ytterligare 70 piloter i år. För att bli antagen måste man ha minst 350 flygtimmar, helst 600. Så mycket flygtid får man i regel bara i flygvapnet. Säkrate vägen att bli SAS-pilot är alltså att skaffa sig flygutbildning i flygvapnet. Lönerna i SAS är goda: flygstyrmän 20.400-29.000 om året, flygkapten upp till 49.200 kr.

Martin Baker

har konstruerat en förbättrad version av sin kapitultstol. Den nya versionen är endast nio kg tyngre än en fast stol.

Flygande atomreaktor

Convair NB-36H heter USA-flygets flygande provbänk för atomreaktorer. Planet har en Convair-byggt reaktor ombord och avses bl. a. för att prova ut lämpliga strålskydd för atomflygplan. (Nedan)



Nytt amfibieflygplan

Ett nytt tvåmotorigt amfibieflygplan har konstruerats av firman Stroucoff Aircraft Co i USA. Spännvidd 33,6 m, längd 21,8 m och höjd 10,0 m. Vingytan 113,6 m². Tomvikt 15.400 kg, högsta tjänstevikt 23.800 kg. Planet har typbeteckningen YC-123E och kan föra med sig 6.400 kg last eller 61 fullt rustade soldater. Marschfart 288 km/t.



Privatplan med radar

Denna Learstar har utrustats med radar i en radom i nosen. För att åstadkomma aerodynamisk balans har även stjärtpartiet dragit ut i en spets.



Convair F-102

är inte längre någon nyhet, men den här vackra bilden visar på ett utmärkt sätt det amerikanska överljudsplanet utseende och konstruktion.

Nytt reaskolplan

Amerikanska flottan har beställt detta reaskolflygplan av typ Temco 51.



För ubåtsjakt

S2F Subkiller heter det här flygplanet för ubåtsjakt, byggt av Grumman Aircraft. Amerikaner och briter satsar hårt på ubåtsjaktplan.

Fairy Fireflash

den första brittiska jaktroboten, ser ut så här i närbild.



GENERAL  ELECTRIC

Announces

OPENINGS for ENGINEERS

AT THE AIRCRAFT GAS TURBINE DIVISION

CINCINNATI, OHIO, U. S. A.

...Largest Designer and Manufacturer of
Jet Aircraft Engines in the United States

A limited number of engineers and specialists interested in becoming U.S. citizens, are offered permanent positions in the Aircraft Gas Turbine Division of the General Electric Company at Cincinnati, Ohio. They will become part of a Special Systems Study Project that investigates and evaluates new ideas in flight propulsion.

Young men with limited experience as well as older men with broad experience will be considered. Permanent positions will be offered to those who are accepted. Salaries will be based on knowledge, experience and demonstrated ability. Transportation will be provided to the U.S.A.

THE SPECIAL SYSTEMS STUDY PROJECT involves basic research and development on aircraft propulsion systems. Several engineers and specialists, who will become U.S. citizens in a few years, already are finding this project a challenging and rewarding opportunity to express their creative, original ideas in the field of aircraft propulsion.

EXPERIENCE leading to this work includes training in mechanical design as well as work

in the field of powerplant thermodynamics and aerodynamics.

CINCINNATI is one of America's prominent cities. It is progressive and modern, with many charming suburbs. Its cultural tradition is one of the oldest in the United States, with a symphony orchestra and art museum of the first rank. School system, library facilities, housing etc., are among the finest in the land.

TO APPLY, please send a complete resume to the address below. Please write in English (a working knowledge of the language is required, though perfection is not expected) giving details of experience and education. Outline specific duties and responsibilities of each position you have held, salary received and names of past employers. Give titles of any published works, as well as personal data: age, single or married, members of family. State the type of work you want to do.

Your resume will be given careful and confidential consideration and selection will be made in the next few weeks.

V. H. Polski

Technical Personnel, Building 10C

AIRCRAFT GAS TURBINE DIVISION

GENERAL  ELECTRIC

Cincinnati 15, Ohio, U.S.A.



GÖR KROMEN "KYSSÄKTA"

Att skydda bilens blanka delar är att bibehålla lusten från första dagen och att höja andrahandsvärdet. Ni kan inte göra det mer elegant än med Holt's Britect. Tag hem en flaska i dag, stryk på med luddfri duk eller mjuk pensel och Ni får en osynlig hinna över kromen, som inte gulnar men skyddar mot fukt, imma och snö.

Låt inte detta hända

Kromen är i sig själv översållad med mycket fina porer. Om inte kontinuerlig putsning utföres åter sig rostent ner till järnet.

Kromen flagar av

Rostangrepp på oskyddad krom i förstoring. Rosten äter sig ner genom porerna och under det ovanpå liggande kromskiktet, vilket flagar av. Förekommer särskilt hos efterkrigsmaterialet.

BRIRECT hindrar frätverkan

Den skyddande BRIRECT-hinnan förseglar porerna och utestänger korrosion. Kromens fulla lyster skiner igenom det osynliga "skinet".

Godtag bara kvalitet

Se till att det står Holt's på förpackningen



Holt's finns hos bilhandlare, reservdelsaffärer och servicestationer

GENERALAGENT:

AB ALLMOTOR

Örebro Tel. 241 20
Stockholm Surbrunnsgatan 13
Tel. 34 23 06 - 66



Här visar fabrikören Sven Byström sina »atomdroppar».

Av OLLE LINDAHL

Karlstadsfabrikören Sven Byström har experimenterat för att få fram ett effekthöjande tillsatsmedel till motorbensin. Nu är han klar. Kommer hans »Atomdroppar» att slå knockout på oljebolagens anti-knockmedel? Eller är hans patentblandning en homeopatmedicin som bara verkar på den som tror på den?

Teknikens Värld har testat det nya undermedlet, och här lägger vi papperen på bordet.

Problemet intresserar alla bil- och motorägare. Oljebolagen har lagt ner miljoner på att få fram tillsatsmedel till vanlig bensin som höjer effekten och minskar bränsleåtgången för bilisterna. Ingenjör Sven Byström anser att han har löst problemet och kommit fram med ett ännu bättre medel.

De stora bensinkoncernerna säger: — Det är möjligt. Men vi tror det inte.

Ingenjör Byström säger: — Jag har lyckats.

Och han har många vederhäftiga intyg från både statliga, kommunala och enskilda företag som håller med honom. Om de har rätt är det sensationellt. Men det har under årens lopp dykt upp olika s. k. uppfinningar som har påståtts vara revolutionerande på området. Det har varit tillsatsmedel av toppoljekaraktär. Det har varit »saft» pressad ur dynamitgubbar. Det har varit t. o. m. vanligt vatten!

När det har kommit till kritan har det inte varit så mycket bevänt med dessa medel. Nu gäller det om »Atomdropparna» håller vad uppfinnaren lovar.

TEKNIKENS VÄRLD HAR PROVAT:

Volvo 444 B 4 B (motorn körd 200 mil).

Regular bensin: Vi gjorde flera prov vid en hastighet av 60 km/t. Medelvärde på bensinförbrukningen blev 0,70 liter per mil. Stående kilometern avverkades på 46,2 sekunder.

»Atombensin»: Vid samma prov fick vi en medelförbrukning av 0,74 liter per mil. Stående kilometern gick på 47,0 sekunder. Detta efter 20 mils körning.

Vi gjorde också kompressionsprov först utan tillsatsmedlet och sedan efter 20 mils körning med »Atomdropparna». Proven gjordes med den tyska »Moto-Meter» som är den mest tillförlitliga kompressionsprovaren i marknaden. Den visade att värdena på kompressionen var lika före och efter.

"ATOM"-DROPPAR FRÅN KARLSTAD

Högre motoreffekt och lägre bensinförbrukning ger de svenska »atomdropparna», lovar det nya tillsatsmedlets uppfinnare.

Uppfinnaren säger själv:

Mitt tillsatsmedel till blybensin verkar ytspanningsutjämnande samt sotavskiljande vid förbränning av alla slag av bränslen för motorer samt oljebrennare; minskar bränsleförbrukningen; ökar effekten och bilarnas toppfart;

gör motorerna mera lättstartade; minskar knockningstendenserna; förhindrar svavelsyrebildningar.

Ingenjör Byström anser att man skall märka den förbättrade motoreffekten redan efter någon timmes körning med tillsatsen.

Under några månader har många bilister gratis fått pröva »Atomdropparna» i sina bränsletankar. Det koncentrerade preparatet har ingenjör Byström dock varit mycket rädd för att lämna ut. Han vill naturligtvis inte att något bensinbolag skall kunna analysera medlet innan han har fått alla patentansökningar beviljade.

Han späder ut varje liter av dropparna med 10.000 liter bränsle. Bilägarna har fått den homeopatiska utspädningen av 0,1 promille under strängaste kontroll. Atomdropparna har provats av polisbilar och privatbilar. Resultaten framgår av de här intygen daterade i juni och juli 1956.

Från poliskammaren i Karlstad:

»På begäran av ingenjören S. Byström, Färgbolaget, Karlstad, intygas härmed att den av Byström fabricerade blandningen »Atomdroppar» provats på två av Karlstads stads Polisverks radiobilar till ett mycket gott resultat.

Standard Vanguard (motorn körd 12.350 mil)

Regular. Bensinförbrukning 1,18 liter per mil. Toppfart 120 km/t.

Regular bensin med »Atomdroppar»: Bensinförbrukningen blev 1,12 liter per mil. Toppfart 120 km/t. Detta efter 25 mils körning.

Kompressionsproven före och efter försöket visade praktiskt taget identiska värden.

På den korta tid vi har provat tillsatsmedlet har vi således inte sett att det har haft någon som helst inverkan på bränsleförbrukning, effekt eller toppfart. Det är dock möjligt att undersökningsresultatet skulle ha blivit annorlunda efter längre tids körning. Men det anser ju inte tillverkaren skall behövas.

Det har visat sig att vagnarna accelererar betydligt snabbare än förut och att den ena vagnen som tidigare inte kunnat köras med högre fart än 130 km/t nu går upp till 140—150 km/t.»

Karlstads Stads Centralförråd:

»Undertecknad har sedan 3 månader tillbaka, fått blandat Byströms »Atomdroppar» i bensinen till min bil. Det har konstaterats att motorn fått betydligt större effekt och accelererar mycket snabbare, dessutom har drivmedelsförbrukningen minskat med ca 10 procent. Någon olägenhet vid användandet av »Atomdropparna» har icke kunnat iakttagas under den tid jag provat dessa.»

Svensk Räddningstjänst AB Västerås:

»På begäran av Ingenjör Byström, Färgbolaget, Karlstad, har vi nöjet intyga att vi till vår Volvo, PV 444, använt s. k. »Atomdroppar» i bränslet. Bilen hade före tillsatsen av 0,1 promille till bentyll, inköpt hos Svenska BP, gått 7.900 mil. Vi har dels kört bilen 900 mil med atomdroppar och dels 200 mil utan tillsats.

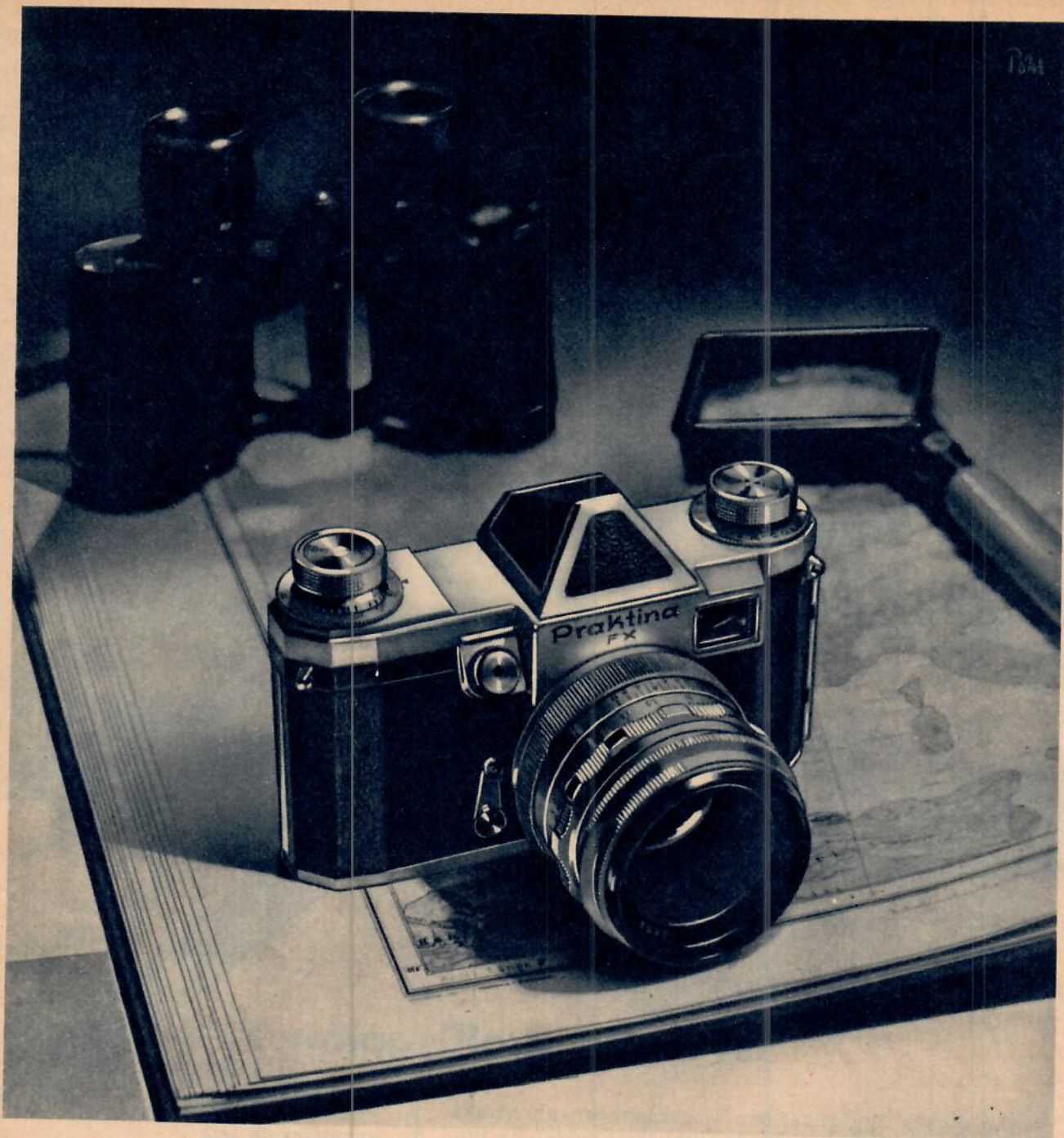
Med tillsatsen av »Atomdroppar» har vi konstaterat en högre maximalhastighet av 15 km/t, att motorn är starkare vilket visat sig vid omkörningar och i backar. Vi har även konstaterat att en tidigare knockning i ventilerna upphört.

Efter en tids uppehåll med tillsatsen har bilen visat sig accelerera sämre samt har vi konstaterat en höjning av bränsleförbrukningen av 10 procent.»

Oljebolagen säger:

Redan 1922 kom det första lyckade tillsatsmedlet till bensinen. Det var tetraetylbly och det höjde oktanvärdet avsevärt. De senaste åren har man bl. a. tillsatt vissa fosforämnen och därigenom lyckats överföra bränslets blyrester till fosfat som inte är elektriskt ledande. Därför minskar inte avsättningarna på tändstiften längre motorns effekt. Fosfaterna minskar också sotets glödningstendens vilket medför en viss ökad effekt.

När Sven Byström är klar med de prov som han nu håller på med tänker han sälja sitt patent till något stort bolag så att alla bilister kan få nytta av »Atomdropparna». Ifall de håller vad som utlovas.



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



Norska flygvapnet beställer
svenska skolflygplan

Det norska flygvapnet har i dagarna tecknat kontrakt om inköp av ett betydande antal skolflygplan av typ SAAB-91 B-2 SAFIR.

All grundläggande flygutbildning inom det norska flygvapnet kommer i fortsättningen att ske med Safirplan.

Även i Sverige är Safiren standardskolplan inom flygvapnet. Tack vare Safirens utmärkta egenskaper går de svenska flygeleverna numera direkt från denna flygplantyp till snabba reaskolplan. Också internationellt är Saab Safir välkänd. Den användes som militärt skolflygplan i flera länder och har även nått en ganska unik ställning som skolflygplan för trafikflyget.

SAAB SAFIR

*användes nu som skolflygplan av bl.a.
 Kungl. Svenska Flygvapnet
 Kejsrerliga Etiopiska Flygvapnet
 Nederländska Statens
 Cívila Flygskola
 Västtyska Lufthansa
 Sabena, Belgien
 Air France
 Indonesiens statliga
 civila flygskola*

SAAB
SAFIR



*militärt och civilt
 skolflygplan
 i 17 länder*

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET · LINKÖPING

Polisintendent Ragnar Albin i Malmö har studerat de psykologiska faktorer, som orsakar ungdomsbrotten och har som polisman i ledande ställning en grundlig kännedom om ungdomsbrottslighetens problem.



MOTOR OCH UNGDOM HÖR IHOP

Det finns väl få saker i våra dagar, som inger allvarligare bekymmer än ungdomsbrottsligheten. Det är väl knappast överord att säga, att den är på väg att växa myndigheter och andra, som har med ungdomen och dess problem att skaffa, över huvudet. Ingen tvivlar på att samhället har klart för sig, att den värdefullaste tillgången är ungdomen, och inte spar man på ansträngningarna att på många sätt visa detta, men resultatet är knappast vad man hoppas, ja, på en punkt — beträffande den ungdom som råkat in på kriminella vägar — närmast nedslående. Man diskuterar orsakerna. En del anser att ungdomen släppts alldeles för lös och förordar en återgång till den gammaldags karbasen, när annat inte tycks hjälpa. Mot dem står många, som förkastar den metoden och vill ge ungdomen största möjliga frihet, en del av dem utan att därför vilja skriva under på att allt skulle vara bra som det är.

En polisman tror väl på grund av sina erfarenheter sällan på något radikalt eller någon patentmedicin, när det gäller att behandla människor och söka påverka dem i viss riktning, minst av allt när det är fråga om ungdom. En polisman vill nog helst söka den rätta linjen någonstans mellan de båda ytterligheterna. Ungdomen bör ha frihet men under viss disciplin, och man kommer in på en mängd psykologiska faktorer, som vi här får förbigå.

Man bör emellertid begära, att de äldre inte överlämnar åt ungdomen att fri från alla band på egen hand och efter eget huvud ordna sina fritidsintressen. Men man bör också sträcka sig så långt, att man fordrar en viss grad av psykologisk blick hos dem, som verkligen vill hjälpa ungdomen tillrätta. Detta är viktigt, när man försöker länka ungdomens intressen in på något visst bestämt område. I våra dagar är det inte svårt att hitta ett sådant område. Det finns väl inte många bland den manliga delen av ungdomen, som inte har motorintresset överst på listan. Inte minst polis-männen gör erfarenheter av detta ungdomens ofta allt uppslukande intresse, tyvärr ibland i sammanhang, som inte är enbart roliga och som visar hur illa det kan gå, när ungdomen lämnas att på egen hand söka utlopp för sitt motorintresse. Detta intresse går ofta som en röd tråd genom ungdomars lagöverträdelse. Det är en brist, att inte de äldre mera än som sker försöker psykologiskt utnyttja ungdomens motorintresse i uppfostrande syfte. Man bör inrikta detta intresse på en positiv linje, som ju kan vara av uppbygglig art utan att därför behöva vara menlös eller föga lockande. På sina håll i utlandet har lådbilsporten lanserats och av rapporterna från verksamheten att döma visat

sig ha förmåga att väcka ett osedvanligt intresse inte bara hos de ungdomar i åldern mellan 11 och 15 år, för vilka den är avsedd, utan även hos den stora publiken i samband med tävlingar och liknande. När man tar del av de riktlinjer, som dragits upp för denna sportgren, kan man inte undgå det intrycket, att man har att göra med en idé, som är synnerligen väl genomtänkt. Här skall inte ingås på den tekniska upp-läggningen av sporten utan endast sägas, att idén som den utförts verkar att vara ett lyckat försök att leda ungdomens verksamhetsbegär, sinne för mekanik och tävlingslusta in på ett riktigt spår. Verksamheten ledes av ansvars-kännande vuxna personer och speciell vikt läggs vid att ungdomarna iakttar disciplin. Det förut-sattes, att en fast organisation finns för att ha hand om verksamheten, som i utbyggt skick är en stor apparat.

Om verksamheten bedrivs efter de uppgjorda riktlinjerna, bör den vara välkommen som en ny sportgren för ungdom även i vårt land. Det är svårt att se, varför inte polisen i vårt land liksom i utlandet skulle underlätta en verksamhet, som om den utövas rätt måste vara ett bidrag till lösandet av ett brännande ungdomsproblem. De bekymmer för polisens del, som kanske kan uppstå i samband med tävlingar och andra arrangemang, måste vara blygsamma jämfört med vad som förekommer i andra sammanhang. Men, men — vi har talat om disciplin och betonat vad den betyder i sammanhanget; det behövs säkert inte mer än att ungdomarna — mot det stränga förbud som i det av-seendet gäller inom verksamheten — förlägger övningarna med bilarna till gator och vägar för att polisen och säkert även allmänheten skall ställa sig avvisande till denna form av ungdomssport. Just därför bör denna sport ha möjlighet att i ungdomarna intrumfa en känsla av respekt för givna regler inte minst när det gäller trafiken och det kan vara avgörande för om man skall komma att i sinom tid bli en ansvarsfull och hygglig motorförare eller motsatsen.

»Lådbil» är en blygsam och väl kanske i många ungdomars tycke mindre lyckad benämning på ett fordon, som att döma av erfarenheterna från utlandet bör ha framtiden för sig även hos svenska ungdomar. Polisen har ingen anledning att ställa sig kallsinnig till idén, som kanske har vissa möjligheter att på längre sikt minska dess ungdomliga klientel. Det är värt försöket.

Ragnar Albin



Timmarna före lådbiltävlingen är det hektiskt på reparationsplatsen i depån. Alla träningskador lagas.



I väntan på start. Ekipage efter ekipage rullar fram till uppställningsplatsen och spänningen bland förarna stegras. En del vilar före slaget, en del justerar sina åk.



Strax före start kontrollvägs alla bilar med förare. Ekipage med övervikt diskas obönhörligt.

Start. Nerverna dallrar. Kryp ihop. Minsta möjliga luftmotstånd ger största segerchans. GÅ!



Vägen till vägen är full av kontroller och alla detaljer förs noggrant in på startkortet.

Startblock ger rättvis start. Målet skymtar på 350 m avstånd. 120.000 frågar: Vem vinner?



VINN GRABBARNAS

Är du en prima grabb mellan 11 och 15 år?

Är du motorintresserad? Vill du bli bilägare?

Vill du tävla i pojkarnas eget Grand Prix? Läs då det här!

Ta och fråga pappa om han inte har rattat en lådbil nångång. Jag är villig att satsa mycket på att han kommer att lysa upp i hela ansiktet. Och får han sedan sätta sig och berätta om hur han och hans kompisar hämtade ned barnvagnshjulen från den dammiga vinden, tiggde sockerlådor nere hos handlarn på hörnet, köpte för 25 öre spik i järnhandeln och slog av din farfars bästa hammarskaft under ivriga försök att skapa det verkliga drömmaket så kommer säkert middagsmaten att kallna flera gånger om.

Det där var för 20-25-30 år sedan. I dag ser de riktiga bilarna litet annorlunda ut än de gjorde då och alla pojkars drömmar om en egen bil har både blivit starkare och inriktade mot helt andra mål.

Men det där med lådbilen är väl i alla fall inte någon dålig start. Eller vad säger du Kalle i Örebro, du Göran i Malmö eller du Kurt långt däruppe i Boden?

Vi på Teknikens Värld vill gärna att så många motorintresserade grabbar i åldern 11-15 år som möjligt skall få bli sina egna bilägare! Bli ägare till verkligt förstklassiga lådbilar, bilar som är tekniskt sett så fulländade som möjligt, bilar som är så säkra att de går att tävla med!

Och så har vi kommit fram till den verkliga pangsaken. Visst vill ni grabbar vara med och kämpa i er egen »motor-tävling», ert eget Grand Prix!

I Malmö har en handfull erfarna motor-män, farbröder som kommer ihåg hur det var att vara pojke, bildat Svenska Låd-

bilsförbundet. Och syftet är helt enkelt: låt de unga grabbarna redan i dag få ordentligt grepp om motorism och trafikvett och vi får hänsynfulla och ansvars-kännande motorfordonsförare i morgon. En sak till, varför inte utnyttja ungdomarnas alltmer stegade motorintresse i kampen mot ligabildningar och skränande gathörnsgång?

LB-förbundet och Teknikens Värld vill gärna arbeta hand i hand för den saken, vi tycker båda att den är så pass viktig, så pass behjärtansvärd. Vi har polismyndigheterna — se ledaren på sidan 9 — motororganisationernas ledande män, föräldrar och framförallt — det vill vi tro — grabbarna själva med oss.

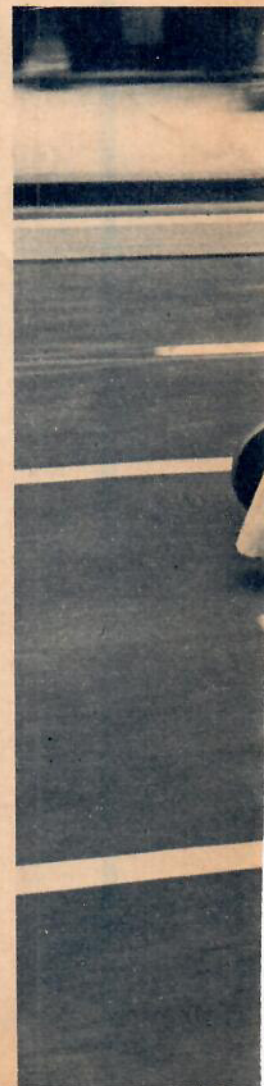
Vi skall berätta litet om de här lådbilarna, som blir litet annorlunda än pappas mästerverk. Idén med lådbilstävlingar kommer egentligen från Amerika, där man arrangerar jättetävlingar, s. k. Soap-Box-Derbyn. Tävlingsformen och den bärande tanken bakom hela historien har emellertid vunnit jättesegrar också i Europa, främst då i Tyskland. Bilderna på de här sidorna berättar om 1956 års Seifenkisten-derby i Duisburg i det väst-tyska Ruhrområdet med 108 tävlande pojkar från 64 olika platser i förbundsrepubliken och inte mindre än 120.000 åskådare runt banan. Man har där haft tävlingar i åtta år och ca 10.000 lådbilar på 300 platser. Men även Italien, Schweiz och Österrike har liknande tävlingar.

(Forts. på sid. 12)

Av LASSE SCHULTZ

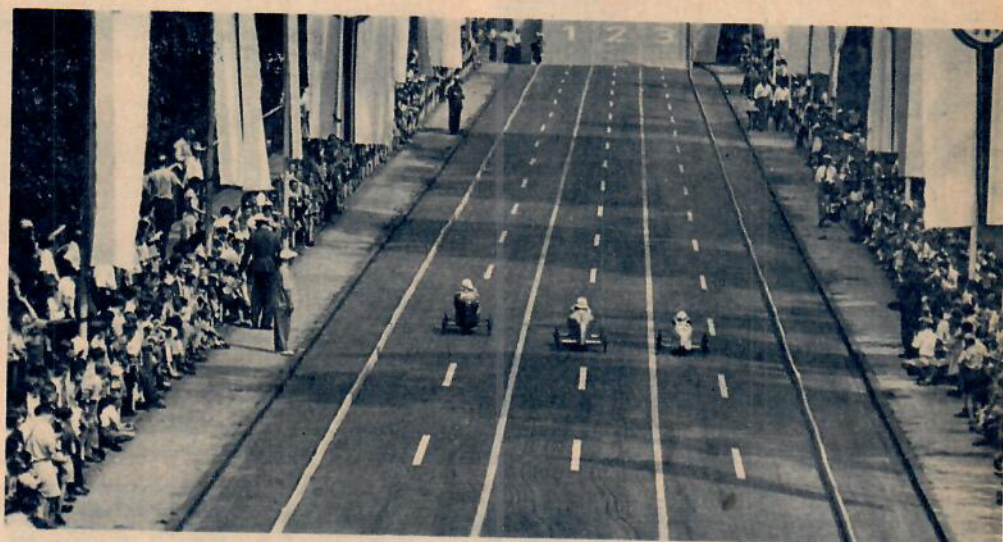
Foto: Inge Stöltzing

Het segervilja. Hjulen snurrar, fortare, fortare. Folk som hurrar. Ögon som glänser fram under färgrika hjälmskärmar. Striden hårdnar. Det gäller nå en plats till finalen.





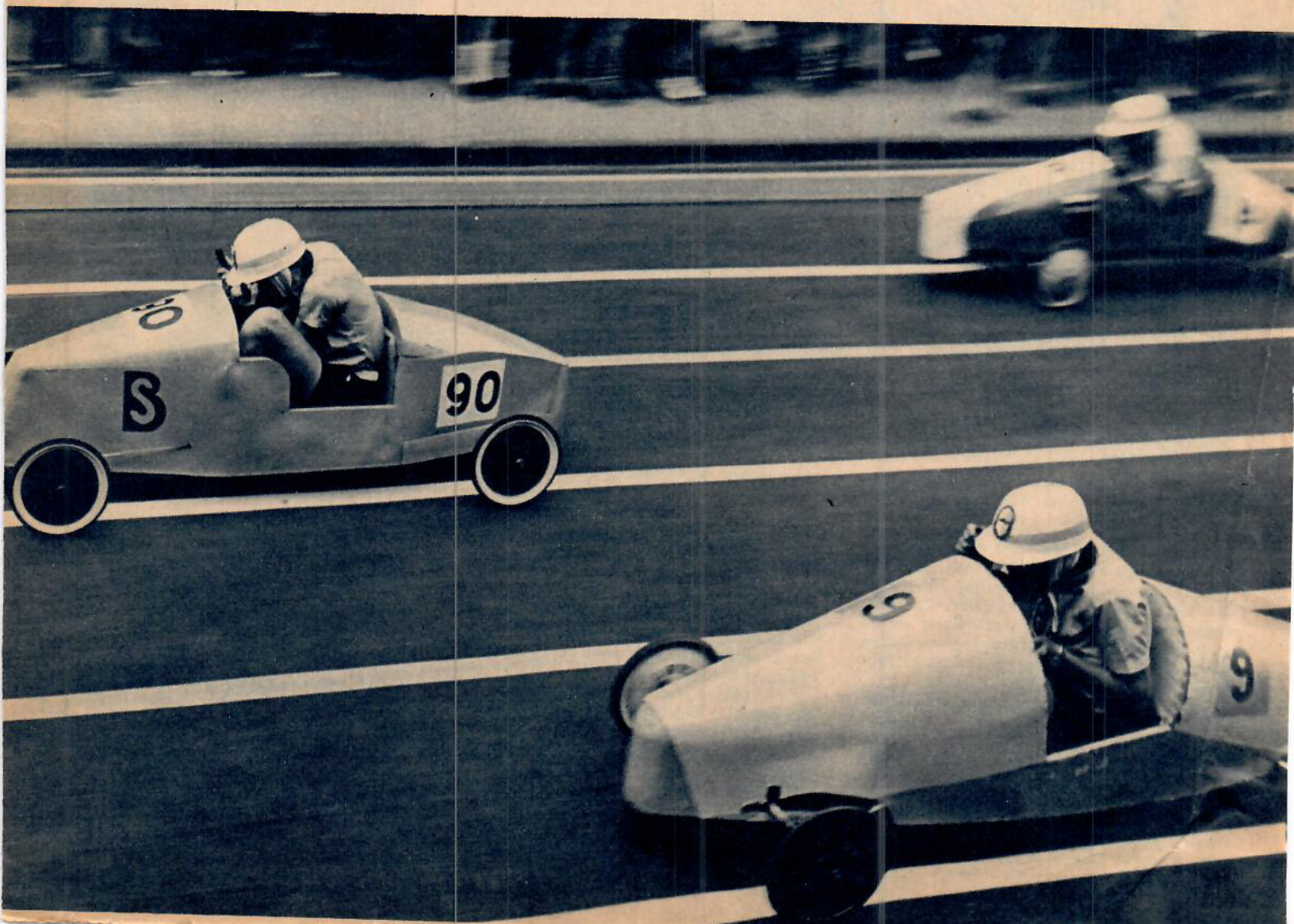
Genom den uppbyggda startplinten blir farten hög från början. Den ökar undan för undan och när segaren går i mål gör bilen 45-50 km/t.

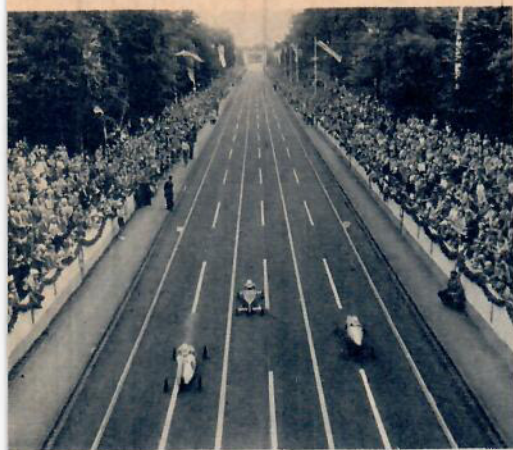


Kampen i full gång. Grabbarna håller stadigt i ratten, minsta onödiga rörelse betyder fartförlust. Nästan innan de lämnat plinten är nästa trio klar för start. 108 grabbar skall tävla i försök, semifinaler och final.

FORTS.

GRAND PRIX!





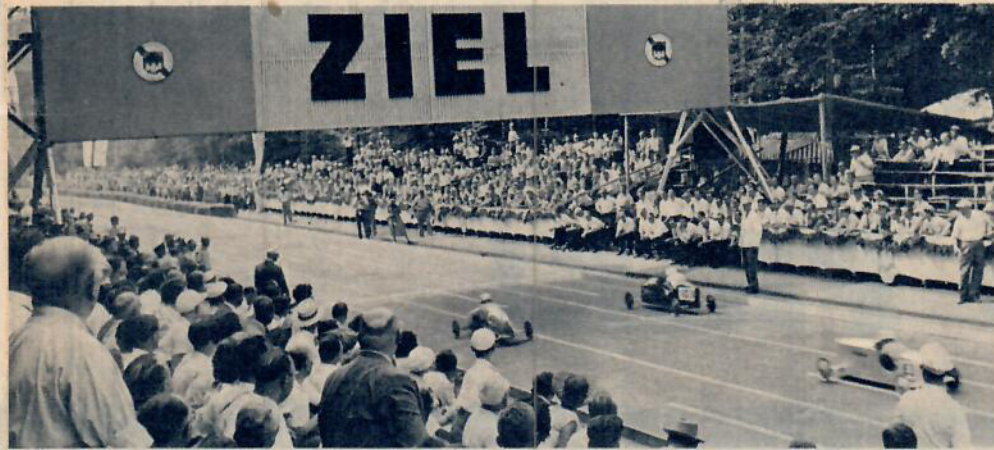
Bara några få meter till den magiska mållinjen. Men än är segraren inte korad — helvass spurt!

Här är en annan dramatisk målsituation. På de allra sista metrarna går den stora, vita bilen t. v. om grabben på den andra ytterbanan, medan bilen i mitten, som länge ledde, blir klart distanserad.



Äntligen släpper spänningen. Loppet är över. Förarna kan råta på ryggen. Men nu kommer ett dramatisk inslag i tävlingen. Uppbromsningen. För hårt tryck på pedalen betyder ofta en vådlig vurp!

Här är han, 1956 års mästare, Jürgen Biehn från Königstein. Segerhyllningen är överväldigande.



Ramen kring de tyska loppen är pampig. Här defilerar pojkarna före starten.



Alla derbygrabbar är klädda i samma gul-svarta dräkter. Här ges instruktioner före ett träningslopp.

De bilar man tävlar med måste ha speciella hjul, som också svenska grabbar kan få genom Svenska Lådbilsförbundet. En hel rad säkerhetsföreskrifter och fixerade mått för lådbilsbygget finns också men när det gäller utformningen av själva karossen får pojkarnas egen fantasi fritt spelrum.

Om försöket att införa denna spännande och lärotrika sport slår väl ut här i landet kommer Teknikens Värld att utförligt presentera hur lådbilsbygget går till och alla de regler som gäller, varför vi här inskränker oss till några få fakta.

Pojkarna som skall tävla måste ha fyllt 11 år före 1 september det år tävlingarna går, men får inte vara fyllda 15 år.

Hela tävlingsekipaget — förare och bil — får inte väga mer än 112,5 kg.

Bilen måste ha de föreskrivna hjulen, reglementsensliga mått och de bestämda bromsarna.

Det var bara några plock i högen av alla bestämmelser, som bevisar fast och väl genomtänkt uppläggning och som inger en känsla av säkerhet både för grabbarna och föräldrarna.

Och varför sådana här bestämmelser? Nu kommer det fina i kråksången, när vi har korat en svensk mästare får han möjlighet att tävla om Europamästerskapet i Duisburg i Tyskland, där första priset är 5.000 D-mark och en resa till VM-finalen i Akron, Ohio, USA; andra priset 3.000 D-mark och tredje 2.000 D-mark. Pengarna får pristagarna inte utnyttja genast utan de sätts in på bankböcker för att användas när segergrabben blir gammal nog

för studier eller lärlingsutbildning i det yrke han väljer.

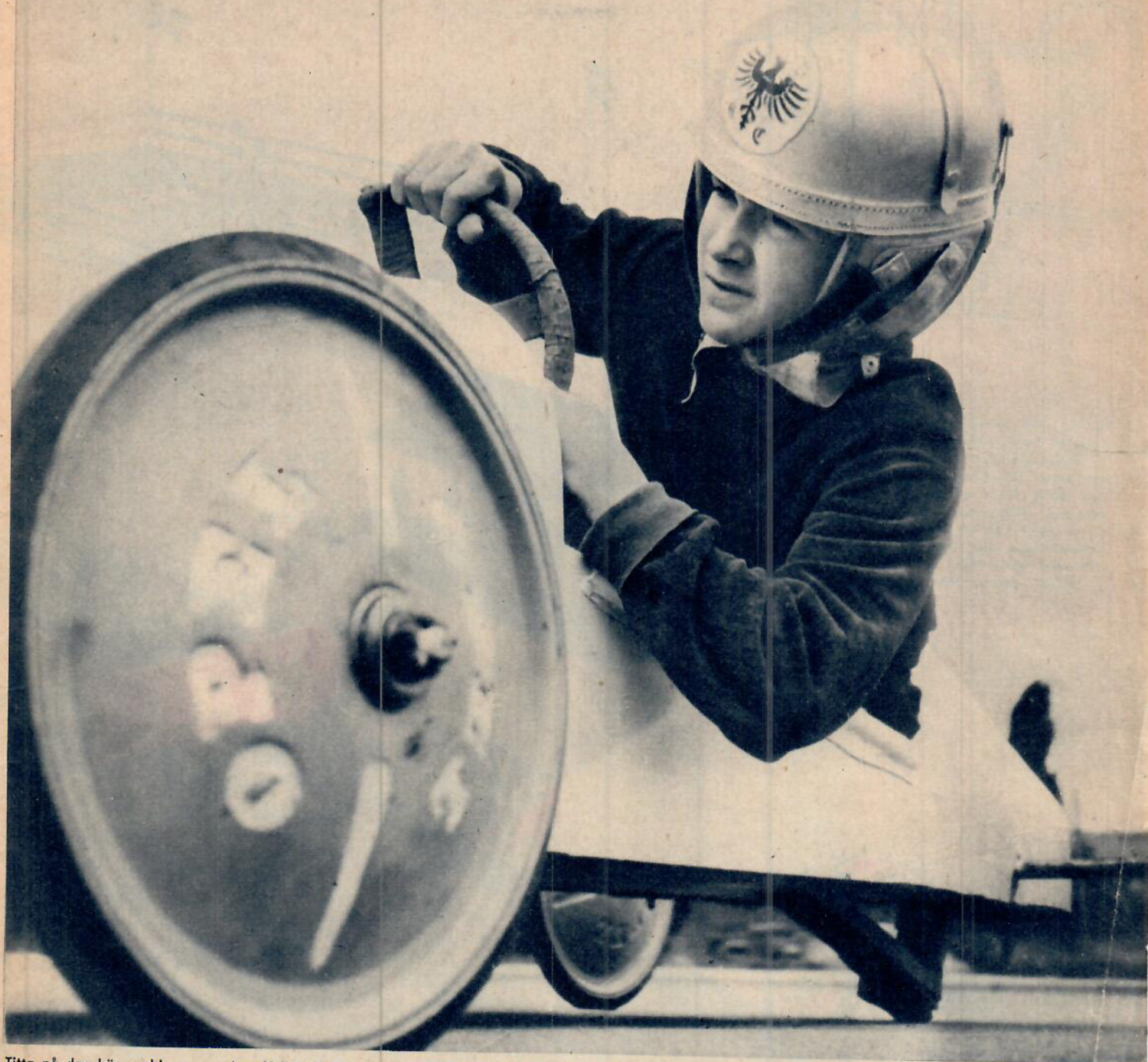
Priset i VM-finalen är bl.a. 5.000 dollar, och med dessa pengar förfar man på samma sätt.

Det där, grabbar, är väl något att kämpa för!

Sedan ni läst detta och följt det spännande och fantastiskt välarrangerade västtyska lådbils-derbyt i bildberättelsen på de här sidorna, stärks ni säkert i uppfattningen om att detta är både roligt och lärorik sport för prima pojkar.

Vi har tänkt oss möjligheten att låta intresserade pojkar få bygga sina tävlingslådubilar på slöjdtimmarna i skolorna så att bygget hela tiden står under sakkunnig kontroll.

Lärare, motorklubsmedlemmar, ledare



Titta på den här grabben, en prima lädbilsförare. Nästa sommar kanske du själv rattar en sådan kärra.

FORTS.

för ideella föreningar av olika slag, ja alla äldre personer, som känner något för den här idén, som är villiga att på sin hemort ställa sig i spetsen för en lokalklubb av LB-förbundet kan fylla i den ena kupongen härintill och skicka in den till Teknikens Världs red., Sveavägen 53, Stockholm Va så snart som möjligt.

Grabbar i åldern 10—15 år, som gripits av tanken på att få bygga sin egen bil, bli egen bilägare, få vara med i grabbar- nas eget Grand Prix kan fylla i den andra kupongen och skicka den till samma adress.

Visar det sig att intresset är vad vi tror kommer vi igen med fullständiga arbets- beskrivningar för lädbilsbyggare. Och så förstås med jättetrevliga, rafflande läd- bilstävlingar på olika platser i landet.

TEKNIKENS VÄRLD 17/56

För LB-grabbar

Jag skulle gärna vilja bygga en lädbil och delta i LB-tävlingar.

.....
namn

.....
adress

.....
telefon

.....
ålder

För LB-arrangörer

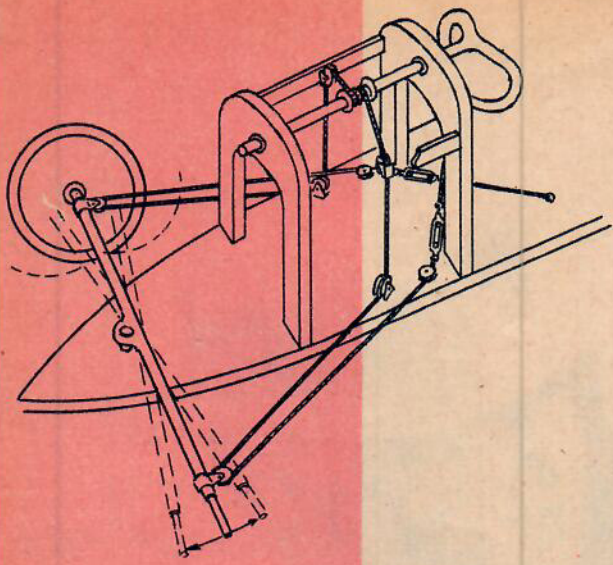
Jag vill gärna vara med och bilda LB-avdelning på min hemort och vill veta mer om arrangemanget.

.....
namn

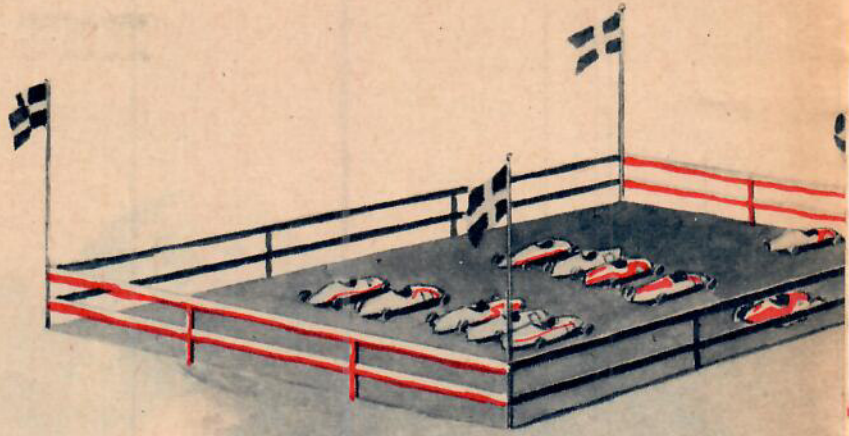
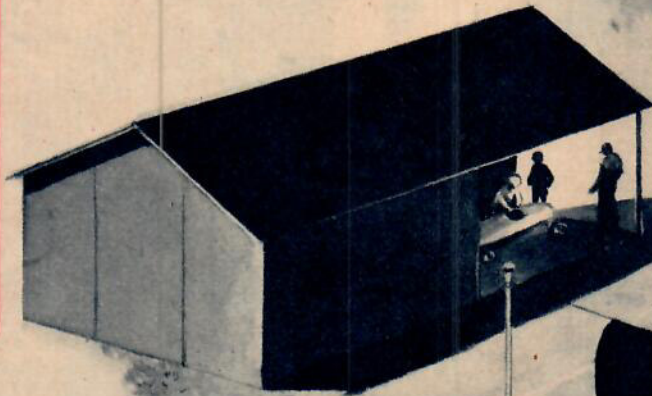
.....
adress

.....
telefon

.....
ev. förening



Så här skall enligt bestämmelserna styrinrättningen se ut. Rattlutning och hjulbas har också föreskrivna mått, som måste följas av lådbilbyggaren. Fjädringsanordningar är förbjudna och bottenplattan måste vara minst två centimeter tjock. Alla regler är till för absolut säkerhet.



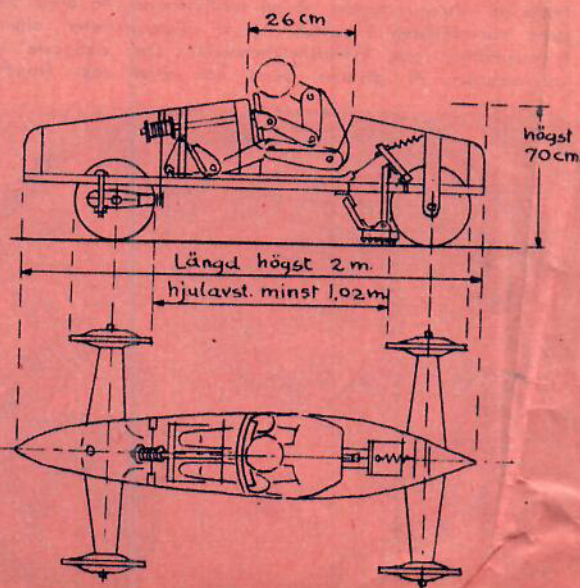


Teckning: ALLAN LÖHTMAN

Grabbarnas eget Grand Prix blir en fartfest. Och en folkfest. I tyska tävlingar samlas ofta mer än 100.000 åskådare när det drar ihop sig till lådbilsderby. Tävlingar av det här slaget kan bli en stor sport också här i Sverige. Pojkarnas motorintresse garanterar massuppslutning. Tänk att få en egen bil! Och de äldres vilja att fostra ungdomen till ansvarskännande motorfordonsförare är väl större än nånsin! Alla intresserade kan komma med — pojkarna som tävlingsförare, de äldre som arrangörer.

Så här kan det se ut vid en lådbilstävling. Färgglada bilar som snabbt pular över asfaltsbanan, massor av åskådare, full verksamhet i kontrollbodar (byggnaden uppe vid startplatsen), ivrigt »mekande» vid reparationsplatsen (huset vid målplatsen) och otålig inspektion och vaksam vakthållning inne på tävlingsdepån (»kalvkätten» med flaggorna). Till de roligaste upplevelserna kan man nog räkna de glädjebrott segrarna brukar få sedan de med full fart fräst in i de halmbalar, som mjukt bromsar bilarna efter mållinjen. Tre domare garanterar rättvisa.

Här är en skiss, som faktiskt kan användas nästan som arbetsbeskrivning, över de mått och data, som gäller för Svenska Lådbilsförbundets bilar. Sittbrunnen har ett bestämt mått, vagnen får inte vara mer än två meter lång, hjulavståndet måste vara minst 1,02 meter och fordonets höjd över marken får inte överstiga 70 centimeter men gärna vara lägre. Om intresset för lådbilsporten visar sig vara det vi väntat här i Sverige kommer utförliga arbetsbeskrivningar och ritningar att ställas till lokalavdelningarnas förfogande liksom alla stadgar för tävlingar.



GRAND PRIX-



Motorsporten är en teknisk sport och avgörandet sker inte bara på tävlingsbanan. Konstruktören har lika stor förtjänst som föraren av en seger i ett GP-lopp.

Av LENNART LILIENBERG

Foto: Lilienberg och P. O. Stackman

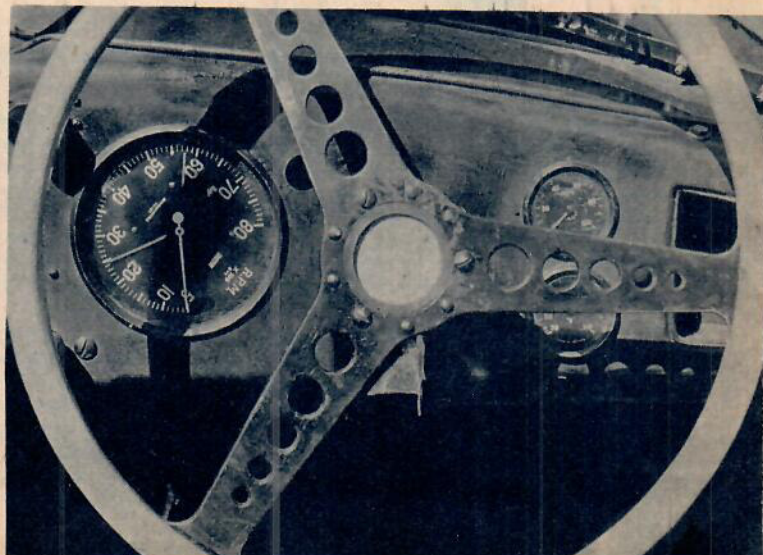
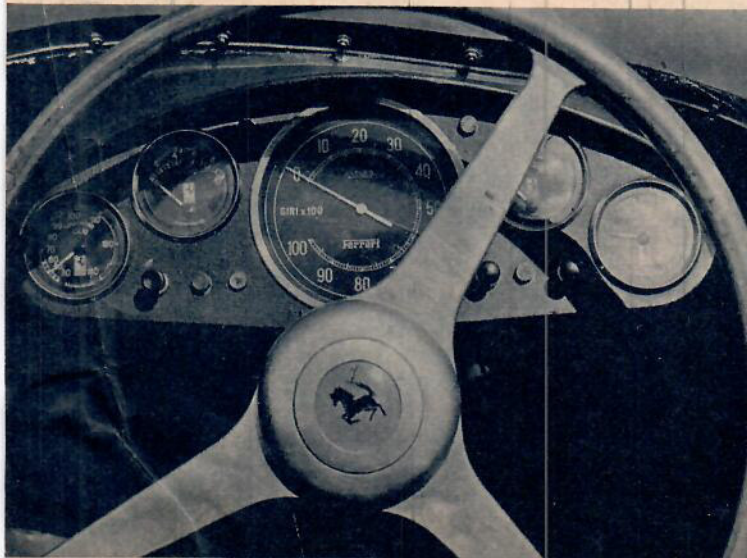
Biltävlingarnas berättigande och tävlingsvagnars finansiering har i många år varit ett kärt diskussionsämne. En del stora fabriker förnekar tävlingarnas värde och påstår att de erfarenheter man når på egna provbanor är av större värde än tävlingserfarenheter. Detta är diskutabelt, på de egna provbanorna har man aldrig tillfälle att göra de direkta jämförelser med konkurrenterna som man kan göra i en tävling. Det är klart att man kan köpa konkurrenternas bilar och prova dem, men det blir ändå aldrig samma sak som på en tävling. I tävlingen blir också resultatet av jämförelsen offentlig medan alla försök på provbanor omges med den tätaste sekretess. Det har också visat sig,

att de bruksvagnar som tillverkas av fabriker som bedriver tävlingsverksamhet genomgående står på ett konstruktivt mycket högre plan än konkurrenterna. För sådana firmor blir också tävlingarna ett sätt att göra reklam.

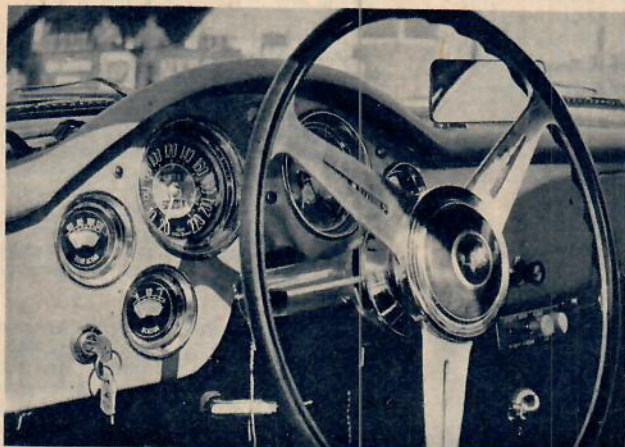
Nu finns det också firmor som t.ex. Ferrari och Maserati som deltar i tävlingar men har mycket liten eller praktiskt taget ingen försäljning av bruksvagnar. Hur kan de finansiera sina dyrbara tävlingsvagnar? Startersättningar och ev. målpengar är de enda tävlingsmässiga inkomsterna och de är långt ifrån tillräckliga. Nu förhåller det sig emellertid så att det finns åtskilliga tillbehörsfirmor
(Forts. på sid. 24)

Detta är instrumentbordet på en fabriksferrari. På ömse sidor om den stora varvräknaren i mitten ser vi oljetrycksmätare, bränslemätare och kylvätsketermometer. Det viktigaste instrumentet, varvräknaren, är givetvis störst och sitter rakt framför föraren.

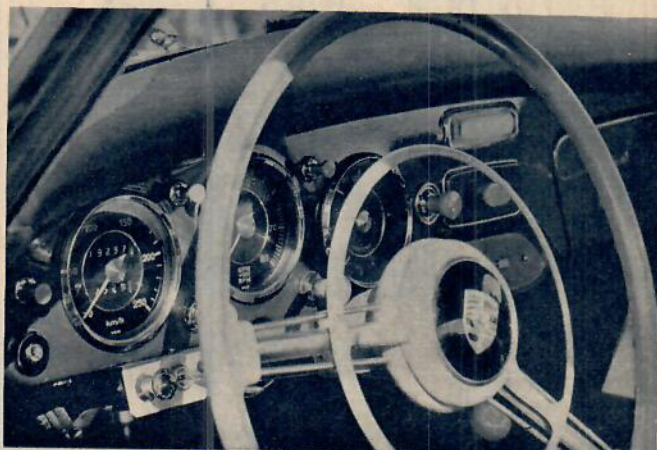
Instrumentbordet på fabriksjaguaren är inte precis vackert. Den märkliga snedvridningen av varvräknarskalan (instrumentet till höger) har en enkel förklaring: när motorn nått max. varvtalet 5.750 varv/min. står varvräknarvisaren precis rakt upp vilket gör att den lätt kan avläsas.



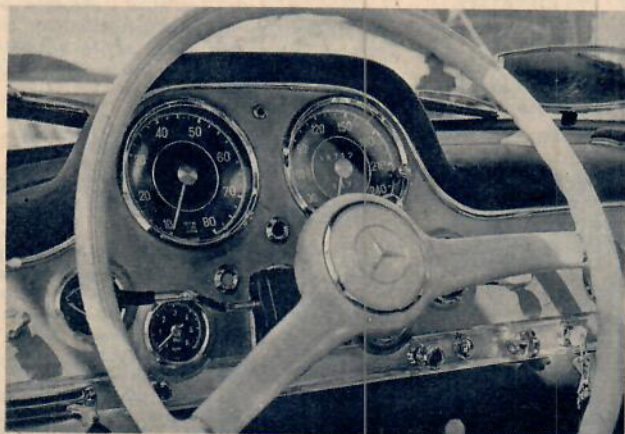
KÄRROR MED KRUT I...



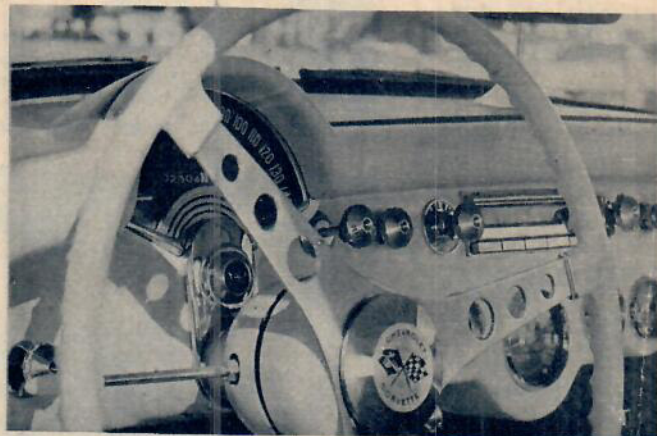
Instrumentbordet på Alfa Romeo Zagato är föredömligt välutrustat. Förutom de båda huvudinstrumenten varvräknare och hastighetsmätare finns kylväsketermometer, bränslemätare, oljetrycksmätare och oljetermometer. Växelspaken skymtar längst ned till höger om ratten.



Porsche Carrera har hastighetsmätare, varvräknare, oljetermometer och bränslemätare. Varvräknaren sitter mitt fram i förarens blickfält, man ser en varnande kontrastfärg på varvräknarskalan mellan 6.000 och 7.500 varv/min., detta räknas som motorns övervarvsområde.



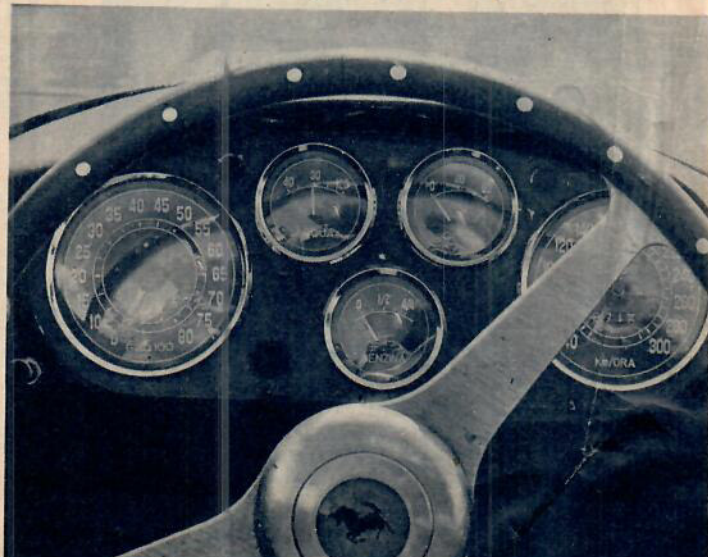
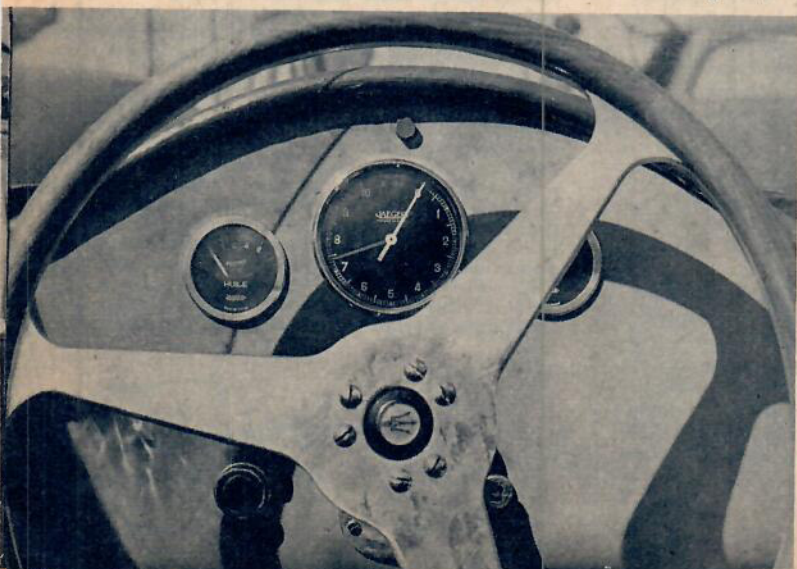
På Mercedes-Benz 300 SL har de båda större instrumenten varvräknare och hastighetsmätare byggts upp för att ligga så nära förarens blickfält som möjligt. Instrumenten är skyddade av en stoppad bländkant som mildrar stötarna vid kollisioner. Fällbar ratt.



Den amerikanska sportvagnen Chevrolet Corvette har en helt annan utformning på inredningen än man är van vid från europeerna. Det stora instrumentet mitt framför föraren är en hastighetsmätare graderad i miles/tim. Övriga instrument sitter på svårlästa ställen.

På Maseratis fabriksvagnar är instrumentutrustningen spartansk. Man nöjer sig med oljetrycksmätare, varvräknare och kylväsketermometer. Lägga märke till den lilla skvallervisaren på varvräknaren, den följer huvudvisaren och stannar där denna visat högsta varv.

På Ferraris »butiksracer» 750 Monza har man lagt ner betydligt mer arbete på instrumentbordet. Instrumenten är omgivna av snygga förkromade ringar och skalor och siffror är hållna i tilltalande kontrastfärger. Här finns också en hastighetsmätare, graderad till 300.





»Flytande tefatet» kallas en gummiflotte, som blivit oerhört populär bland vattensportarna på Rivieran. Flytetyget har konstruerats av fransmannen Adolphe Sermas. Gummiflotten anses tillhöra de säkrare vattensportleksakerna.

HMS Torquay är första enheten i en ny klass brittiska fregatter. Det nya fartyget blir en oerhört effektiv ubåtsdödare. Huvudbeväpning blir sex stora sjunkbombfällare, placerade i ett skyddat batteri på akterdäck. I den nya fregattserien skall även ingå lv-fartyg o. enheter för flygledning.



Provflygarna vid McDonnell Aircraft Co använder hjälmkameror för att filma provflygningar. Piloten riktar in kameran genom att vrida på huvudet. Kameran är en vanlig kulspjutkamera (t. v.).

Här är en ny engelsk bil. Astra heter det trevliga åket, som i England kostar c:a 5.000 kr. Vagnen lär vara ytterst robust och ekonomisk i drift. Astra har en bränslesnål, luftkyld svansmotor. Reservhjulet har sin plats bakom »kylargrillen» (t. h.).



SKRÄCKVAPEN: USA-armén skall få en kulbaneprojektil med 8.000 km räckvidd, meddelar amerikanska raketexperter. Den största svårigheten vid fjärrvapnets konstruktion är att den måste göras tillräckligt stor för att vara effektiv mot avlägsna mål.

TANKBJÄSSE: Salénrederierna har vid Götaverken beställt ett tankmotorfartyg om c:a 39.500 ton d.v. Fartyget är det största svenska som är i beställning och överträffar till storleken alla som nu finns i handelsflottan. Fartyget blir 213 m långt och 29 m brett och skall utrustas med två uppladdade Götaverken-motorer om 10.000 axelhästkrafter. Tankbjäsen får alltså två propellrar, och — vad som är ovanligare — två roder. Erfarenheten har nämligen visat att två propellrar och ett roder ger sämre styrning då farten sjunker. Med ett roder placerat rätt bakom vardera propellern blir styrförmågan bättre.

GOLFRADIO: Golfbollar har en irriterande ovana att hamna på de mest mystiska ställen, där det är nästan hopplöst att hitta dem. Nu har man i USA hittat på att i golfbollarna montera en liten transistorändare, som ger en så pass stark signal att den kan uppfångas med en fickradiomottagare. Mottagaren har en liten ramantenn, varför det är en enkel sak att pejla in den transistoriserade golfbollen.

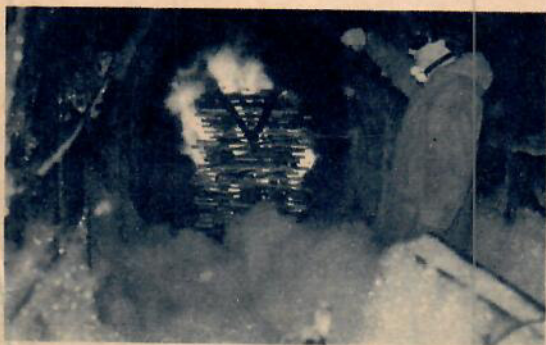
LUFTIGT: Den nya ryska lastbilen ZIS-157 har en liten kompressor bredvid motorn, som efter behag pumpar upp bilringarna under gång. Då vagnen kommer ut på en hal väg eller i snösörja, vrider föraren på ett handtag vid instrumentbrädan och släpper ut luft ur däckens för att få bättre gripbarhet mot vägbanan. Lufttrycket kan sedan ökas då man kommer ut på bättre väg.

DJUPDYKARE: En brittisk matros har i dykarklocka gått ned till ett djup av 351 m vilket uppges vara rekord för detta slags dykarutrustning. Dykningen företogs utanför norska kusten.

LJUDKAMERA: I Amerika har man konstruerat en ljudkamera, i vilken man använder ultraljudvägor med ett svängningstal av tre milj. i sekunden och med en längd av 0,5 mm. Ljudkameran används för ungefär samma ändamål som röntgen. Nerver, inre organskador etc. kan undersökas utan att det uppstår störande oklarhet på bilden. Så här fungerar ljudkameran: Genom en plastbehållare fylld med vatten passerar ljudvägor från en ljudgivare. Behållaren läggs mot huden eller också kan den kroppsdelen, som skall undersökas, sänkas ned i vattnet under fotograferingen. De återkastade ljudvägorna koncentreras med hjälp av en s. k. ljudlins på en piezoelektrisk kristall, som förvandlar ljudets svängningar till elektriska impulser.

JÄTEKUPA: Den amerikanske ingenjören LeTourneau har uppfört en jättebyggnad i aluminium i Longview, Texas. Byggnaden är 91,5 m i diameter och 26 meter hög samt rymmer 12.000 personer. Trots de enorma måtten väger byggnaden endast 77 ton. Byggnaden påminner om en väldig ostkupa. Då byggnaden uppfördes från centrum till periferin behövdes inga byggnadsställningar utan man kunde hela tiden arbeta på marken.

METALLPLAST: Metalliserad plastfolie är en ny grupp av material, som kombinerar plasternas flexibilitet och låga priser med flera av metallernas egenskaper. Metallskiktet på plast har många tilltalande egenskaper. Det kan göras mycket dekorativt, har god reflexionsförmåga för ljus och värme samt leder värme och elektricitet. Användningsområdena är många, inte minst inom den optiska och elektriska industrin. Så kan t. ex. okrossbara svetsglasögon, solglasögon, filmdukar, elektriska värmeelement och tryckta radiokretsar tillverkas av metalliserad plastfolie.

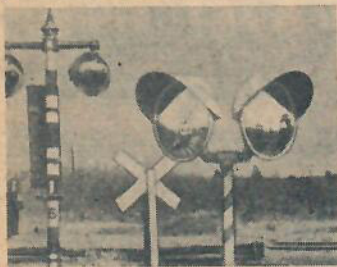


Hundratals liv kunde kanske ha räddats, om man försökt släcka den väldiga belgiska gruvbranden med vanliga såpbubblor. Släckningsmetoden går ut på att driva fram en vall såpbubblor med komprimerad luft. Engelsmännen har provat metoden i sina gruvor och funnit den pålitlig.

Opel Rekord tillhör vårt lands mest populära personbilar. Redan nu har 1957 års modell presenterats, den har fått ny grill och förbättrad växellåda. Ögonlock över strålkastarna och nya kromlister hör också till nyheterna på Opels 57:a.



Heri Teve



”Ögon” i järnvägs korsning

Med speglar av den här typen försöker man i Japan minska antalet olyckor vid järnvägs korsningar. En trafikant som nalkas korsningen kan i spegeln tydligt se spåret över 500 m åt vardera hållet.



”Skata” på perrongen

En kraftig dammsugare som rengör både tågen och perrongerna används på tyska järnvägsstationer. Under vagnen finns roterande borstar och stora sugmunstycken. Apparaten, som populärt kallas »Skatan» rengör 8.000 m² i timmen.



Universallröntgen

Utrustning både för röntgenfotografering och genomlysning har den här röntgenapparaten. Bordet kan vridas ända till 180 grader och patienten fotograferas i alla ställningar med apparaten.

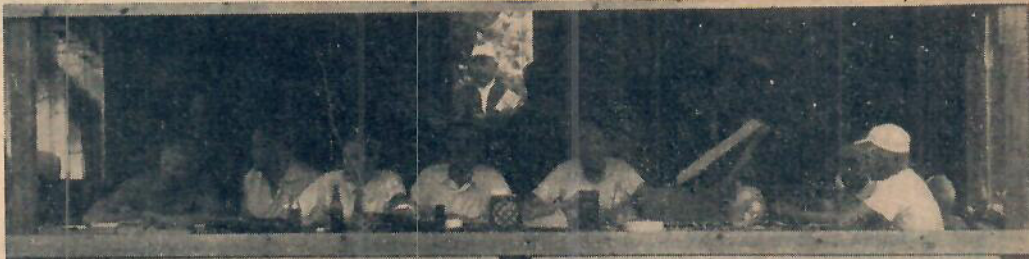


Fredlig radioaktivitet

General Electric har börjat forska i radioaktivitetens fredliga användning. På bilden studerar en av deras ingenjörer skenet från en kvantitet radioaktiv kobolt vars strålning motsvarar hela världens radiumförråd.

TEKNIKENS VÄRLD 17/56

STOPPUR STOPPAR INTE



Mer än så här ser inte publiken av tidtagarna. Tiderna knäpps inte med vanliga stoppur, det skulle kräva orimligt mycket personal och ger inte tillräcklig noggrannhet. I stället används en mekanisk/elektrisk apparat.

Text och foto
LENNART LILJENBERG

Tidtagningen vid internationella motorevenemang är mycket svårare än man tror. Enligt de internationella bestämmelserna skall varje varv tid och sluttid för varje förare redovisas i tidtagningsprotokollet. Tänker vi oss ett lopp med 30 startande som skall köra 30 varv blir det 900 tider!

Tidtagningen i Kristianstad kunde inte klaras med vanliga stoppur, SMK:s tidtagargång — landets enda internationellt godkända tidtagare för internationella motorevenemang — använder helt annan apparatur.

De elva tidtagarna står under befäl av ingenjör Stig Lindström och är placerade i en kiosk med glasväggar som byggts upp vid mällinjen. Kioskens främre glasvägg går parallellt med banan, på denna väggs insida finns ett väggfast bord, tidtagarbordet. Ungefär mitt på bordet står huvudapparaterna: en klocka, en tidskrivare och en telegrafnyckel. Klockan är ett mycket noggrant justerat precisionsinstrument som går med ett maximalt fel av någon sekund per dygn. Denna klocka står via kablar i förbindelse med telegrafnyckeln och tidskrivaren. Genom tidskrivaren löper en pappersremsa med konstant hastighet. Varje se-

kund stämplas remsan med en tidsangivelse som stämplas in med siffror ungefär som på en räknemaskin. Telegrafnyckeln står också i förbindelse med tidskrivaren, när nyckeln trycks ned stämplas ett märke på remsan. På avståndet mellan detta märke och närmaste sekundangivelse kan man utläsa vilken tid nyckeln tryckts ned.

Varje gång en tävlande passerar mällinjen trycks nyckeln ned. Den tävlandes tid finns då instämplad på remsan, som går vidare till en man som skriver på remsan vilket startnummer tiden gäller. För att hålla reda på ordningsföljden finns en ropare som ropar ut startnumren på de tävlande i den ordning de passerar mällinjen. Två man skriver ned vad roparen säger, den ena skriver på en remsa och den andra på ett block med numrerade blad. Den som skriver på remsan ger samtidigt uppgift om ordningsföljden till en man som för ett s.k. varvprotokoll, en tabelluppställning som visar hur många varv varje tävlande kört. De numrerade bladen från blocket skickas till den man som skriver startnumren på remsan från tidskrivarapparaten. Han har en assistent som överför tiderna från

tidskrivarremsan till resp. startnummer på bladen. På bladen står alltså startnumren i ordningsföljd med tillhörande tid då de passerat mällinjen.

Bladen överförs nu till räknegruppen, som består av fyra till sex man. Dessa sitter vid ett separat bord, placerat vinkelrätt mot tidtagarbordet. Räknegruppens personal subtraherar fram varv-tiderna och överför dessa till speciella kort. Dessa kort görs i ordning före tävlingens början, ett för varje förare. Kortet skickas sedan till en snabbtextare som skriver in varje varv tid i det definitiva huvudprotokollet.

Det säger sig själv att detta tidtagningssystem måste drivas med rutinerad personal för att fungera rätt. De flesta har erfarenhet ända från 1947, och det har hittills aldrig hänt att något allvarigare fel uppstått. Fel får helt enkelt inte uppstå, då går hela loppet åt pipan.

Många säkerhetsåtgärder finns till hands om något skulle hända. Det finns t.ex. ett antal stoppur för manuell tidtagning om huvudklockan skulle stanna (vilket aldrig hänt). Om någon skulle misstas ordningsföljden finns roparens angivelser inspelade på band.

På bilden t. h. ser vi längst till vänster tidskrivaren. Bredvid denna syns klockan. Mitt på bilden skimtar telegrafnyckeln.



Ing. Stig
Lindström.

Remsan från tidskrivaren leds via en lättmetallskena till en man som skriver på remsan vilket startnr resp. tid gäller.



Blick på tidtagarbordet. En tävlande passerar just och nyckeln trycks ned.

FORD V-8 CUSTOMLINE

PROVKÖRD VID TV:s TESTAVDELNING
AV INGENJÖR OLLE LINDAHL

Foto: Nils Ingvar Svensson

Det är ingen tvekan om att ett mycket större antal bilister i vårt land skulle välja en amerikansk bil om de kunde bortse från kostnadssynpunkterna. Genom vår ofördelaktiga dollarkurs kommer idag de amerikanska »folkbilarna» att här i landet betinga allt för höga priser. Och vi får lätt den uppfattningen att de amerikanska bilarna är några slags kvalitativa lyxbilar. Istället är dessa vagnar mer än alla andra bilar billiga massprodukter i sitt hemland. Härmed är inget förnedrande sagt om kvaliteten på vagnarna. Amerikanerna har i komfort-hänseende, mekanisk kvalitet, motorteknik m. m. kommit mycket långt och bilarna är i dag ännu mycket bättre än vad man i allmänhet tror.

Under den vecka som vi provkört Ford Customline med den minsta V-8:an har vi blivit mycket imponerade av motorns obefintlighet i akustiskt avseende, samtidigt som vi ofta med förtjusning använt oss av bilens enastående accelerationsegenskaper. Ur säkerhetssynpunkt betyder det mycket att kunna avsluta en omkörning så snabbt som möjligt. Att Forden härvidlag är ypperlig framgår kanske bäst av siffrorna i accelerationstabellen. Det bör dock nämnas att vagnen uppnår 80 km/t från stillastående efter endast 10,2 sekunder.

(Forts. på sid. 22)



Vagnbeskrivning

Typ: Ford Customline V-8 1956.
Tillverkare: Ford Motor Co, USA.
Generalagent: Ford Motor Co, Stockholm.
Pris: 15.850 kr vid leverans fabrik i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem, tillkommer för överväxel 700 kr, för helautomatisk växellåda 1.250 kr.
Skatt: 334 kr per år, investeringsavgift 1.340 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av både vent. och cirk. typ ingår i bilens pris. Imsprutor för varmluft finns. Ventilation för kallluft finns. Ventilationsfläkt för låg fart finns (ingår i värmesystemet). Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår i bilens pris. Radio ingår icke i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Backlampa finns.

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar 1.525 kr. Fabriksny servicemotor 2.290 kr. Sats kolvar (av första överdim.) jämte kolringar och kolvultar 256 kr. Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar 92 kr. Cyliinderlockspackningar 11 kr. Termostat för kylsystem 16 kr. Oljereparationsinsats 13: 25 kr. Strömfördelarlock utan kablar 17 kr. Kopplingslamell 125 kr. Sats bromsbackar med nya belägg 105 kr. Ett däck kostar 143 kr med svart sida, 163 kr med vit. Vindruta 396 kr. Höger framflygel grundad, omonterad 280 kr. Stötfångare 309 kr komplett med alla detaljer.

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser f. n. under utarbetning. Ventiljustering ca 13 kr. Byte av kopplingslamell ca 29 kr. Montering av bytesmotor ca 150 kr. Byte av cyliinderlockspackning 87 kr. Byte av samtliga bromsbelägg ca 46 kr. Ventilslipning med sotning ca 130 kr.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektfull vid tjänstevikt 106 hk/ton.
Effektfull vid lastad vikt 83,5 hk/ton.
Spec. bromsarea 713 cm² per ton tjänstevikt.
Antal rattvarv 4¼ mellan fulla framhjulslutslag.
Vändcirkeldiameter: 12,2 m.

MOTORNES NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 173 hk vid 4.400 varv/min.
Vridmoment: Max. 36 kpm vid 2.400 varv/min.
Medelkolvhastighet: 2,79 m/s vid 1.000 varv/min.
Effektivt medeltryck: 7,95 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 39 hk/liter.

TEKNISKT

Vagnstomme: Helsvetsat stålkarosseri med separat lädbalkram. Fyra dörrar, bagagerum baktill, åtkomligt utifrån. Motorn framtill, vagnen bakhjulsdriven.
Inredning: 6 sittplatser. Hel soffa fram och bak.
Motor: 8 cyl. fyrt. vätskekyld V-motor med toppventiler.
Cyl.-diam. 91,95 mm, slaglängd 83,82 mm, slagvolym 4.450 cm³.
Kompr.-förh. 8,0:1. Max.effekt 173 hk SAE vid 4.400 varv/min.
Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling samt treväxlad manuell växellåda manövrerad med rattväxelspak.
Hjulställ: Fram: separatfjädring med spiralfjädrar, parallellarmar och kuller. Bak: stel axelbrygga och långsgående bladfjädrar. Hydrauliska teleskopstötdämpare runt om. Ringdimension 6,70×15".
Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Handbromsen påverkar mekaniskt bakhjulen. Total bromsarea 1.165 cm².
Styrinrättning: Typ rulle och skruv. Utväxling 25,3:1.
Elsystem: 12 V, generatoreffekt 450 W, batterikapacitet 55 Ah.

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 504 cm, bredd 193 cm, höjd 155 cm, hjulbas 293 cm, spårvidd fram 147 cm, bak 142 cm, markfrigång 20,6 cm.

Innerråd: Framsätets bredd i höfthöjd 154 cm, baksätets d:o 150 cm. Bredd i axelhöjd fram 140 cm, bak 140 cm. Framsätet går att skjuta



TV-betyg

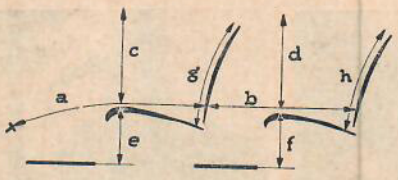
Särskilt bra:

- Mycket tystgående och kraftfull motor.
- Blixtrande acceleration för säkra omkörningar.
- Bilen är lättkörd trots sin storlek bl. a. genom att alla fyra hörnen syns från förarplatsen.

Mindre bra:

- Ratten är så högt placerad att dess överdel skymmer något av sikten för en förare av normallängd.
- Broms- och kopplingspedalerna sitter väl högt.
- Backspeglarna visar endast halva bakrutan.

6,5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 45,6 cm. a 90 cm, b 82 cm, c 93 cm, d 93 cm, e 33 cm, f 34 cm, g 56 cm, h 64 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 120 cm, höjd 45 cm, bredd 115 cm.



Vikt: Tjänstevikt 1.635 kg (körklar med förare), lastad vikt 2.075 kg (körklar med 6 vuxna + 90 kg bagage).

Provresultat

De olika växlar	Ettan	Tvåan	Trean
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellädans utväxlingsförh.	2,57	1,63	1,0
Slutväxelns utväxlingsförh.	3,78	3,78	3,78
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	9,7	6,17	3,78
Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t	13,2	20,8	33,9
Antal motorvarv per körkilometer	4.550	2.880	1.770
Kolvväg, m/körkm.	763	483	297
Max. effekt o. medelkolvh. 12,3 m/s uppnås vid km/t	58	91,5	149
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	31,7	50	81,5
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	624	397	243

ACCELERATIONSTIDER

Acceleration genom växlar: 0-50 km/t 5,2 s, 0-80 km/t 10,2 s, 0-100 km/t 15,4 s, 0-120 km/t 21,6 s.
 1 km stående start: 36 sek.
 Acceleration på enstaka växlar:
 Tvåan: 30-50 km/t 3,0 s, 50-80 km/t 4,0 s.
 Trean: 30-50 km/t 5,5 s, 50-80 km/t 5,7 s, 80-100 km/t 5,2 s.
 Alla prov utfördes med två personer i vagnen.

BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfaltväg en bromskraft av 18 28 45 68 75 78 procent av vagnvikten vid ett pedaltryck av 10 15 20 25 30 35 kg.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 85 km/t, upp till 150 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 1,8 l/mil. Samma sträcka, lugn körning (medelfart ca 59 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 1,18 l/mil. Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 1,6 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 120 140 km/t vid en verklig fart av 27,3 47 73,2 91 109 128 km/t
 Vägmätaren visade 6 procent för lång vägsträcka
 Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 3,0 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).

ÅTKOMLIGHETSBETYG

(Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god).
 Inställning av förarsäte 3. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätepåfyllning 3. Batteri 3. Oljefilter 1. Tändstift 1. Strömfordelare 2. Förgasare 2. Bromsvätskebehållare 3.

Den till synes stora motoreffekten på 173 hk är inget onödigt öseri i hästkrafter. Alldenstund man lyckats få den stora motorn att vid lugn körning förbruka en helt normal bränslekvantitet, så kan man betrakta den stora motoreffekten som en mycket värdefull men dold kraftreserv som man ej behöver betala för förrän man vid behov utnyttjar den. Vid lugn körning användes endast ca 20-30 procent av motorns maximeffekt för framdrivningen av bilen. Det skall dock villigt medges att en dylik motor med ett ryckigt körsätt och en förare som är tung i högerfoten kan bli rätt dyrbar i bränslehänseende.

Motorn arbetar vibrationsfritt och lugnt över hela sitt varvtalsområde och har en sådan smidighet att den som inte är trakterad av att växla ej heller behöver röra växelspaken mer än vid start. Marschfarten kan efter behov läggas mellan 80-140 km/t utan att motorn protesterar.

En närmare granskning under huven av motorns yttre imponerar ej lika mycket som motorns funktion. Avgasrörens placering verkar dåligt vald och därmed har även tändstiften kommit illa till. De sitter nämligen under de heta utblåsningrören varför de är mycket besvärliga att komma åt när motorn är varm.

Vägegenskaperna hos denna bil är så goda att de helt svarar mot fartresurserna. Styrningen är behaglig med en lagom stor återgångstendens på ratten. Den exakta styrprecisionen saknas dock. Rattutväxlingen är i största laget.

Vagnens viktfordelning och relativt hårda fjädring ger god stabilitet på vägen utan några överdrivna svajningstendenser. Vid mycket hård drivning genom kurvor på gropiga vägar har bakaxeln en tendens att stöta och härvid glida i sidled.

Åkkomforten är utmärkt. Härtill bidrar sätenas utformning. För en passagerare i baksätet är dock fjädringen nästan i stötigaste laget. På gropig grusväg förefaller det som om bakhjulen studsade för mycket. Man bör därför se upp, så att man varierar ringtrycket efter belastningen och ej åker med för hårdpumpade ringar.

Bromsarna har mycket god verkan så länge man håller sig inom 60-70 procent av toppfarten. Vid upprepade bromsningar under 100 km/t klarar bromsarna sig bra men vid flera max.-bromsningar från 150 km/t så mattas bromsarna mycket snabbt genom den stora värmeutvecklingen. Detta förhållande vidlåder dock (och tyvärr) samtliga amerikanska bilar som ej har skivbromsar.

Pedaltrycket är som framgår av provresultaten behagligt avvägt i förhållande till bromsverkan.

Den manuella växellådan manövreras med rattväxelspak som har god precision men samtidigt är mycket lättskött. Växellådans synkronisering är perfekt.

In- och urstigningen till båda sätena går lätt och bekvämt. Dörrarna är breda och golvet plant. Takkonturen sluttar alltför

mycket vid bakkörrarna och instigningen bak kunde vara ändå bättre om inte det praktiska hade fått vika för formgivarnas önskan att ge vagnen svepande linjer.

Körställningen är komfortabel. Ratten är placerad i en behaglig vinkel. Överdelen av ratten har dock kommit så högt att den skymmer sikten något för en förare av medellängd.

Pedalerna har fått en rejäl utformning och är placerade med lagom inbördes avstånd. Framsätets sittdyna skulle bli bekvämare för benen om den vore något högre i framkant.

Sikten är minst sagt fullgod genom den stora panorama-vindrutan. Från förarplatsen ser man bilens alla fyra hörn (för att se de bakre får man lov att sträcka på halsen) vilket är av största betydelse för att bilen skall vara lättkörd i stads- trafik och vid parkeringsmanövrer. Bakåt visar backspeglarna med sitt plana glas endast halva bakrutan. Med en något konvex spegel skulle sikten vara fullkomlig även bakåt.

Vindrutetorkarna är vakuumdrevna och saktar farten vid hög belastning av motorn. För övrigt arbetar torkarna effektivt, men lämnar en död sektor mitt på rutan. Strålkastarna ger mycket gott ljus varför hastigheten kan hållas hög även i mörker, om så behövs. Instrumenten är bra samlade rakt framför ratten och de sitter högt placerade under en djup reflexhindrande skärm som gör att de ej speglar sig i vindrutan vid mörkerkörning. Samma skärm ger dock i solsken upphov till relativt störande reflexer i vindrutan genom att den liksom instrumentpanelen i övrigt är blankklackerad. Instrumenten är fullständiga och omfattar även klocka.

Karossens inredning är utförd med god finish, men instrumentpanelen har fått en sådan form att den bildar en ganska spetsig vinkel. Detta har medfört att det man lägger i handskfacket ramlar ut när man öppnar luckan.

Värmesystemet förefaller att ha en kapacitet som är tillräcklig för svenska förhållanden. Friskluften tas in genom lågt placerade kanaler från fronten. Bakkörrarna saknar ventilationsfönster för dragfri ventilation.

Bagageutrymmet är stort och praktiskt, men vi har dock sett amerikanare med större bagageplats.

Chassiramen verkar stabil utformad. Likaså ger framhjulsupphängningen med kulleleder istället för styrsjindlar ett stabilt intryck. Parallellarmarnas inre vridpunkter är lättåtkomliga uppifrån genom motorhuven och verkar att medge enkelt justeringsarbete.

Karossen har s. k. säkerhetslås på dörrarna. Detta skall hindra dem från att kastas upp vid en kollision.

Själva karossen var ej helt skrammelfri på provvagnen, men det kan ha varit en servicesak.

Framflyglarna och motorhuven vibrerar oväntat mycket vid hög fart eller körning på dålig väg.

Totalintrycket av bilen är att den är en mycket trafiksäker och behaglig amerikansk folkvagn som tyvärr är något av en lyxvara hos oss.



Den lilla V-8:an ger hela 173 hkr men bränsleförbrukningen kan ändå hållas nere vid lugn körning.

Ratten sitter väl högt och skymmer delvis sikten.



Den stora bakrutan ger utmärkt sikt bakåt men tyvärr kan den inte utnyttjas helt med en plan backspegel.

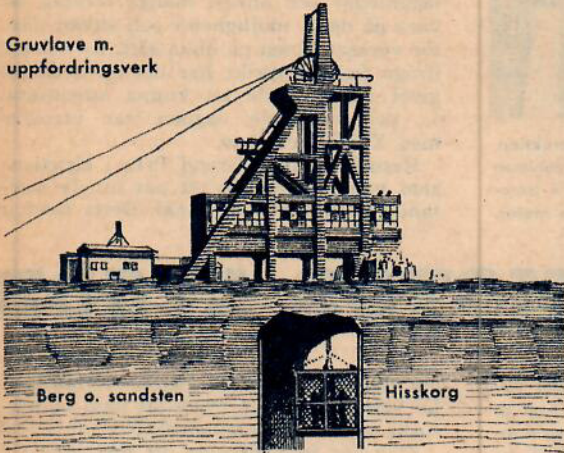


Instrumenteringen är riklig och omfattar även klocka. En skärm förhindrar vindrutereflexer men ger själv reflexer i solljus.

Bagageutrymmet på Ford Customline är väl tilltaget utan att hänsa till de största på bilar av amerikanskt snitt. Reservhjulets placering stjäl ganska mycket av utrymmet.

MOTA DÖDEN I GRUVAN

Gruvlave m. uppfordringsverk



Berg o. sandsten

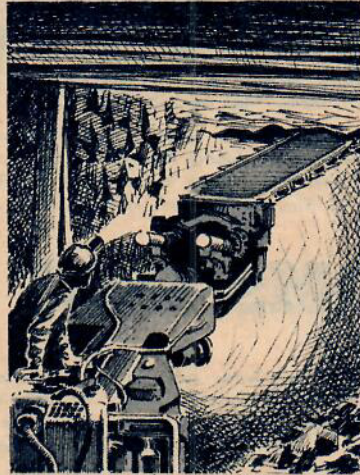
Hisskorg

Världen skakades av gruvkatastrofen i Belgien. Hundratal människor kvävdes eller brändes ihjäl i det brinnande infernot under jorden. Marcienne-gruvan var en gammaldags anläggning med eldfängd inredning och bristfälliga säkerhetsanordningar.

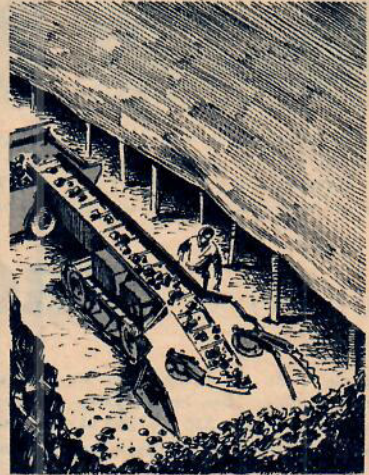
I moderna gruvor vidtas omfattande anordningar för arbetarnas säkerhet. För att hindra ras förstärks gruvtakets redan vid brytningen med kraftiga träpelare, s.k. props. Dessa ersätts sedan med stålbågar. Automatiska larmanordningar varnar för giftiga gaser och eld.

På denna röntgenteckning av en modern kolgruva ser vi längst upp t.v. hur kolet bryts med en Moore-traktor. Det brutna kolet lastas med en lastmaskin (bilden längst upp t.h.) på transportband (bilden längst ned) som vidarebefordrar kolen till dieseldrivna tåg. Från tågen förs kolen via gruvhissen till ytan. I otillgängliga schakt bryts kolen med hjälp av handmanövrerade elektriska borrar (bilden i mitten).

Röntgenteckning: Magnus Gerne



Meca Moore-traktor som bryter och transp. kol



Mekanisk lastmaskin. Två klor skyfflar kolen till ett transportband

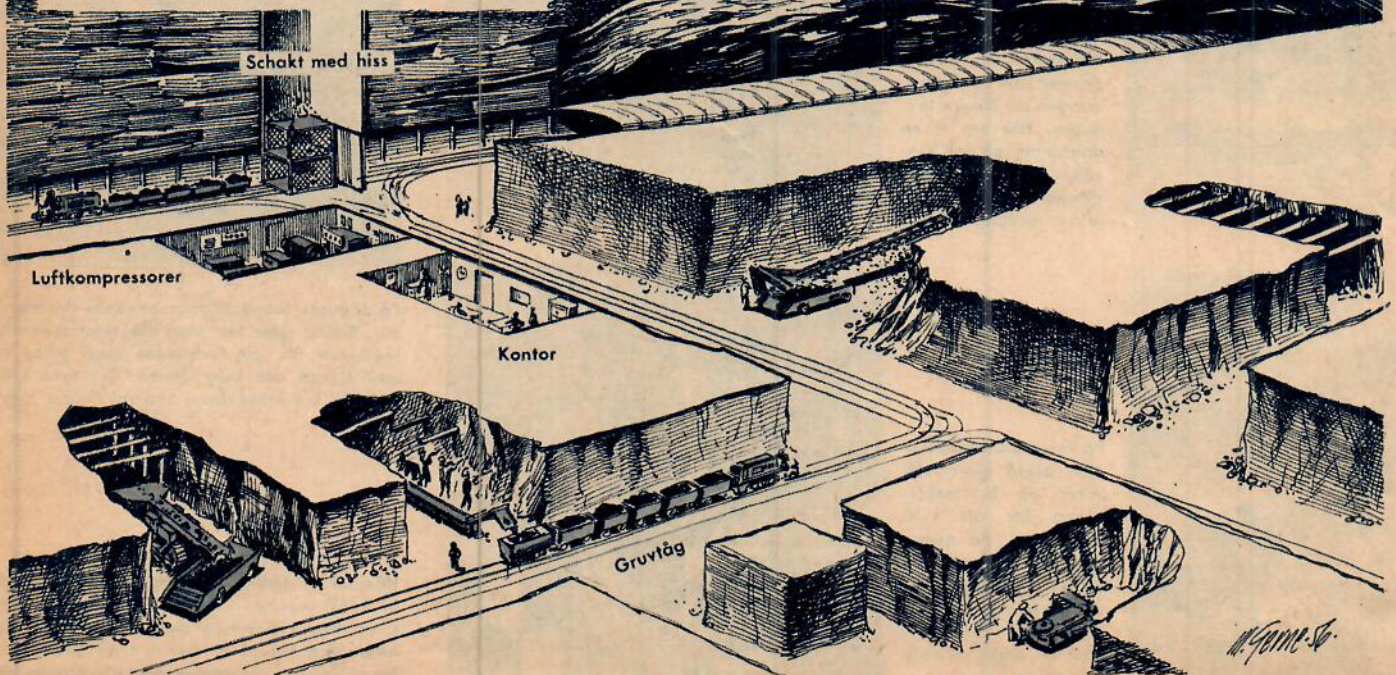


Elektrisk gruvborrning i trånga schakt



Transportband

Kolskikt



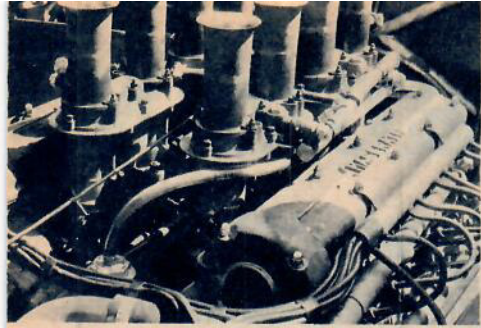
Schakt med hiss

Luftkompressorer

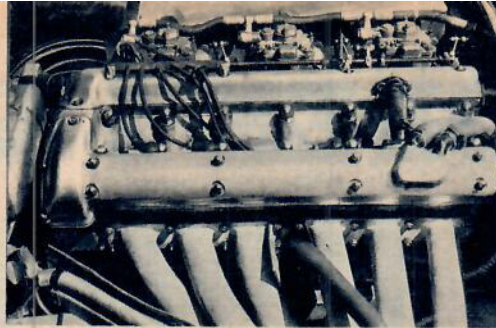
Kontor

Gruvtåg

M. Gerne 56



Maseratis nya V-8, en 350 hk råstark bjäse med slagvolymen 4,5 liter. Insugningsrören till de fyra dubbelförgasarna (Weber) ser imponerande ut. Motorljudet är obeskrivligt.



Jaguar håller på sin sexcylindriga grundkonstruktion. Här används tre dubbla Weberförgasare. Slagvolymen är 3,5 liter och effekten mellan 250 och 300 hk beroende på trimning. Le Mans vanns med denna motor.

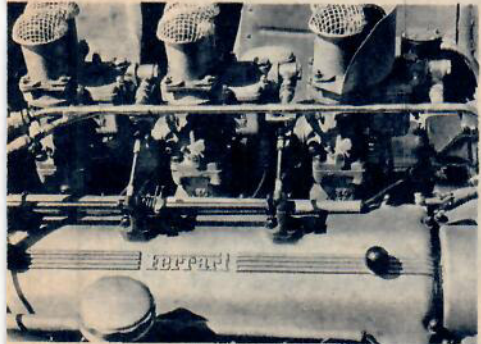
(Forts. fr. sid. 16)

och kanske framför allt en del oljebolag som har intressen i de italienska tävlingsställen. På de hårda tävlingarna finns det goda möjligheter att prova ut och förfinas sådana saker som förgasare, tändstift, tändsystem, oljor, direktinsprutningsanläggningar och annat. Många företag tar vara på dessa möjligheter och stöder därför verksamheten på olika sätt. Är märket ifråga framgångsrikt har det ju även ett givet reklamvärde att kunna annonsera: »... den vinnande vagnen var utrustad med XXX-däck» osv.

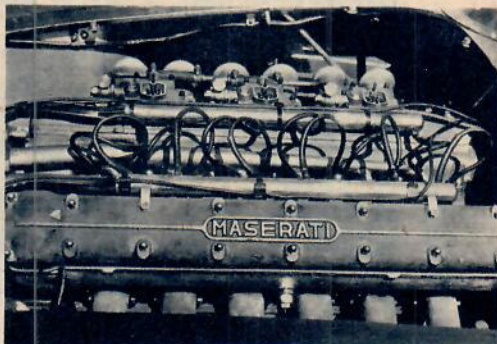
Resultaten från Grand Prix i Kristianstad visar att endast ett par av de startande vagnarna kom i mål. Detta bevisar

TEKNIK I TÄVLING

Ferrari använder i år en tolvcyldrig V-motor i sina sportvagnar. Den har slagvolymen 3,5 liter och ger mellan 330 och 350 hk. De tre dubbelförgasarna sitter lätt åtkomliga.



Maseratis beprövade sexcylindriga trelitersmotor har använts många säsonger. Den har dubbla överliggande kamaxlar, tre Weber dubbelförgasare och presterar över 280 hk. Maserati använder dubbel tändn.



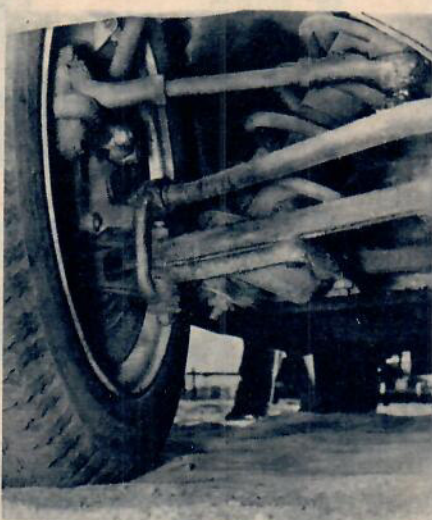
BROMS OCH MOTOR AVGÖR

om något behovet av denna tävlingstyp. En vagn som måste bryta ett lopp av tekniska skäl är inte konstruktivt fullmogen!

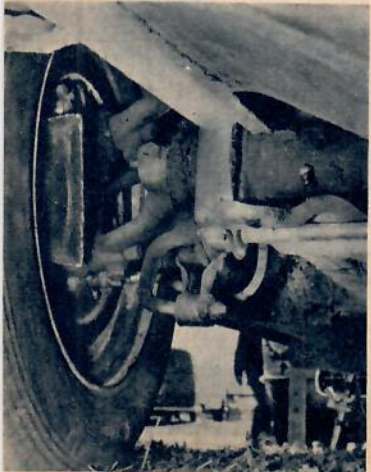
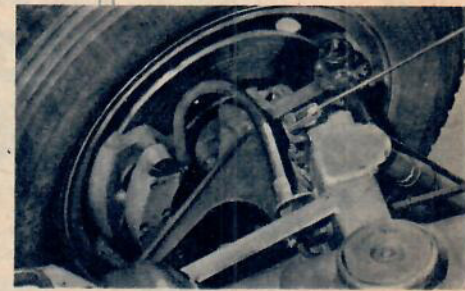
Man får inte glömma att motorsporten är en teknisk sport och skall bedömas som en sådan. En seger i en biltävling är inte enbart förarens förtjänst utan i lika hög grad konstruktörens, ett elementärt faktum som tycks vara kinesiska för en del av bilsportens belackare. Från en viss gräns är det vagnens konstruktiva nivå som avgör tävlingens utgång, varför skall då inte konstruktörens prestation kunna hyllas likväl som förarens? Konstruktörerna gör värdefulla erfarenheter vid varje tävling, detta gäller inte bara bilen och motorn utan även en massa nyttiga småsaker som tändstift, vindrutetorkare, packningsmaterial m. m. Allt detta kommer förr eller senare våra bruksvagnar till godo.



Det gäller att få bästa möjliga kylning på bromsarna, annars brinner det i bromsbanden på längre tävlingar. Här ser vi en anordning på en Chevrolet Corvette, som släpper in luft direkt in i bromstrumman.



Alfa Romeos framhjulsupphängning är intressant, här ser vi länksystemet med spiral fjädern och den inbyggda stötdämparen. Tack vare ekerhjulen kommer luften åt att kyla bromsarnas kylflänsar mycket effektivt.



På Porsche Carrera har man också gjort luftintag på bromssköldarna för att kyla bromsarna. På denna bild ser vi även Porsches originella hjulupphängning med torsionsstavar och tvärgående stabiliserande krängningshämmare.



På Jaguars fabriksvagnar används skivbromsar. Bilden visar hur man monterat speciella ledskenor för att fartvinden skall ledas in mot skivan och kyla denna. Det syns tydligt hur bromsbackarna svarvat tunna spår.

Här ser vi tydligt hur Jaguars skivbromsar är konstruerade. I den stora metallklumpen i. v. sitter cylindriska bromsbackar som vid bromsning kniper åt skivan från båda håll. Bromsbackarna manövreras med hydraulkraft.

DRAMA KRING JÄTTEDIKE

Suez är ett av sjöfartens viktigaste namn. Rederierna spar jättesummor på genvägen till Orienten, och en blockad av kanalen skulle bli ett struhtag på världshandeln.

Av BENGT OHRELIUS

Foto: Per-Olow

Teckning: Magnus Gerne



Suezkanalen är en sjöfartsled av oerhörd betydelse. Det väldiga diket förkortar t. ex. sjövägen Göteborg—Karachi med hela 8.000 km. En suezblockad skulle få förödande verkan på världshandeln.

Det blåser hett kring Suez — världens f. n. mest omdiskuterade och begärliga ökenområde. Diktatorsgester och folkjubel, indignation och vapenskrammel, hotfulla ord och övertalningsförsök, konferenser, koncentration av sjö-, flyg- och landstridskrafter utgör ingredienser i det spänningsmättade drama, som nyligen spelats upp av den egyptiske presidenten Nasser. Tärningen är kastad — i potten ligger Suez och frågan om krig eller fred.

Suezkanalen är en internationell sjöfartsled av utomordentlig betydelse, och det kan ifrågasättas om Egypten har de tekniska resurser och militära maktmedel, som erfordras för att i alla lägen — i krig som fred — hålla kanalen öppen för all trafik. Ett sjöfartsstopp i Suez är ett struhtag på i första hand västeuropa.

Det var ett djärvt företag den 54-årige franske ingenjören Ferdinand de Lesseps åtog sig när han 1859 med 25.000 arbetare började gräva, muddra och spränga ka-

nalvägen genom det förargliga sandnäs som binder ihop Asien och Afrika. Åtskilliga tusen människoliv kostade arbetet som för övrigt krävde tio års envis kamp i ett nyckfullt ökenklimat, där sandstormarna ofta gjorde allt arbete omöjligt, virvlade runt med arbetarnas tältbostäder och dolde maskinerna under sanddyner. Hettan i området är ofta outhärdlig och passagen genom Suezkanalen är därför hjärtligt avskydd av sjöfolk, trots att genomfarten som regel inte tar mer än 15 timmar. 460 milj. kr kostade kanalbygget som inte bara gav de Lesseps tekniska bekymmer, politiska och ekonomiska intriger gav nämligen också upphov till åtskillig irritation. En månad före den annonserade öppningshögtidligheten stötte man helt oväntat på ett mindre bergmassiv i kanalens väg. Det ovälkomna hindret väckte viss oro bland arbetsledarna. De Lesseps skickade folk till Cairo för att hämta massor av dynamit. »Kan vi inte spränga bort berget så får vi spränga oss

FORTS.

själva i luften», löd hans dramatiska or-
der.

1869 fick emellertid äntligen de Lesseps se sitt verk fullbordat, då Suezkanalen högtidligen invigdes. Då hade bl. a. 75 milj m³ sand forslats undan. Det är numera helt säkert lönande att vara delägare i Suezkanalbolaget eller »Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez» som bolaget egentligen heter. Totalvärdet av bolagets aktier beräknas till c:a en miljard kr medan reservfonderna uppskattas till runt tal 800 milj. kr. Antalet aktier är 800.000 av vilka 50 procent



Företaget Suez Contractors arbetar fortfarande för britterna vid Suez. Här gjuter billig egyptisk arbetskraft maskindelar i sandformar.

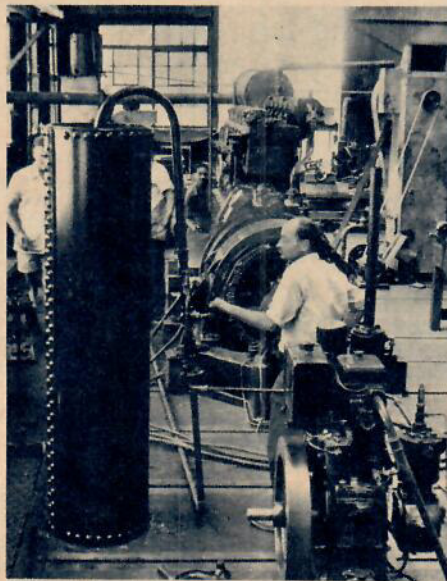
ägs av fransmän, 45 procent av brittiska regeringen och återstoden av bl. a. egyptier. Kanalbolagets koncession för Suezområdet går ut 1968, men det är tydligt att Nasser räknar med att området inte kommer att godvilligt överlämnas till den rätte ägaren — Egypten.

Kanalen är 88 sjömil lång varav 66 grävt »dike» och resten uppmuddringar. Slussar finns inte eftersom kanalen är en s. k. havsnivåkanal. Suezkanalen utgör onekligen en genväg — sträckan Göteborg—Karachi i nordvästra Indien är 10.790 sjömil runt Goda Hoppsudden men bara 6.040 genom Suez, dvs. en vinst på 4.750 sjömil (ca 8.000 km) eller ungefär 16 dygns resa med 12 knop. Tidsvinsten torde vara väl värd kanalavgiften. För ett tankfartyg på 26.000 ton betalas ca 100.000 kr för två passager. För en 10.000-tonnare blir det ungefär fem gånger dyrare att gå från London runt Goda Hopp till Indien än genom Suez.

Det är därför naturligt att man inom sjöfartskretsar världen runt med oro följer den senaste tidens händelseutveckling inom det omstridda området. Trafiken genom Suez är tre gånger större än genom Panamakanalen och den passerades senaste året av ca 14.666 fartyg på sammanlagt 116 milj. bruttoton. Drygt hälften av dessa var oljetankers. Trafiken nordvärt mot Medelhavet är livligare än den sydgående mot Fjärran Östern. Det är oljan från Persien, som är anledningen till detta. Tankfartyg av olika storlek svarar för 75 procent av den nordgående trafiken. Av det tonnage som passerar kanalen seglar 35 procent under norsk flagg, och 15 procent under norsk. Sverige är nr åtta bland de nationer, som trafikerar kanalen och svarar för 3,5 procent eller 4,5 milj. ton. Medelstorleken på de fartyg, som passerar Suez ökar för varje år och ligger nu för torrlastfartyg över 10.000 ton och för tankers över 12.000 ton. Ett stort antal tankfartyg är mer än

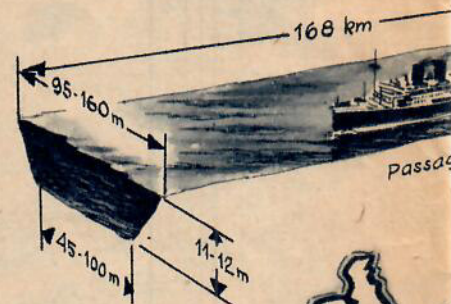
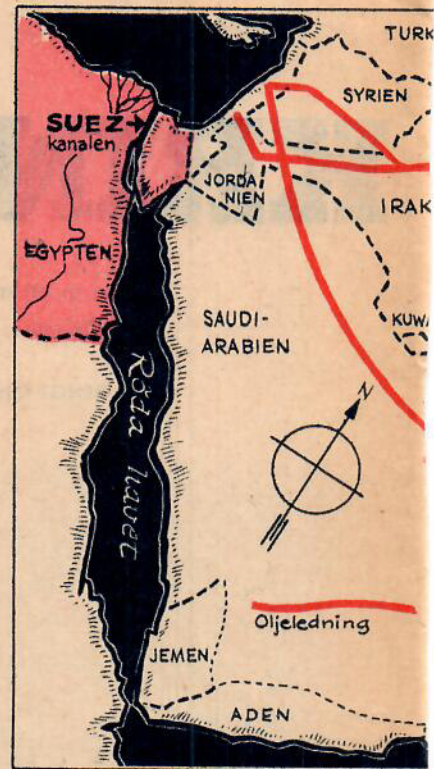
30.000 ton. Denna tendens till ökning av fartygens storlek har medfört allvarliga trafiksvårigheter. Suezbolaget har därför helt nyligen påbörjat ett treårigt utbyggnadsprogram, som beräknas kosta cirka 120 milj. kr. Arbetet påstås ha ungefär samma omfattning som det ursprungliga kanalbygget. Inte mindre än 62 milj. kubikmeter sand och slam skall grävas ut. Hur det går med detta jättestorprojekt nu är än så länge obekant. Ombyggnaden syftar till att göra kanalen trafikabel för fartyg upp till 11 m djupgående. Detta kommer emellertid inte att räcka för de största tankfartyg som f. n. är under byggnad i Frankrike och Japan. Dessa får ett dödviktstonnage på 52.000 resp. 83.000 ton. De mindre av dessa fartyg får ett djupgående på last på 11,75 m. Men det är inte bara fartygens storlek som har ökat, trafikintensiteten i kanalen är nu större än nå-någonsin. Före kriget passerades Suez av i medeltal 14 fartyg per dag och nu av 48. Efter utvidgningen skall det bli möjligt att klara toppar med 60 fartyg per dag.

Det har sagts att de oljeledningar, som förbinder de persiska oljekällorna med Europa, skulle klaras ifrån de värsta svårigheterna vid en kanalblockad. Oljeledningarna är emellertid sårbara och de går genom oroliga trakter där de lätt kan bli utsatta för sabotage. De moderna relativt snabbgående supertankers på 30.000—50.000 ton kommer kanske att lindra verkningarna av ett stopp i Suez. Men varken oljeledningar eller supertankers löser Suez-krisen. Världens tankflotta skulle för övrigt behöva byggas ut om den skall klara det ökade transportarbete, som blir följden av en blockad i Suez. Det från israeliskt håll framförda förslaget om en konkurrenkanal genom Israel synes inte



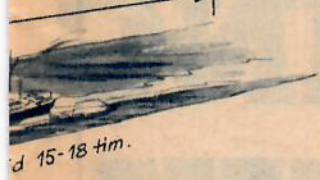
Maskinhallen i samma engelskägda företag. En dieselmotor renoveras här till bräddelen av det pris, som reparationen skulle kosta i Europa.

heller innebära någon lyckad lösning på problemen. Egypten behöver pengar för att bygga ut sitt bevattningsystem och välver stora planer på att skapa en ny damm söder om den välkända Assuandammen och större än denna. Härigenom skulle landet kunna få ytterligare 2 milj. tunnland åkerjord och nästan fördubblade kraftresurser. Kostnaderna för detta projekt har beräknats till 1.350 milj. dollars. Kanske Suezfrågan kunde lösas om Egypten på nytt fick löfte om Englands och USA:s ekonomiska stöd för dammbygget. Man förstår å andra sidan dessa länders betänkligheter.



De s. k. supertankers som f. n. byggs är för djupgående för Suez-kanalen och måste gå runt Afrika.

GODAHOPPS-
UDDEN



du skulle bli en bra ingenjör

...du som har sinne för teknik och kan ta folk!

Över hela världen ropas det efter tekniker och även i Sverige är bristen skriande. Också här har man börjat med automation. Automation betyder att det behövs ännu fler tekniker. De som har teknisk utbildning kommer också att betalas bäst – därför att de kan öka produktionen mest. Varför har inte även Du riktat in Dig på att bli ingenjör – Du som har sinne för teknik och kan ta folk?



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

Vill Du ha betalt medan Du studerar?

Studier kostar pengar, säger Du kanske. Men om Du NKI-studerar på Din fritid, har Du ju kvar Ditt arbete och Din inkomst under hela studietiden. Dessutom får Du praktik jämsides med studierna och kan redan efter examen tillträda en ingenjörsbefattning. För att inte tala om att Du – liksom så många andra NKI-studerande – kan räkna med befordran och ökade inkomster ännu medan Du studerar. Så nog har Du råd att studera till NKI-ingenjör med sikte på att komma upp i höglönegruppen inom Ditt fack.

Är Du tveksam om Dina förutsättningar

för tekniska studier, får Du genomgå ett anlagsprov, som utföres hemma och insändes till NKI för bedömning. Provet är kostnadsfritt för blivande NKI-elever.

NKI har Nordens största kursprogram

och är ledande i fråga om teknisk utbildning per korrespondens. Du har 16 olika ingenjörslinjer att välja på vid NKI men kan börja med en *grundkurs* för ingenjörsutbildning, om Du inte önskar specialisera Dig förrän längre fram.



FRIKUPONG

Du kan posta kupongen utan kuvert och utan frimärke

Vid NKI har Du 17 olika fack att välja på

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

Sänd mig utan kostnad tidskriften "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 önskar upplysningar om

Namn

Bostad

Postadress TV 17-56

Frankeras ej. NKI betalar portot.

LÖSEN

TILL

NKI-SKOLAN

S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

SVARFÖRSÄNDELSE
TILLSTÅND NR 104
STOCKHOLM 12



Bonneville Salt Flats, Utah, i aug.
Av TV:s utsände NILS TENGBERG
Foto: Kurt Wörner

Han är iväg... Mekanikerna släpper just Wilhelm Herz flygsnabba Delphin III och Herz rusar ut i öknen med dånande motor. Före starten hade NSU-mekanikerna arbetat dag och natt med äkta tysk grundlighet. Nästan varenda kväll hade motorn plockats ner i småbitar och granskats in i minsta detalj.

SALT FLYGNING PÅ TVÅ HJUL

Klockan är fyra på morgonen lördagen den 4 augusti. Solen håller just på att stiga upp bakom de taggiga bergen kring saltöknen i Utah, världens största uttorkade hav. Det ser ut som man hade satt en stark lampa bakom en fantasifull teaterkulis. De höga bergens silhuett är för taggig för att vara verklig och även det ljus som den uppåtgående solen sprider, förefaller på något sätt överkligt.

Men när man stiger ut i friska luften får man klart för sig att allt är i högsta grad verkligt. Det är nämligen iskallt ute trots att almanackan på väggen i hotellet försöker berätta en annan historia. Det är kallt och vindstilla.

Det innebär att den dag som femtioalet europeiska mc-entusiaster väntat på i närmare fjorton dagar äntligen randats. Vindstillheten gör nämligen att man kan köra motorcykel i 340 km/t utan att riskera att köra omkull och slå ihjäl sig. Och kylan innebär att saltet på världens snabbaste fartsträcka är torrt; vätan som finns under tränger bara upp när solen varmt upp saltet tillräckligt.

Det blir ljusare och ljusare för varje minut. Femtioalet par av reflexer från det kritvita saltet rödsprängda ögon hålls intensivt riktade mot en planslipad väg rätt igenom öknen. Skall han inte komma snart?

Jo, där kommer han. Man ser först bara en liten svart prick vid horisonten. Pricken växer för varje sekund och efter en stund hör man också ett motordån som oupphörligen tilltar i styrka. Nu har pricken växt till en torped, en jättstor röd-vit projektil som susar fram över saltet med nästan otrolig hastighet. Det är Wilhelm Herz, redan en gång tidigare världens snabbaste man på två hjul, som kommer i 340 km/t sittande inne i det välformade karosseri som byggts kring världens mest hästkraft-laddade mc-motor. På en halv sekund är han förbi och efter ytterligare några ögonblick har han åter krympt till en liten prick vid horisonten.

Under dessa korta sekunder har det skrivits mc-historia. 300 km/t på mc har länge ansetts som nära nog en omöjlighet men nu börjar telefonerna ringa vid tidtagarboxar och kontrollställen

NSU har satt ett svindlande hastighetsrekord på Bonnevilles planslipade saltbana. Wilhelm Herz blev med 339 km/t snabbaste mannen på två hjul.

efter hela banan. Budskapet är: hastigheten var 339 km/t. Herz har flugit fram i ordets rätta bemärkelse.

Alla vi som bevittnat den märkliga rekordslagningen anade att vi bevittnat hur ett nytt namn skrivits in i mc-rekordets hävder. Vi inte bara anade, vi visste. När vi såg hur snabbt Herz passerade förbi visste vi att det gamla rekordet satt av nyazeeländaren Wright med en Vincent och lydande på 298 km/t var ett minne blott. Och de som tvivlade behövde bara kasta en blick upp i luften: det lilla gula sportflygplanet som hyrts av NSU för att följa rekordförsöken blev ohjälpligt på efterkälken...

Men reglerna för rekordförsök säger att man måste köra en gång i vardera riktningen för att kompensera för eventuell medvind. Det betyder att rekordet faktiskt ännu inte fallit...

Alla ögon fästs vid vindstrutar och mekaniska vindmätare. Mätte inte vinden öka. Telefonerna ringer i ett: vindstyrka 0, vindstyrka 0,5 vindstyrka 1. Det kan betyda att man inte vågar genomföra en ny rekordattack. Minsta vindpust betyder döden för en motorcyklist i 340 km/t. Många fötter skrapar i saltet: solen håller väl inte på att dra fram vätan ur saltbotten? Gör den det blir föret alldeles för tungt för att möjliggöra farter över 300 km/t. Spänningen stiger för varje ögonblick.

Men så kommer det lugnande beskedet: Herz har startat och är på väg in på »andra varvet».

Det mänskliga ögat kan ännu inte se honom men de som är utrustade med kikare har redan fångat in honom vid horisonten. Det tar bara några sekunder innan han passerar förbi och försvinner med nästan otrolig fart åt andra hållet.

Det blir dödstyst några minuter. Sedan ringer telefonen och alla ser hur den som tar emot samtalet slappnar av och ser lättad

(Forts. på sid. 33)

Tekniskt från Utah

När NSU byggde sina maskiner för rekordförsök på världens snabbaste bana hade man tänkt sig att föraren skulle ligga i en helt inklädd maskin. Det gick nu inte. Herz vägrade att ligga ner med en huv över huvudet. Han satt upp. Vinden måste ha bitit åtskilligt i kinderna vid 340 km/t.

NSU:s större rekordåk, de formmässigt identiska 350- och 500-kubikarna, hade för stor frontarea vilket gjorde att maskinen inte orkade skjuta undan luften framför sig. Maskinen gick inte spikrakt vid rekordförsöken utan i zick-zack. Det fordrar blixtnöjs reaktion av den som kör. 1/10 sekund är en utomordentligt snabb reaktionstid för den skickligaste av racerförare, men en alltför lång tid när man susar fram i 340 km/t och i zick-zack till på köpet.

Lufttrycket i däcken var fantastiska. För att däcken skulle stoppa för det enorma trycket måste man använda stål- i stället för lättmetallfälgar och specialdäck med invävd ståltråd. Profilen var bara 0,5 mm hög!

Försöken på Utah visade att det går att i praktiken uppnå teoretiska maximivärden. NSU hade kalkylerat toppfarten för 100-kubikaren till 222 km/t. Müller uppnådde exakt denna hastighet. Även om verkligheten inte visade sig bättre än dikten var den i alla fall lika bra.

Vid en fart av 220 km/t verkar en kraft av 17 kg koncentrerad i den lilla fläck av däcken på småmaskinerna som ligger mot slätbanan. Vid en teoretisk maxfart av 360 km/t med de större maskinerna blir motsvarande kraft hela 75 kg.

Slagvolym	Effekt standard	Effekt rekordmotor
50 cm ³	1,5	10 (kompressor)
100 cm ³	5	15,5
125 cm ³	7	20
250 cm ³	15	42
350 cm ³	20	75 (kompressor)
500 cm ³	30	110 (kompressor)

Till detta kommer att rekordmaskinerna är inklädda, vilket ökar deras fartmöjligheter betydligt. NSU har räknat ut att 500-kubikaren skulle behöva 235 hk för att nå samma farter utan inkapsling som den nu gör med strömlinjekåpa.

Minsta motorn varvade högst: 50-kubikaren gjorde fantastiska 16.000 v/min medan halvlitermaskinen »bara» kom upp i 8.000.

Samtliga motorer utom 350- och 500-kubikarna hade batteritändning.

NSU:s rekord är de första mc-rekord som satts på Bonneville; men sannolikt inte de sista. NSU har aspirationer att förbättra sina egna noteringar och dessutom vill flera privatförare ge sig i leken.

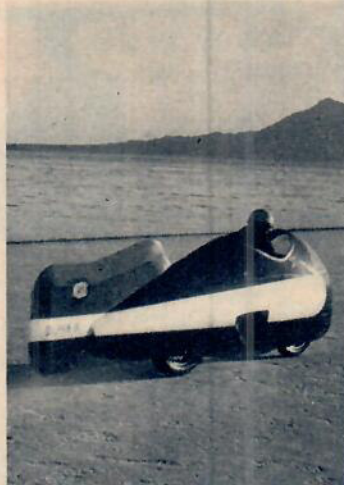
NSU arbetade med en organisation av storlek och effektivitet som inte stod Mercedes raceravdelnings efter.

Småmaskinernas prestationer kom nästan i skymundan inför de fantastiska siffror som de stora cyklarna uppnådde. Egentligen var smååkens noteringar nästan ännu mer fantastiska än de stora maskinerna. Att köra 222 km/t med en 100-kubikare (Forts. på sid. 35)

Mc-världsmästaren H. P. Müller med sin »flygande liggstol». Den rekordlåga mc:n är kapabel till hastigheter kring 250 km/t med bara 125 cm³.

NSU:s högeffektiva mekaniker bär här fram världens snabbaste mc till start. Maskinen väger ca 290 kg men är naturligtvis lättare utan kåpan.

Så snabbt har aldrig tidigare någon åkt på två hjul. Herz rusar iväg i oerhörd fart längs Bonneville's kritvita saltbana. Den rödvita strömlinjekarossen har byggts kring världens mest hästkraftladdade mc-motor.



Müller har satt sig tillrätta och en NSU-mekaniker fäller ner huvet. Allt är klart för rekordförsöket (ovan).



Herz hjälps igång. Han kan hjälpligt hålla balansen genom att sticka ut foten genom en lucka på högersidan.

Mekanikerna måste springande följa Müller tills han fått upp farten tillräckligt för att balansera mc:n.

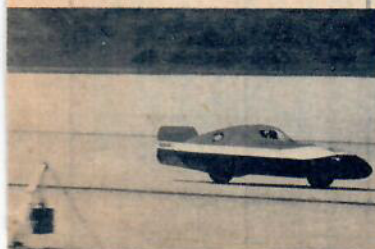
Vädret är idealiskt, banan bäst i världen. Herz gör sig beredd.

Här fräser Müller fram för full rulle på Bonneville Salt Flats. På bilden t. h. ser man att vindstruten rest sig på grund av den ökande vinden. På den vänstra bilden passerar just Müller en apparat för tidtagningen.

Herz spänner fast hjälmen. Några sekunder senare slog han fartrekordet.

Tidtagningen: känsliga elektriska instrument mätte farterna på hundradels sekunder när (nedan).

Ett vindkast vräkte omkull Müller i 200 km/t-fart. Fick inte en skråmal



BUZZ COOPER



AV ROY CRANE

VAD HÄNDE, COOPER?

TVUNGEN GÅNER I BALTIMORE. BRÄNSLET TOG SLUT UNDER JAKTEN PÅ TEFATET!

JÄ, MEN SÅG NI DET? HUR STORT? FART? HUR SÅG DET UT?

BARA SOM ETT ORANGE~ FÄRGAT LJUS, SOM BLIXTRADE FÖRBI PÅ HIMLEN!

NIX. I DAG UPPFATTADES DET PÅ RADARSKÄR~ MEN... OCH RADAR TAR INTE UPP INBILLNINGS~ FOSTER!

DET KUNDE HA VÄRIT MIN INBILLNING!

JAG ÄR FÖRVÄNAD ÖVER, ATT NI TAR DE FLYGANDE TEFATEN PÅ ALLVAR, HAGGARTY.

DE ÅTERSTÄENDE 20% ÄR OIDENTIFIERADE FLYGANDE FÖREMÅL 15 GÅNGER SNABBARE ÄN VÅRA REAPLAN. DE VÄNDER I RÄT VINKEL SÅ HASTIGT ATT DET SKULLE DRA SKINNET AV BENEN PÅ MÄNNISKOR... ÄNDÅ STYRS DE AV NÅT INTELEKT.

DET LÄTER KANSKE VÄNSINNIGT... MEN ENLIGT VÅRA TEKNISKA EXPERTER ÄR DE INGEN~TING ATT FENSA ÄT, COOPER!

EN DEL AV DEM, CIRKA 50% ÄR BLUFF... 30% KAN FÖRKLARAS SOM STJÄRNSKOTT.

I MORGON KVÄLL GÅR VI BÅDA UPP MED EN SKYNGHT. HÅLL TYST OM "TEFATEN".

JADÅ!

JASÅ, NI ÄR HÄR IGEN, COOPER. OCH HUR FÖRKLARAR NI ATT BRÄNSLET TOG SLUT?

TYDLIGEN! FÖR ÖVRIGT FÅR JAG MEDDELA, ATT ER STÄLLNING HÄR BÖRJAR BLI OSÄKER! FRESTA INTE LYCKAN FÖR HÄRT!

JAG FELBERÄKNADE TYDLIGEN TIDEN, MAJOR.

JAG VILL SE ETT INNAN JAG TROR PÅ DET!

JAG SÅG ETT FLYGANDE TEFAT EN GÅNG... MEN DET VAR EN BALLONG.

JAG VILL OCKSÅ SE ETT!

MAJOR JONES. FÅR JAG GÖRA EXTRAFLYGNINGAR NATTETID?

VARFÖR?

JAG LÄSTE OM FLYGANDE TEFAT OCH...

NEJ! OCH FÅR JAG HÖRA ATT NÅN AV ER JAGAR FLYGANDE TEFAT, BLIR VEDERBÖRANDE UTSPIKAD!

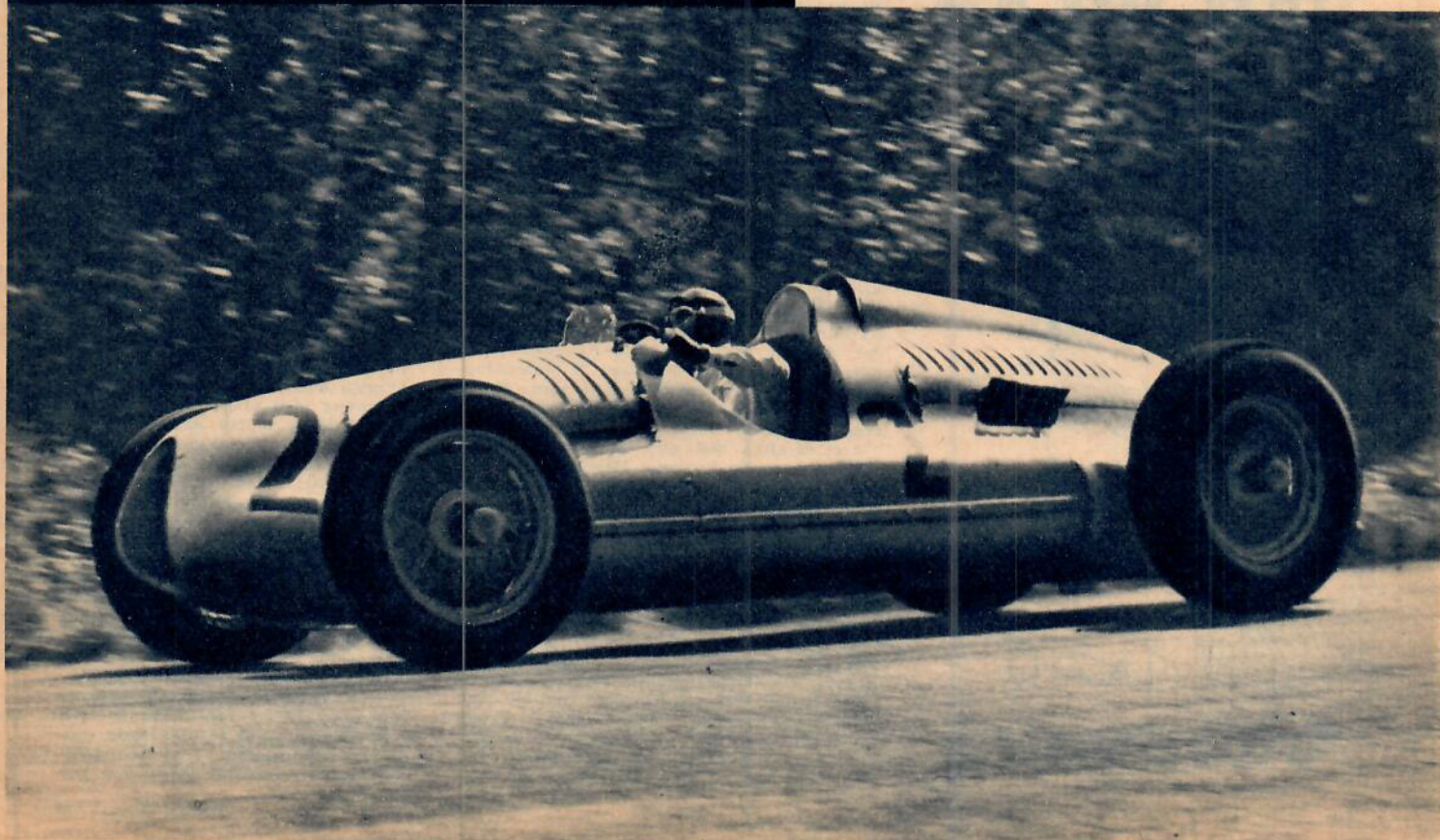
NEWS

© BULL'S



TV:s samlarserie:
VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

**TAZIO
NUVOLARI**



URAN

DE ENORMA
KRAFTERNAS METALL

RADIOISOTOPER
ANVÄNDS ALLT MER INOM
SJUKVÅRDEN.



MAN KÄN ANVÄNDA
RADIOAKTIVT FOSFOR
FÖR ATT LOKALISERA
HJÄRNTUMÖRER ELLER
SJKDOMAR I BENSTOM-
MEN. EN DOS RADIO-
AKTIVT JOD - POPULÄRT
KALLAD "ATOMCOCKTAIL" -
AVSLÖJAR SKÖLDKÖRTELNS
HÄLSOTILLSTÄND. "SPÅRINGS-
TEKNIKEN" GER SNABBARE
DIAGNOS VID MÅNGA SJK-
DOMAR.

RADIOAKTIVT GULD ANVÄN-
DES FÖR BEHANDLING AV
KRÄFTA. HÄR LADDAS ÄMNET I EN SPE-
CIELL PISTOL.



Varg-Olle:

BOT FÖR SJUK SPORT

Svensk speedway håller på att dö. Påstås det. Seriematcherna får utkämpas inför gapande tomma läktare. Klubbarnas kassar blir allt magrare. Det är bara en SM-final som numera kan locka mer än 10.000 människor, en siffra

som var rätt normal för en vanlig seriematch under de goda åren i slutet av 40-talet och början av 50-talet.

Serien måste läggas ner, säger klubbarna. Vi kan inte hålla på att slänga bort pengar längre. Lägg inte ner serien! Det är tack vare den som svenska speedwayåkare nått den höga standard de har just nu.

Om serien läggs ner blir det den definitiva dödsstöten för svensk speedway. Då har ingen förare råd att hålla sig med de dyrbara grejor sporten fordrar av en toppman. Det kommer inte att dröja många år förrän speedway nämns som ett kuriosum, som man sysslade med »förr i tiden».

Men — fordrar ni aktiva då att klubbarna bara skall betala och betala för att ni ska få roa er, är jag övertygad om att alla ledare reser sig upp och säger:

Nej, då. Vi fordrar ingenting alls. Men hur vore det om ledarna någon gång frågade oss aktiva till råds i sådana här angelägenheter. Det är så pass viktigt för alla parter att det inte skulle skada med lite samarbete. Vi kan

nog ha en del idéer om hur det skulle kunna vara även vi aktiva.

Jag hoppas alla ursäktar att jag, oombedd, kommer med några funderingar:

1) Lägg inte ner serien, men skär ner den till fem lag nästa år. Det strykpojslag som nu är med (Getingarna) förstör bara serien. Dela upp det lagets förare på övriga klubbar och tvångsförflytta gärna en eller annan förare även mellan de andra lagen. Huvudsaken är att det blir en serie med jämnstarka lag där varje match kan bli spännande.

2) Fuska inte bort de goda initiativ som kommit fram. Som t. ex. Guldhjälmen. Det skall vara en trofé som varje förare skall sätta en ära i att erövra. Så har det varit tidigare. Hårda fighter så fort det kommit fram en utmanare.

I år har det hittills varit en enda match om hjälmen. På en hel säsong.

Varför har inte jag fått chansen att ta tillbaka hjälmen av Rune Sörmander? När han slog mig i fjol hade jag haft hjälmen i fem

(Forts. på sid. 35)

VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

HANS LIV VAR BILAR



Tazio Nuvolari, den italienske mästaren bakom ratten, föddes 1892 i en liten obetydlig by i Italien. Hans namn förekom på startlistorna på biltävlingar av alla slag från 1924 till 1948, under praktiskt taget hela denna tid tillhörde han världseliten bland tävlingsförare.

Nuvolari — eller »Nivola», som hans landsmän kallade honom, började tävla med bil utan att bry sig om den annars vanliga omvägen över motorcykelsporten. Hans första vagnar var Bugattis legendariska kompressoratade sportvagnar med slagvolymer på 2 och 2,4 liter. Dessa vagnar var dåtidens snabbaste och dominerade helt, av denna anledning benämnes 1920-talet ofta »Bugattitiden». Under denna tid skördade han inte så mycken berömmelse, hans verkliga storhetstid började inte förrän han gick över till Alfa Romeo år 1929. Det var vid denna tid Grand Prix-sporten började ta sin nuvarande form med ärligen återkommande evenemang, bestämmelser för tävlingsvagnarnas kapacitet osv.

Nuvolari nådde höjdpunkten av sin karriär 1933. Han var då 41 år gammal, en spenslig, småväxt, tystlåten man med smalt ansikte och ett mildt, nästan sorgset uttryck i ögonen. Under säsongen 1933 vann han inte mindre än tolv betydande lopp, däribland 24-timmarsloppet i Le Mans. De lysande framgångarna gjorde honom till något av en nationalhjälte, alla skolpojkar kände hans namn.

Året därefter, 1934, gick det inte så bra. Då började de tyska firmorna Mercedes-Benz och Auto-Union tävla med Grand-Prix-vagnar. Alfa Romeoingenjörerna fick uppbjuda all sin skicklighet för att göra sina vagnar tekniskt likvärdiga de tyska. Detta lyckades till en början men alltefter åren gick visade det sig att de tyska firmorna hade det tekniska och vetenskapliga övertaget. Nuvolari levererade mängden het batalj mot Caracciola och Rosemeyer, ibland lyckades Nuvolari placera sig men oftast fick han finna sig i att ge vika för de tyska vagnarnas tekniska överlägsenhet.

Den 10 juli 1938 slöt Nuvolari kontrakt med Auto-Union, där man — bland annat på grund av Rosemeyers tragiska bortgång i januari samma år — hade ont om goda förare. Det tog honom litet tid att vänja sig vid de svår-

körda svansmotorvagnarna, men vann ändå två lopp det året, Italiens Grand Prix på Monza och Englands Grand Prix på rundbanan i Donington Park.

Säsongen 1939, den sista före kriget, hade Nuvolari otur. Ett av de få lopp som inte var inställt på grund av den politiska spänningen var Tysklands Grand Prix på Nürburg Ring. Under träningen till detta lopp förtade Nuvolaris vagn plötsligt eid och blev förstörd trots att all tillgänglig personal — inklusive Mercedes-Benz' tävlingsledare Neubauer — skyndade till och gjorde allt för att släcka elden. Nuvolari klarade sig visserligen oskadad men vinstchanserna i tävlingen var förstörda. Det enda lopp han vann var Grand Prix i Belgard.

När de första loppen efter kriget började organiseras 1946 fattades inte Nuvolaris namn på anmälningslistorna. Trots att han är 54 (!) år gammal tävlar han i flera Grand Prix med Ferrari och Maserati — och vinner. 1945 ställde han upp i Mille Miglia med en Cisitalia, en liten behändig fyrcylindrig vagn med en motor på bara 1,1 liter men med en prestationsförmåga som var förvånande. Med denna lilla vagn ledde Nuvolari, till expertisens gränslösa förvåning, före hela det övriga fältet med hela nio minuter när halva loppet gått. På de bergiga avsnitten bortom Rom ökar han sitt försprång med ytterligare fyra minuter! Hela Italien följer loppet med spänning, kan den gamla räven Nivola vinna med sin lilla 1,1 litersvagn? Vinna före 2,9 liters kompressoratade Alfa Romeo, före Ferrarivagnarna, före alla sportvagnsstjärnorna? Nej, femton mil före mål får han fel på tändningen, det tar honom tjugo minuter att reparera, men han blir likafullt tvåa totalt (efter Biondetti på Alfa Romeo) vilket är en otrolig prestation.

57 år gammal ställer Tazio Nuvolari upp i Mille Miglia 1949. Denna gång blir han tvungen att bryta, inte på grund av motorfel eller di-keskörning utan på grund av överansträngning, han får nämligen en blodstörtning.

Efter detta drog han sig tillbaka till sin fädernetrakt, där han några år senare avled i en ålder över 60 år. Han hade vikt hela sitt liv åt motorsporten, i 24 år hörde han till de främsta och bland dem nämns han ännu.

**LYSSNA
MED
OSS**
ARNE SKOOG
TV: s. RADIOKLUBB



**Kring
DX-tinget**

Ellen Campaña (överst t. h.) uppträdde i indiandräkt på DX-Tinget och fick möta många bekanta från lyssnarposten. Hon fick också en statyett av en snapphane av Göinge DX-Club och ett bildverk om Malmö av Malmö Kortvägsklubb.

Även Mrs. Dolores VanDerPuy (överst t. v.) kände igen många

namn från HCJB:s lyssnarbrev bland deltagarna i tinget. I sin egenskap av chef för stationens utsändningar på främmande språk, hade hon gott utbyte av samtalen med de erfarna DX:arna. En kväll under lägerveckan visade hon prov på sin förmåga sångkonst genom att sjunga ett par latinamerikanska hymner i Hackås kyrka.

För oppositionen på tinget svarade Ture Olsson, Göteborg, som bl. a. ville att styrelsen skulle vara spridd över hela landet på samma sätt som styrelsen för Radioklubben Universal, men närvarande representanter för denna styrelse avrådde på det bestämdaste från denna decentralisering.

Dave Morgan (nedre bilden) från Hollywood trivdes utmärkt på lägret och hade intressanta diskussioner med DX:arna.

Gripet ur luften:

Egypten. Cairo har upphört att utsända engelska program i utsändningarna för Europa kl 20.00—22.00 på 9.475 kc/s = 31,66 meter, vilka nu sker enbart på franska. Engelska program förekommer däremot kl 13.45—14.10 på 17.765 kc/s = 16,89 meter. Stationen har även börjat sända på 6.215 kc/s = 48,47 meter kl. 1.00—2.00.

Chile. Radio Nuevo Mundo Santiago, har hörts på den nya frekvensen 6.070 kc/s = 49,42 meter. (DGX-aren.)

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.

Förbundet har bildats

Den provisoriska DX-Alliansen avlöstes den 22 juli vid DX-Tinget i Hackås av ett förbund med samma namn. En styrelse valdes, som bl. a. fick i uppdrag att framlägga ett förslag till stadgar. Man utgick ifrån att en beslutande församling skall bildas med representanter för de anslutna klubbarna. Styrelsen, som skall verkställa besluten, väljes på årliga DX-ting och skall vara centraliserad så att ledamöterna kan samlas utan alltför betungande resor.

Till ordförande valdes dir. Hilding Ljungfeldt, chef för Dux Radio AB, Stockholm. Den första styrelsen består f. ö. av red. Arne Skoog, Danderyd, kand. Jan Erik Räf, Stuvsta, red. Hugo Gustafsson, Stockholm, och red. Börje Hammargren, Stockholm.

Bland besluten på tinget kan nämnas, att de årliga SM-tävlingarna i kortvägsslyssning i fortsättningen skall äga rum på hösten.

DX-Alliansens uppgift skall vara att väcka och stimulera intresset för kortvägsslyssning bland allmänheten. Denna uppgift bör lösas i samarbete med de anslutna klubbarna. Ett av medlen är de nyssnämnda SM-tävlingarna, vidare kan nämnas märken och specialprogram.

Arne Skoog

DX-profil:



Sixten Andersson var en intresserad deltagare på DX-lägret.

Han började DX-a i samband med en sjukdom på hösten 1953, men han hade

redan tidigare lyssnat litet förstrött på kortvägsbanden. Nu har det blivit ett par hundra verifikationer, och Sixten trivs bäst med 16, 19 och 25 meters banden. Han lyssnar sålunda ofta på de tyska programmen från Radio Bandeirantes i Brasilien. Tidigare var Gisela Helmsteins och Runa Torgéns program hans speciella favoriter.

NSU . . . (Forts. fr. sid. 28)

ut för att i nästa ögonblick dansa en formlig glädjedans.

Han har gjort det igen! Han har slagit rekordet. Det märkligaste av allt: tiden för de båda körningarna var exakt densamma så när som på en hundradels sekund.

Det kan bara betyda en sak — Herz har kört för full rulle båda gångerna. Fel, säger man hos NSU. Herz kunde ha kört nära 30 km/t fortare, under gynnsammare omständigheter.

Men alla är nöjda. 339 km/t med motorecykel är en sådan fantastisk fart att man inte kan vara annat än nöjd vare sig man heter Wilhelm Herz eller Arthur Westrup och är reklam- och presschef hos NSU . . .

EN NY SÄNDNING
direktimporterade
U.S.A.
airforce
FLYGOVERALLS

Av fodrat mörkbrunt getskinn med pälskrage. Dessa skinnoveralls, som är splitternya och har i framställning kostat amerikanska flyget över

750:— kr. st. utförsäljes nu av oss för endast

198:— | **Avbetalning 210:— kr. med 85:— kr. vid lev. kontant** | **rest. 25:— kr. i mån.**

Nya direktköp från U. S. Airforce har gjort att vi kan upprepa förra årets sensation — att för endast 198:— kr erbjuda Eder splitternya flygoveralls, tillverkade av det finaste getskinn som står att uppdriva — i ett utförande och en kvalitet, där kostnader ej spelat någon roll. Overallen är försedd med långa kraftiga blixtlås varför Ni med lätthet tager den av och på. Ett plagg som håller i åratat.

Ett enastående tillfälle för alla, som behöver ett verkligt varmt och skönt kvalitetsplagg t. ex. kranskötare, fryshuspersonal, MC- och mopedförare, vaktpersonal, traktorförare, jägare, fiskare m. fl.

Begränsat lager — beställ i dag!

Härmed beställes . . . par flygoveralls av skinn till 198:— kr kontant, på avbetaln. till 210:— kr med 85:— kr vid leveransen o. resterande med 25 kr per mån. (Stryk det ej tillämpliga.) Min längd är cm, bröstvidd cm, midjemått cm. Samtidigt beställes . . . par gummikängor i storl. att sändas per efterkrav med returr. inom 8 dagar.

MERCURY-BOLAGET
Vasag. 5 B. Tel. 11 81 65, 11 34 65
GÖTEBORG C.

Namn:
Adress:
Jvg.-adr.:

TV 17-56

Amerikanska armékängor

av kraftigt gummi, invändigt vävbelagda 28 cm höga skaft med hel tunga — därför helt vattentäta. Ett fynd för jägare, fiskare, motormän m. fl. Kostar endast 17:75 kr paret.



Två hårvatten i samma flaska



MEDICINSKT:
Stimulerar hårbotten,
motarbetar mjäll och
innehåller välgörande
cholesterin.

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



KATALOG
11
DEN HITTILLS
STÖRSTA!
SPECIALKATALOG FÖR MODERNT
MODELLFLYG, MOTORER OCH
TILLBEHÖR. ÄVEN BÅTAR
SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRY · MALMÖ

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

Namn

Adress

TV 17-56

...även Ni kan lita på

LODGE

tändstift

med **SINTOX**
den världsberömda isolatoren

MEDDELANDE

ELFA:s
katalog 1956

— ombärlig upp-
slagsbok och handbok
för radio- och televi-
sionsintresserade.

ute i september

Kostar endast
+ porto **1:85**

Katalogen innehåller allt om radiomottagare, televisionmottagare, serviceinstrument, förstärkare, sändare, grammofooner och inspelningsapparater för amatörbyggare, facklitteratur, verktyg, kopplings-schemor, byggsatser.

Katalogen är en ypperlig vägledning för amatörer och ger bl. a. utförliga tekniska förklaringar och upplysningar om de elementära el. tekniska grunderna, förvandlingstabeller, code för färgmarkerade kondensatorer och motstånd m. m.

Från **ELFA RADIO & TELEVISION**
Holländargatan 9 A, Stockholm C.

Härmed beställes Eder katalog 1956 att sändas mot postförskott kr 2:25, i frimärken bifogas 1:85, a postgiro 251215 insättes 1:85. (Stryk det ej tillämpliga.)

Namn

Adress

Postadress

TV 17-56

Nya LLOYD



**sensationen
bland 4-taktarna!**

Lloyd är verkligen en sensation — från den pålitliga 24 hk 4-taktsmotorn till det goda bagageutrymmet. Linjerena Lloyd har bl. a. lägsta skatt och accis * rekordekonomi i drift och underhåll * 4- resp. 6-sitsig kaross * 110 km max-hast. * värme och defroster som standard * västysk kvalitet i varje bit — bäddbar.

9 modeller 2-takt
eller 4-takt
från

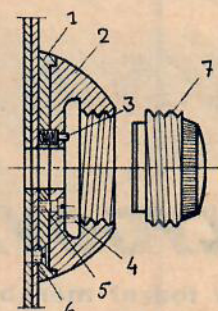
4.850:—

fritt Sthlm, Göteborg, Malmö.

Lloyd har marknadens lägsta pris bland västyska 4-taktare

Generalagent:
Nordiska Automobil A.B.,
Stockholm

Aterförsäljare och service
över hela landet



Överst visar dir. Lönnfors sitt enkla lås. Teckningen är en genomskärning av låset. 1, 2 och 7 är detaljer i härdat stål, 5 och 6 skyddade skruvar, 4 skyddsplåt för ordinarie nyckelhål, 3 härdad klack.

AV LASSE SCHULTZ
Foto: Bert Carpelan

Finska dynamitarder har inget att hämta sedan man kom på ett sätt att låsa kassaskåplåsen!

LÅS PÅ LÅS STOPPAR TJUVAR

Dynamitarder hör inte till de populäraste samhällsmedborgarna. I Finland spred en hord kassaskåpsprängare fasa för 7-8 år sedan. Kassaskåp plundrades nära nog på löpande band och i de allra flesta fall hade det lyckats de penningjagande pojkarna med dynamit och stubintråd i kappsäcken att spränga sönder de ofta mycket kraftigt dimensionerade kassaskåplåsen. Atskilliga miljoner finska mark blev bytet vid dessa kupper, som tenderade att bli allt fler och fler.

Direktör Theodor Lönnfors i Helsingfors hörde till dem som till slut tyckte att det gick för långt. Följden av hans ilska blev ett enkelt och billigt men av allt att döma mycket effektivt extralås för kassaskåp. Direktör Lönnfors konstruerade själv »tjuvstoppet» — han är mångsysslare med meriter inom motorsport, brandskydd, elteknik och inte minst hans »halvautomatiska» sommarstuga vid Marudd utanför Helsingfors vittnar om sinne för teknikens möjligheter.

Kassaskåplåset är helt enkelt ett extralås, som monteras ovanpå det ordinarie låset. En kåpa av härdat stål skruvas fast över kassaskåpets nyckelhål, skruvarna täcks över med en metallplatta och är alltså oåtkomliga för eventuella tjuvar. Inne i kåpan finns en rörlig metalldel, som täcker över kassaskåpets ursprungliga lås och som kan öppnas endast med en speciell nyckel. Denna nyckel finns i en gängad, härdad stålpropp, som skruvas in i kåpan och låses fast av den rörliga metalldelen.

— 1949 for jag i sällskap med en hel hop »auktorerade» dynamitarder — polisens experter — över till Polisens kriminaltekniska anstalt i Stockholm, berättar dir. Lönnfors. Där utfördes alla upptänkliga prov — man misshandlade mitt lås med jättestora rörtänger, försökte spränga bort låset med så mycket högeffektivt sprängämne man fick plats med på det begränsade utrymmet, slog på det med stora släggor. Men det blev inget resultat.

Fördelen med direktör Lönnfors kassaskåplås är att det är mycket billigt och att det går att montera på vilket gammalt kassaskåp som helst. Finländarna har inte på samma sätt som t. ex. svensarna förstått att uppskatta de kombinationslåsen som numera finns i marknaden och därför har Lönnfors-låset fått stor användning i Finland.

Och faktum är att kassaskåpstjuvarna inte längre har så stor framgång på »hemmaplan» som bara för ett tiotal år sedan!

NU

har den kommit

— Boken för alla motorbitna



ALLT OM TRIAL

av B. Björklund, Karl Oskarsson, Bengt Sandqvist m. fl.

Allt om **MC-sportens** nya giv
SPÄCKAD MED BILDER!

Finns nu i marknaden eller direkt från

MOTORCYKEL NYTT'S FÖRLAG, LERUM

Sänd ex. à 4:75 (2 ex. portofritt).

Namn

Adress

Postadress

V. g. texta, tack! TV 17-56

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 hårtrimningssaxen, som RIAM är utrustad med.

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

1 års skriftlig GARANTI!

End. 75:-

Säljes i alla branschaffärer.

36



Autocord kan i finesser konkurrera med kameror i högre prisklasser.

Av STIG SANDELIN

TVÅÖGT FRÅN JAPAN

Minoltacord och Autocord heter två japanska kameror, som nu lanserats på den svenska marknaden. Båda är spegelreflexer av den vanliga tvåögda typen för det populära fyrkantsformatet 6x6 cm. Mindre vanligt är däremot priset, som är påfallande lågt i förhållande till finesserna.

Det tar tid att bygga en kamera. Det finmekaniska monteringsjobbet och den komplicerade objektivtillverkningen tar sin tid. Tack vare den billiga arbetskraften kan japanerna tillverka billigare kameror än sina konkurrenter. Den japanska fotoindustrin har också under senare år ryckt upp i första ledet och börjat konkurrera med tyskarna bl. a. på den amerikanska marknaden.

Minoltacord och Autocord tillverkas av Chiyoda Kogaku Seiko Co. som är den enda japanska fotoindustri som tillverkar både kameror, slutare och optik.

Båda kamerorna har oömt kamerahus i pressgjuten lättmetall och reflexförhindrande sluss i kamerakroppen. Hela kamerafrenten rör sig vid inställningen, som sker med en spak under fronten.

Minoltacord har halvautomatisk filmframmatning med vev, bildspärr och räkneverk. Upptagningsobjektiv är en trelinsig, färgkorrigerad Promar S-III 1:3.5 F 75 mm. Sökarobjektivet är en V. Promar 3.2. Slutaren har tider från en sek. till 1/300 och kameran har självutlösare och är synkroniserad för lampblitx på 1/25 sek. samt för elektronblitx. Priset är 305 kr.

Autocord har automatisk filmframmatning och slutarspänning med vev, automatiskt räkneverk och bildspärr. Upptagningsobjektiv är den färgkorrigerade, fyrinsiga tripletten Rokkor 1:3.5 F 75 mm. Sökarobjektivet är en V. Rokkor med ljusstyrkan 3.2. Slutaren är helsynkroniserad och har självutlösare. Tider från en sek. till 1/400. Autocord kostar 445 kr.

SE TILL ATT NI FAR DET 5-RIBBADE CHAMPION-STIFTET



Byt var 1500 mil till

CHAMPION

Ni spar 1 kr av 10 i bränsle

CHAMPION SPARK PLUG CO: USA, ENGLAND, KANADA, AUSTRALIEN, IRLAND, FRANKRIKE

BFB 10 år

ett jubileende bokår

VET DU vad detta märke betyder? NTF Korsning med huvudled

Prova NYCKELBOKEN

nästa gång Ni köper en deckare finns hos alla tidningsförsäljare

Sveriges snabbaste



VÄN

Serietillverkning är tidens modalitet. Det betyder maskiner o. maskiner betyder precision. Det här handlar om en möbelarkitekt som vill göra billiga och enkla möbler. Han började med att göra sig god vän med maskiner, som skall tillverka hans ritkapelser!

Geniala konsoler, som har stora möjligheter att ställa till med revolution inom skyltningstekniken både när det gäller varuhus i Stockholm och diverseaffärer ute på landsbygden.

Plåstolar med matematiskt uträknad bekvämlighet.

Fällstolar som legat förankrade på havets botten, som i veckor stått oskyddade för sol, väder och vind, som hoppats på, som genomgått alla tänkbara hållfasthetsprov.

Det här är tre »smakprov» på vad Sveriges säkerligen originellaste möbel- och heminredningsarkitekt, Olof Pira i Stockholm, åstadkommit. Han är originell när det gäller arbets- och konstruktionsmetoderna — men det rakt motsatta när det är fråga om formgivningen. Ju enklare desto bättre, är hans skaparparoll, enkelt när det gäller ut-



Pira-Konsolen medger den här över-skådliga formen av skyltningshylla.

formningen men framförallt enkelt när det gäller den praktiska användningen.

Olof Pira använder underliga metoder när han skapar. Först görs modeller, ibland rent av konstruktioner i full skala, sedan streckas de ned vid ritbordet. Han har tagit tekniken, maskinernas prestationsförmåga med i beräkningen i varje detalj i konstruktionen. Olof Pira är vän med maskinerna, det är i tillverkningens ekonomi och möjligheterna att snabbt få fram en vara ligger.

Piras konsolkonstruktion är lika enkel som den är genial — och hållfast. Konsolen är självspännande och tillverkad i fjäderstål. Mycket enkelt kan den fästas på önskad plats i hålen på de bärestolpar, som tillsammans med konsolen och hyllbräderna utgör hela konstruktionen. Trähyllorna

MED MASKINER!

AV LASSE SCHULTZ

Foto: Lennart Jensen-Carlén

har hål på undersidan, som exakt passar i den fjädrande konsolens tappar och läsningen blir perfekt. Bärkraften är enastående. De kraftigaste konsolerna — och de ser ändå nättan och lätthanterliga ut — är beräknade att bära upp en belastning på två ton!

Det är framförallt skyltningstekniken Pira vill förenkla med sin konsolkonstruktion. En hylla med denna anordning kan nämligen användas för skyltning både utåt fönstret och inåt affärslokalen samtidigt.

Den 29-åriga möbelarkitekten har förutom massor av idéer när det gäller formgivning och nykonstruktioner en oerhörd stark sida — han är vän med de maskiner, som skall tillverka hans ritbords- och modellförsöksalster. För 10 år sedan började han jobba som snickargesäll, han skaffade sig ingående kännedom om snickerimaskiner, fann att han hade medfödda anlag när det gällde att upptäcka om en maskin utnyttjades som den skulle för att ge bästa möjliga resultat, blev »maskindoktor» vid fabrikspraktikar i engelska möbelindustrier och kan nu inte gå förbi en cementblandare eller en trycklufts-

borr på gatan utan att undersöka om den arbetar perfekt!

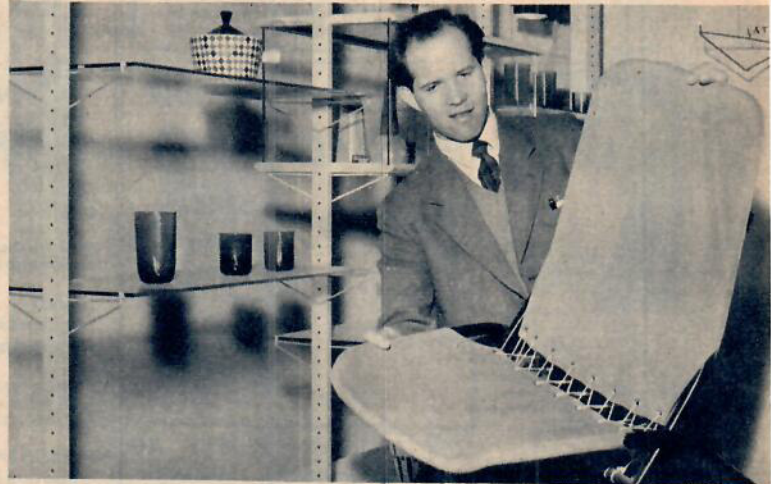
Arkitekt Pira har oerhörd nytta av sin talang i sitt arbete. Han vet exakt vilka toleranser han skall ge de olika detaljerna i en konstruktion för att den maskin som skall tillverka dem kan göra bästa möjliga arbete på kortast möjliga tid.

— Min stora dröm är givetvis den egna villan, säger han. Den finns redan på ritpapperet. Tegelväggar utan rapping, ett fåtal målade ytor och stengolv i alla rum så man kan städa bara genom att spola på vatten ur en slang — så vill jag ha det hemma hos mig.

Så var det den hårt prövade fällstolen. I tre veckor stod den utsatt för sol, blåst, regn och alla andra naturens raserutbrott högt uppe på ett tak, lika länge låg den förankrad på havets botten, den provsatts, provhoppades, sparkades hit och dit — och den höll.

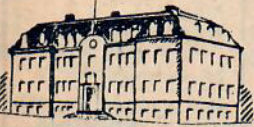
Plåtstolen är också en kul möbel, kul och bekväm. Bakstycket och underredet är två pressade plåtstycken, lutning och anpassningsform på ryggstödet är matematiskt uträknade, skumgummidynan på sitsen gör den behaglig och formen är tilltalande.

Utan några verktyg fäster man snabbt den fjädrande konsolen på bärstolen i det höjdläge man vill ha.



Det här är arkitekt Olle Pira med sin hårt prövade stol, som gav guldmedalj på världsmöbelutställningen Trinnealen i Milano. Bakom syns en kombinationsmöjlighet när det gäller hyllbygge med Pira-konsolen.

ÖRNSKÖLD SVIKS TEKNISKA SKOLA



Kommunal, statsunderstödd. Teknikerkurs 3 terminer, m. realex. el. motsv. 2 term. Högre fackkurs ytterl. 2 term. Fackavd. MASKIN-, ELEKTRO-, HUSBYGGNADS- samt VÄG- o. VATTENBYGGNADSTEKNIK. Statl. studiehjälp. Nya kurser 10 jan. 1957 samt 21 aug. 1957. Anmälan här till senast 15 dec. d. å. resp. 20 juni 1957. Prospekt på begäran.

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verk.-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. Aberopa denna tidning! — INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



KTS TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

(Grundad 1906) Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare. Studielån och statsstipendier. Nya kurser börja 10 januari.

TEKNIKERSKOLAN, SALA,

anordnar 5 o. 10 mån. kurser för Radio o. TV-tekn., Elektrotekn. (C- o. B-beh.). Byggnadstekn. o. Verkstadstekn. 5 mån. nybörjarkurser för Elektriska montörer. Statlig studiehjälp. Rumsförmedling. — Begär prospekt.

MOTORFLYGUTBILDNING.

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

Kall-flytande metall!

Stor utlandsnyhet! Täcker stora hål i spannar, rör, båt, tak, kaross, kylare m. m. Hårdare än lödning. Fil- o. gängbart. Dryg burk kr 6:25. 2 st. fraktfritt. Brush System AM, Malmö.

TYDLIGA MANUSKRIFT

undandröjer risken för fel i annons.

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.

KATALOG

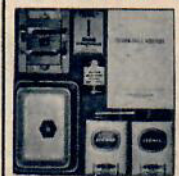
med nytt tillägg inneh. mc-delar, verktyg, tillbehör m. m. sändes mot 75 öre i frim. Cykel & Motorfirman O. E. Söderström Örnsköldsvik

FINNSTÖVLAR

Prima hantverkskvalitet, rands., herr 65:—, dam 52:50. I mörkbrun färg, herr 69:—, dam 56:—, Sula av cellgummi el. kärnläder. Gummistövlar m. läderskaft 37:—, Samskinnskalsonger 52:—, Mot postförskott. Returrätt. F:ä Y. Kero, Sattajärvi.



FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver 14:95 + frakt.

2 framkallningskålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskott från

F:ä KNUTZ & SVENSSON SOLLERÖN

Du som har foto som hobby

är säkert intresserad av billigare inköp. Här har Du chansen! Tillskriv oss, gör det i dag! Du kommer att tjäna pengar.

FOTOAMATÖRERNAS INKÖPSCENTRAL

Box 153, Örnsköldsvik.

MOTOR- o. SPORTSTÖVEL

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



SENSATIONS-ERBJUDANDE DEN NYA

Remington Super "60"

ENDAST 110:— RIKT-PRIS 138:—



I ÅRS GARANTI

Levereras i lyxetui. Vid byte mot Remington betalar vi 27:50 för Er gamla apparat. Philishave dubbel end. 58:—, Beställ i dag från

HÅGES PARTILAGER Tel. 9, Stockaryd



FÖRSTORINGAR

i naturliga färger

Storl:
13x18 18x24 24x30 cm
4:00 6:75 11:00 kr.
Sv-vit 1:90 2:75 4:00 kr.
Ins. film el. foto. 3 st. portofr.
O. Engholm, Box 42, Sörmark

KAMERAREPARATIONER MED GARANTI!

Allt inom branschen, synkroniseringar, tillbehör, specialkameror. Verkstad med stora resurser, kort leveranstid, låga priser!

KAMERASERVICE
Kungsgatan 50, Malmö



Nytt nr av DX-RADIO

Vägledning för kortvägsläsnare, DX-tips, kortvägstabell m. m. Provex. mot 0.25. Fack 5083, Sthlm 5.

MOPED- och MC-ÅKARE

MOTOR-HÖÖKS har reservdelarna och tillbehören för Er maskin.

Katalog mot porto.
**MOTOR-AB
IVAN HÖÖK**
SAGEN — Tel. 30, 31

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 ankarverk, vattentätt stötsäkert, läderband.



Damuret i dubblé med kordell. Samma pris.

Ingen förskotts-betaling!

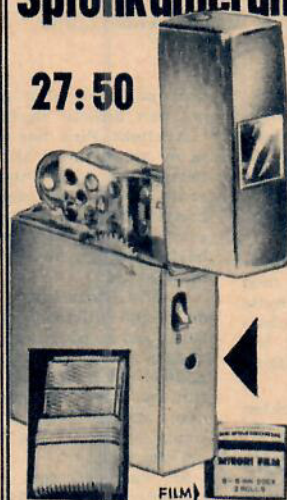
Posta kupongen idag. Ni får prova uret gratis under 30 dgr.

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. 1 års gar.
Namn:
Bostad:
Postadress: TV 17-56

En SUCCÉ Spionkameran

27:50



DIREKTIMPORT utan fördyrande mellanhänder gör att vi kan sälja den mycket omtalade mikrokameran »CAMERA LITE» till LANDETS LAGSTA PRIS. Världens bästa spionkamera kamouflerad med tillförlitlig cigarrretändare. — Ni kanske såg den användas i filmen »Prinsessa på vift». Helt i metall, storl. 55x45x13 mm, specialbyggd m. finesser: Ljusstark, antireflexbeh. o. färgkorrigerad optik. — Snabbframmatning. — Filmstopp... ingen dubbeltagning. — Toppavtryck. — Sportsökare. — Slutare till 1/50 sek. — Film 6x6 mm. — Tar 20 knivskarpa kort på varje filmrulle. — Utmärkta förstoringar. Lev. komplett i väska jämte 4 rullar film (80 kort), bruksanvisning och provkort i presentkartong. LANDETS LAGSTA PRIS! ENDAST 27:50 per styck.

Beställ nu från

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



Var Ni än söker

... Ni kan aldrig finna en bättre kolvring än



Begär PEDRICK hos Er verkstad!



Läs, lär, jämför, välj!

Vår stora illustrerade varuhandbok innehåller över 2000 fotoartiklar — faktiskt mera än en butik! Rekvirera den för 2:50 — vilket belopp Ni får tillbaka vid första köp.

Klipp kupongen genast och posta den.

Fotobutiken kommer hem till Er

Yashicaflex

den enda spegelreflexkameran 6x6 m. inbyggd exp.-mät. Kontant 325:—, Avb. 50:—/mån.



Till Molander & Son AB

Regeringsgatan 13, Stockholm
Sänd mig Er varuhandbok 1955-56. Kr 2:50 bifogas i frimärken.

Namn och adress. TV 17-56

Snabb kontakt

Annonspris kr 1:75 pr rad. På varje rad får plats c:a 26 nedsag inkl. ordmellanrum och skilletecken. — Order emottagas pr tel. nr 30 89 58, 34 04 80/53. Manuskript som insändas pr post bör textas eller maskinskrivas. Korrektur sändes ej. Förlaget fritar sig för fel som uppstå genom hörfel i telefon eller genom otydliga manuskript. Likvid insändes i frimärken

eller insättes på förlagets postgirokonton 11 11 med angivande å talongen att likviden gäller annons i TV. Manuskript måste vara annonsavd, tillhanda senast tisdagen 16 dagar före utgivningsdagen.

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

genom TV:s radannonser

Motor-marknaden

25 % rabatt erhåller Ni vid köp av bil- och mc-tillbehör av oss! Katalog sändes mot 25 öre i frimärken. Fack 47, Leksand.

Urdelar och verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. Firma E. Karlsson, Erikslund. Volkswagendelar. Tillbehör 10 % rabatt. Adickes, Tjärblomsg. 1 A, Gbg H. 23 94 83.

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

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

Indian reservdelar, alla årsmodeller. Vevlagerren., Cyllinderborrnig. Elgebrandts Motor. Nytorngatan 23. Tel. 43 60 99, Stockholm.

Webra Rekord m. tank o. p. Ej körd. 45:— kr. Bo Bindekrans, Urbergsv. 34, Bromma.

Reservdelar Jawa 250 o. 350, Velocette 350. Motoröverringar. Almeviks Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

Nya mopeder till extra billigt pris. F:a Ake Johansson, Vessigebo.

PARTIPRISER! Sök., dimljus, backljus, element m. m. Sv. Handelsbolaget, Östgötagatan 95. Tel. 41 27 90, Sthlm.

Utrusta Eder BIL el. MOTORCYKEL förständigst, rekv. vår nettoprislista över tillbehör, verktyg m. m. Sändes mot porto (25-öres frimärke). H:a Nils Robert, Fack 6, Insjön.

Beg. bildelar till Volvo PV 60, Volvo PV 53, Fiat 508 samt Opel Kapitän m. m. Öberg, Ulvsparreg. 3 A, Göteborg 6. Tel. 155768, 150122.
HVA mot. 46 m. kick 200 kr. Rex »Ambassador» 200 cc. m. 51 t. salu. Mycket välv. o. bill., endast 500 kr.
H. Larsson, Box 33, Hökön.

FLM MOPED med PUCH-motorn, 2-växlad och fläktkyld, stor bekväm swing-sadel, 785:—. För omg. lev. Kompl. reservdelslager. Begär uppl. om återförsälj. på Er ort fr. MOTORLUND AB, Rosendalsv. 27 c, Malmö. Tel. 93 42 30.

Omlindning o. rep. av elmotorer o. generatorer. Pris-ex.: MC-gen.-ank. oml. för 20:—. Ny kollektor 10:—. Fältsp. 10:—. Garanti. J. H., Fack 353, Skärby.

GÖR SJÄLV en enkel men effektiv INSUGNINGSLJUD-DÄMPARE till Er mc eller moped. Inga specialverktyg. Materialkostn. c:a kr 5:—. Ritt. + arb.-beskrivn. kr 2:— + porto. L. LEWÉN, Skogsv. 4, Fagersta.

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

Diverse-marknaden

NY RESERADIO kr 98:—. Box 5727, Borås.

BAGAGEMÄRKEN fr. världens ledande hotell (10 st. 2:—; 25 st. 4:—) eller flygbolag (10 st. 2:50; 25 st. 5:—) för resväskor, brickor, lampskärmar, motorfordon m. m. Katalog gratis. AB DURAX, Avd. K. Malmö C.

Namntryck bill. Prov erh. C. Widerstedt, Emmaboda. VULCOFIX självvulkanisering för cyklar, mc, bilar, gummistövlar etc. Prov mot 75 öre i frim. AB ANPAC, Avd. VULCO, Malmö C.

Mynningsladdarpistoler. Browningmod. Kal. 9 mm. För målskj. Med hölster kr 44:75, utan hölster kr 36:—. Licensfr. Fraktrfr. G. Samuelson, Danstorp, Blidsberg.

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

FISKEDRAG. Dir. fr. tillv. Marknadens lägsta priser. Stor provsändn. 13:85. Eller upplysn. o. offert. Specialverkstanen Celtie, Box 27, Halmstad.

Fabulöst billigt! 1 st. kamera m. film, 1 st. fjädr. urlänk, 1 st. Nobless slips, för endast 12:75. Returrätt. Inka Textil, Dalum.

Bensinelverk, nytt, 6 V, 100 W. Beg. del. t. Kap. m/39 o. Volvo PV 53 m/39. Box 52, Norra Strömfors.

NY RESESKRIVMASKIN kr 115:—. Box 5727, Borås.

Bajonetter, remington, pris 15 kr per par + frakt samt ett fåtal 6,5 mm browningar, igensvetsade, pris 15 kr per st. + frakt. H. Falk, Box 584, Karlsborg.

NKI-tillgodohavande, c:a 2.000 kr, överlätes med god rabatt. Ev. byte mot förslag. Rune Persson, Rockhammar, Sällinge.

NÄSTAN NY FICKRADIO kr 79:—. Box 5727, Borås.

Billigt! Skinnjacka 25:—. TT-stövlar, remmade, 60:—. TT-sadel 10:—. Megafoner 6:—. Varvräknare 12:—. Leif Hedman, Box 1653, Skellefteå.

Eldsläckare som bör finnas i alla bilar, båtar, villor m. m. Pris 18:50 + porto. Full returrätt. Beställ i dag från F.G.A., Box 7, Docksta.

NY FICKRADIO kr 95:—. Box 5727, Borås.

FLYGUTBILDNING

Linköpings Flygklubb. Motor- o. segelflygutbildning. Saab, Linköping. Tel. klubbhuset 209 00 eller Saab 290 20.

Fråga oss om flyg



Fråga: I nr 3 av TV 1956 stod under rubriken »Fråga oss om flyg» att ni inte kunde lämna data och prestanda för det ryska reaktplanet MiG-17 »Fresco». I den engelska Observer's Book of Aircraft ges ganska detaljerade uppgifter om flygplantypen ifråga. Är dessa data okända för red?

Prenumerant, Borås

Svar: Utan att kasta någon skugga på denna engelska bok som i det stora hela är mycket bra och aktuell, finns enligt vår uppfattning föga belägg för att uppgifterna om MiG-17 är helt korrekta. Detta gäller framför allt uppgifterna om toppfart, topphöjd, motordragkraft etc. Beräknade uppgifter såsom de i boken lämnade kan varje någorlunda initierad själv få fram, men därifrån är steget långt till att rubricera dem som helt tillförlitliga.

Fråga: 1) Undertecknad önskar uppgift om de franska och italienska flygvapnens styrka i antal krigsflygplan. 2) Har Italien någon inhemsk flygindustri?

Frågvis

Svar: 1) Frankrike förfogar f. n. över närmare 1.000 krigsflygplan av blandat franskt och amerikanskt ursprung, medan italienska flygvapnet har högst 500 flygplan. Dessas modernitet är inte helt i klass med de franskas. 2) Italien licenstillverkar f. n. North American F-86K allvädersjaktplan hos Fiat, som också förbereder serietillverkning (på amerikanskt uppdrag) av det nya lätta attack- och jaktplanet Fiat G-91 vars prototyp när detta skrivs ännu inte provflugits. Dessutom bygger företaget Aerfer några prototyper av ytterligare ett lätt jaktplan Saggiattorio 2 som nyligen provflugits. Tidigare har Macchi m. fl. fabriker licenstillverkat de Havilland Vampire.

Fråga: 1) Med vilka olika reglage sköts höjd-, sido- och skevrodröden på en J 29:a? 2) Är efterbrännkammare införd på alla J 29:or? 3) Varför har en uppvisningsgrupp med J 29 från Malmslätt målats med röda vingspetsar och ett svart band runt kroppen? 4) Är det helt omöjligt för en man att flyga Lansen? I. Löthfors

Svar: 1) Som på de allra flesta flygplan manövreras höjd- och skevrodröden med styrspaken, och sidoröret med sidroderpedalerna. 2) Nej, men det håller på att införas på ett stort antal plan. 3) Röd målningen av vingspetsarna har tillkommit för att förarna lättare skall kunna observera varandra. Det svarta bandet är en speciell manövermålning. 4) Att flygplanet har två mans besättning beror helt på att man önskar avlasta föraren från sådana uppgifter som navigering m. m. så att han kan koncentrera sig på själva flygningen. Med andra ord; Lansen är ett effektivare stridsmedel med två mans besättning än med en man.

Fråga: Var kan man lära sig flyga helikopter, och vad fordras för att man skall få lära sig detta.

Flygintresserad

Svar: Ostermans Aero, Stockholm, bedriver utbildning av helikopterförare. En grundförut-sättning för att få genomgå utbildning är att man har ett visst antal flygtimmar på konventionella flygplan. Ostermans kan ge närmare uppgifter.

Svar till Sten Fritz: Tillskriv AB Nyköpings Automobilfabrik, Flygavdelningen, Nyköping, som säkert lämnar önskade informationer om Piper Cub.

Fråga: 1) Vad är respektive fabrikers namn och beteckningar på följande inom Flygvapnet uttrangerade eller i tjänst varande transportflygplan: Tp 1, Tp 2, Tp 2A, Tp 3, Tp 4, Tp 5, Tp 9, Tp 24, Tp 45, Tp 46, Tp 47, Tp 78, Tp 79, Tp 80, Tp 81, Tp 82, Tp 83, Tp 91 samt B 3C-2? 2) Vilka data och prestanda har dessa typer?

Ahl

Svar: Transportplanen hade tidigare beteckningen Trp, men vi bortser här från detta. Tp 1 (Junkers F 13), Tp 2 (Junkers W 34), Tp 2A (Ju W 34 med annan motortyp), Tp 3 (D. H. Dragonfly), Tp 4 (Beechcraft 18), Tp 5 (Junkers Ju 52), Tp 9 (Junkers Ju 86Z-7, f. d. ABA:s Svalan), Tp 24 (Dornier Do 24), Tp 45 (Beechcraft C-45), Tp 46 (D. H. Dove), Tp 47 (Canadair »Canso» / i Kanada licensbyggd Consolidated Vultee PBV-5A Catalina), Tp 78 (Noorduyn Norseman), Tp 79 (Douglas DC-3/C-47), Tp 80 (Avro Lancaster), Tp 81 (Grumman Goose), Tp 82 (Vickers Varsity), Tp 83 (Hunting Percival Pembroke), Tp 91 (Saab-91A Safir) och B 3C-2 (Junkers Ju 86K). 2) Tyvärr tillåter inte utrymmet publicering av data och prestanda över alla dessa flygplantyper.

Fråga: Undertecknad ämnar köpa ett litet ensitsigt eller möjligen tvåsitsigt sportflygplan, och vore därför tacksam för adresserna till de fabriker där följande flygplantyper tillverkas för att kunna få reda på pris, data och prestanda: 1) Sipa S.1000 Cocinelle (Frankr.). 2) Topsy Junior (Belgien), 3) Partenavia P-53 Aerocopter (Italien), 4) Prefi PM-280 Tartuca (Italien), 5) Jodel D.92 Bébé (Frankr.), 6) Beecraft Honey Bee (USA) och 7) Aeronca Champion (USA).

Michael von Rosen

Svar: 1) Société Industrielle Pour L'Aéronautique S. I. P. A., 178 Avenue de Neuilly, Neuille-sur-Sinn. 2) Avions Fairey S. A., Aerodrome Gosselies, Hainaut. 3) Partenavia, Via Tasso 480, Napoli. 4) Gruppo Costruzioni del Politecnico, Istituto di Aeronautica, Piazza Lionardi da Vinci, Milano. 5) Société des Avions Jodel, Route de Seurre, Beaune (Côte-d'Or). 6) Beecraft Associates, Inc., 1536 Missouri Street, San Diego 9, Calif. 7) The Aeronca Manufacturing Corporation, Middletown Municipal Airport, Ohio.

Fråga oss om motorcyklar



Fråga: 1) Vilka data har Victoria Special? 2) Är det en tysk motor eller en svensk? 3) Vilket är bäst, att köpa en ny Victoria Special för ca 400 kr. eller en riktig moped för 500 kr.? 4) Är Victoria Special en bra moped? 5) Hur många mil bör en moped gå innan man sotar den? 6) Hur skall man köra en moped när man kör in den?

S. Bjärneroth

Svar: 1) Victoria Special är en påhängsmotor som monteras på vänster sida om bakhjulet på en trampcykel. Motorn driver bakhjulet med kedja. Till motorn hör en speciell pakethållare med bensintanken fastsatt på undersidan. Motorn är en 38 cm³ tvåtaktsmotor på 0,8 hk. Växellådan är tvåväxlad med vridväxelhandtag på styrstäng. 17 watts belysningsuttag. Motorns vikt 6,5 kg. 2) Victoria Special är en tysk motor. 3) TV skulle föredra en fabriksbyggd moped eftersom de i allmänhet är kraftigare byggda än de trampcyklar som påhängsmotorerna monteras på. 4) Victoria Special är ju ingen moped utan endast en motor, men en mycket bra sådan. 5) Se fråge-spalten TV nr 12 -56. 6) Huvudregeln är att motorn inte får bli för hårt belastad. Den skall i god tid ges trambahjälper i uppförslägen och i kraftig motvind. Man får heller inte köra för fort under inkörningen. Man bör variera på gaspedalen lite under körningen så att motorn får arbeta vid olika varvtal.

Fråga oss om vapen



Fråga: Vore tacksam för uppgift om utgångshastighet och anslagsenergi hos repeterstudsaren Rigby 350. Vilken firma importerar dessa gevär?

Killingen

Svar: Ammunitionen till Rigby 350 har följande ballistiska data: Kulhastighet VO (vid mynningen) 800 m/sek. V 100 (vid 100 yards = 91 m) 725 m/sek. Anslagsenergin EO (vid mynningen) 476 kgm, E 100 (vid 100 yards) 380 kgm. Kulvikten är 14,6 g. AB H. Widforss, Hamngatan 26, Stockholm, importerar detta vapen och lämnar säkert närmare upplysningar.

Fråga: 1) Går det att göra om ett s. k. pumpgevär till salongsgevär med samma kaliber? 2) Går pipan att borra om, om den är utsliten?

Prenumerant

Svar: 1) Om ni med pumpgevär avser ett luftgevär torde skytten efter en sådan omändring vara mer att beklaga än det eventuella villebrådet. Vi avråder alltså på det bestämdaste från experimentet. 2) Frågan är svår att besvara då vi inte vet vilken pipa det gäller. Vanligen går det dock att borra om pipan till högre kaliber under förutsättning att säkerheten är tillfredsställande. Det är emellertid knappast troligt att det lönar sig.

Fråga: 1) Hur stor anslagsenergi och kulhastighet har ammunitionen till en 401 Winchester? 2) Hur stor träffkraft anses vara tillräckligt för älg?

Krypskytt

Svar: 1) Ammunitionen 401 Winchester automat av Vesters fabrikat har följande ballistiska data: Kaliber 10,2 mm, kulvikt 13 g, kulhastighet vid mynningen 652 m/sek., vid 200 m 433 m/sek., anslagsenergin vid mynningen 281 kgm, vid 100 m 188 kgm och vid 200 m 124 kgm. 2) 200 kgm är fullt tillräckligt.

Fråga: Vilken är den kraftigaste storviltsammunitionen?

Holland & Holland

Svar: 600 Nitro Express, (15,2x76), kulvikt 58,3 g, kulhastighet vid mynningen 594 m/sek, anslagsenergi 1.050 kgm eller fyra gånger så mycket som vår 6,5 mm armépatron.

Fråga: 1) Anser TV att ammunitionen 30—06 är lämplig för älgjakt? 2) Vilka ballistiska data har den? 3) Används den av amerikanska armén?

På jaktstigen

Svar: 1) Ja, i allra högsta grad. 2) 30—06 tillverkas i många olika typer, varför vi nöjer oss med att ange den svagaste och den starkaste av Normas fabrikat. Svagast är den med kulvikten 8,4 g, krut 2,9 g, gastryck 1.300 kg/cm², hastighet vid mynningen 770 m/sek., anslagsenergi 254 kgm. Den starkaste har kulvikten 14,2 g, krut 3,35 g, gastryck 3.250 kg/cm², hastighet 750 m/sek. och anslagsenergi 407 kgm. 3) Patronen är antagen som amerikansk armépatron och tillverkas av många olika fabriker. Den är en av de populäraste jaktpatronerna tack vare sin relativt stora anslagsenergi och flacka bana. Den lätta kulan (8,4 g) är idealisk för rådjur.

Fråga: Vem säljer startpistolen som var avbildad på sid. 39 i TV nr 24-25/1955, och vad kostar den?

E. S. Sundsvall, m. fl.

Svar: Bl. a. Bastmans, Nybrogatan 1, Stockholm. Priset är kr 48:50.

Gör din foto-hobby lönande!

Jag kan utbilda dig till en skicklig FOTOGRAF

säger Tore Falk

Vem vet, du kan kanske bli en **topp**fotograf, få en välavlönad anställning som pressfotograf på någon stor dagstidning. Det är ett trevligt, spännande och fascinerande yrke! Du får alltid vara med där det händer något. Gör därför

slag i saken redan i dag! Den här fotokursen ger dig omfattande och ingående kunskaper om allt som rör fotografering — du lär dig att kunna utnyttja och bemästra din kamera på ett helt nytt sätt. Efter kursens genomgång vet du exakt hur du ska ställa in kameran inför varje motiv för att få verkliga »pang-bilder», som är värda pengar!



Vad fotokursen bl. a. innehåller...

Din lärare

— TORE FALK

är en av Sveriges skickligaste pressfotografer, anställd i Nordens största kvällstidning. Han kan utbilda dig till en skicklig fotograf — han vet hur den rätta bilden ska tas! Du kan också fråga Tore Falk om allt som rör kursen och han ger dig personliga och utförliga svar.

Först får du lära dig hur kameran fungerar. Du gör bekantskap med olika kameratyper. Du får veta hur du ska ställa in kameran vid olika ljusförhållanden — allt om slutaren, bländaren, exponeringen, avståndsinställningen och skärpan.

Det andra brevet undervisar dig om hur du ska arrangera och ta ett porträttfoto, bakgrundens betydelse. Foto med lampa eller blix. Trick med blixten. Valet av film.

Brev 3 handlar om gruppfoto, djurfoto, interiörbilder och landskapsfoto.

Brev 4 lär dig att ta bilder på kvällen och natten, hur du använder blixtljus, hur du undviker reflexerna. Du får också veta hur du bygger ett mörkrum hemma.

Brev 5 visar dig hur du framkallar film, kopieringsapparatus funktion, förstöringsjobbet, valet av papper.

Det 6:e brevet innehåller allt om bildbeskärning, hur gruppfoto blir bra porträttfoto, hur du plockar fram den roliga detaljen i bilden.

Brev 7 omfattar färgfoto, motivvalet och hur du själv färglägger svartvitt.

I brev 8 övergår du till mer avancerade saker som trickfoto och sportfoto. Du får också vara med om en specialpristävling.

Brev 9 är särskilt intressant för dig som vill tjäna pengar — här läser du om hur hobbyn blir lönande, nyhetsbilden och vidare får du goda råd, som ger dig pengar.

Fotokursen avslutas med 10:e brevet som lär dig arrangera ett trevligt album, negativets behandling och arkivering.

Diplom för avslutad kurs

1000 kr i pris!

När Du gått igenom kursen och lärt dig fotografera får du vara med i tävlingen om bästa elevbilden. Det delas ut 1000:— kr i priser. Första pris 500:— kr. Tävlingsreglerna får du redan i första lektionsbrevet.

Kursen kostar endast

4:25

per brev!

Fotokursen omfattar 10 lektionsbrev och varje brev löses som postförskott mot endast 4:25 porto. Du betalar ingenting extra för besvarade frågeformulär och annan service. Kort sagt — det är fantastiskt billigt för en så gedigen och grundlig kurs. GÅ INTE MISTE OM DEN!

FOTO-KURSEN

IDROTTSKOLAN,
STOCKHOLM K.
Tel. 50 77 60.

Härmed beställer jag fotokursen »BÄTTRE BILDER». Sänd mig omgående första lektionsbrevet mot postförskott kr 4:25 (plus porto). De övriga 9 breven skall sändas mig med 15 dagars mellanrum mot kr 4:25 (plus porto) per brev.

Namn:

Adress:

Postadress: TV 17-56

POSTA
KUPONGEN
I DAG!
SKRIV
NU!