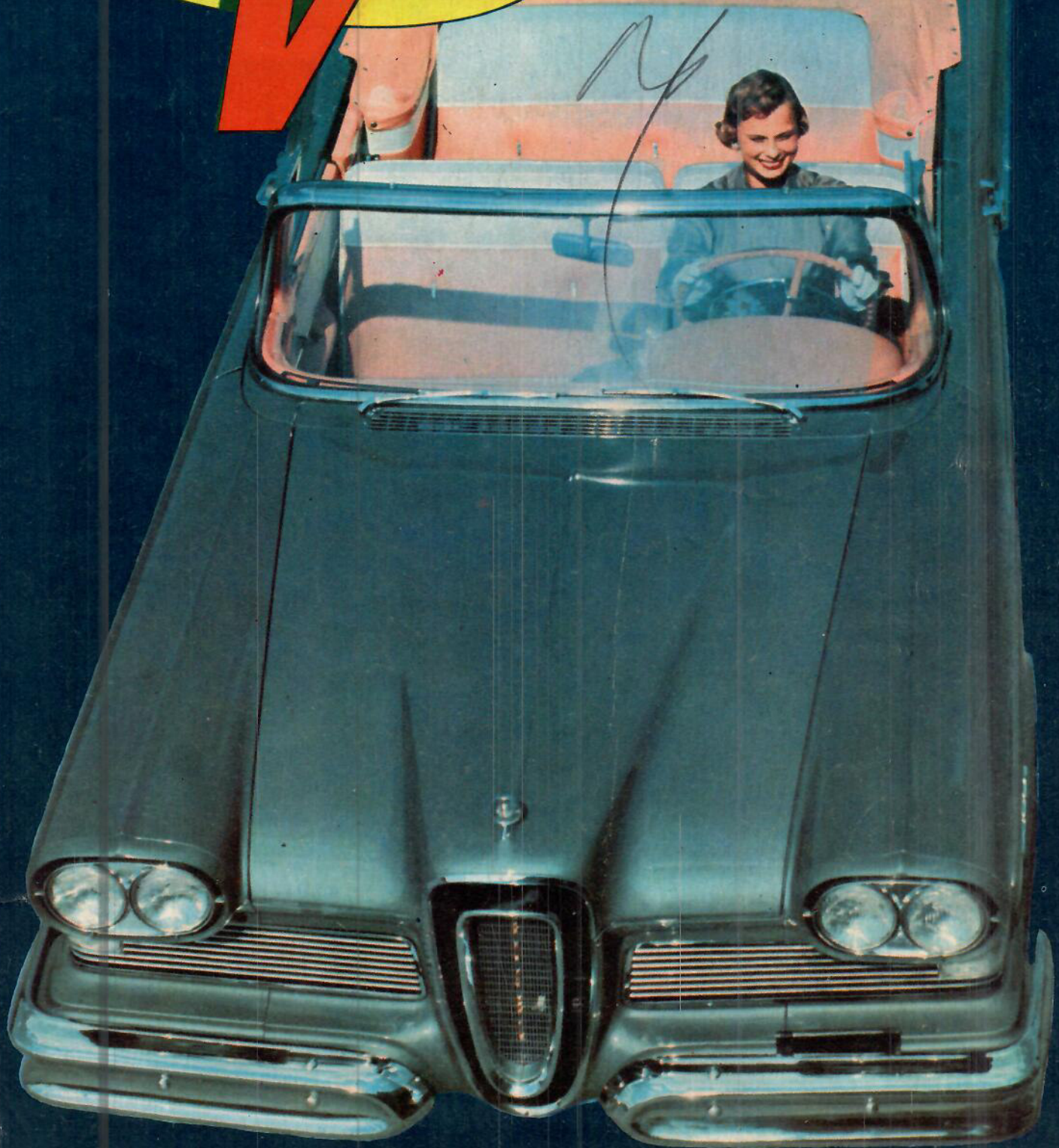


Teknikens TV värld



FORD EDEL

MED *Flyg* • NR 19 1957 • 26/9-10/10 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

okt

TEKNISKA FRÅGOR

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

MC

Fråga: 1) Var kan man erhålla broschyr över den trehjuliga minibilen Bond Minicar? 2) Finns den i Sverige och i så fall var? 3) Räcker det med vanligt motorcykelkörkort för att få köra den?

Intresserad
Svar: 1) och 2) Såvitt Teknikens Värld vet finns det ingen representant i Sverige längre för Bond Minicar. Broschyrer kan emellertid erhållas från tillverkaren Sharp's Commercial Ltd, Preston, England. 3) Eftersom Bond Minicar kan registreras som motorcykel räcker det med motorcykelkörkort.

Fråga: 1) Kan Teknikens Värld ge mig så utförliga data som möjligt på Norton Manx? 2) Vart skall man vända sig med förfrågningar om en begagnad Norton Manx? 3) Hur skall man göra för att få en TT-licens? Fördras körkort för detta? 4) Vad kan man räkna med att en sådan maskin kostar a) ny, b) begagnad? 5) Var det en sådan maskin som Sven »Furtan» Andersson körde till seger i Djurgårdsloppet? 20-årig nybörjare

Svar: 1) De data Teknikens Värld har gäller Norton Manx 1956. Motorn är en encylindrig fyrtaktare med dubbla överliggande kamaxlar. Motorn är bortsett från de rörliga delarna helt uppbyggd av lättmetall. Cylinderdiameter 86 mm. Slaglängd 85,6 mm. Kompressionsförhållande 9,53:1 för körning på 80 oktans bensin. Förtändning 35°. Ventiltider: avgas öppnar 85° före undre dödpunkt, avgas stänger 42,5° efter övre dödpunkt, insug öppnar 57,5° före övre dödpunkt, insug stänger 70° efter undre dödpunkt. Förgasare Amal GP 1 9/32". Lucas racermagnet. Effekten varierar något mellan de olika exemplaren av denna maskin, men ett typiskt bromsbänksresultat ser ut som nedan:

Varv/min	Effekt hk
5000	36,2
5500	40,3
6000	43,8
6200	45,5
6500	47,0

Maximalt tillåtet varvtal 6800 varv/min. Maskinen har en fyrväxlad separat växellåda, normalt med följande utväxlingsförhållanden: ettan 7,46:1, tvåan 5,62:1, trean 4,64:1, och fyran 4,22:1. Ramen är en svetsad rörarm av Nortons »tevagnsmodell». Framgaffeln är av teleskoptyp och bakhjulsfjädringen är av svängarmstyp. 2) Den bästa utvägen är att annonsera i fackpressen efter en sådan maskin. 3) För att få TT-licens måste man vara medlem i en SVEMO-ansluten motorklubb. Körkort erfordras. Blankett för licensansökan erhålls hos motorklubben. 4) a) Ca 6500 kr. b) Om maskinen inte på något sätt är defekt torde minimipriset ligga någonstans mellan 3000 och 3500 kr. 5) Sven Andersson kör Norton Manx i både 350 cm³ och 500 cm³ klasserna.

Fråga: 1) Hur kan man få tag på en instruktionsbok till en Velocette 350 cm³ av 1953 års modell

och var kan man köpa reservdelar till denna maskin? 2) Vad är topphastigheten och accelerationsförmågan? L. E. Akerman

Svar: 1) Motorfirma Johansson & Ström, Vara, kan skaffa en instruktionsbok och säljer även reservdelar. 2) Toppfarten är ca 120 km/tim. och accelerationstiden 0-80 km/tim., ca 9 sek.

Fråga: 1) Tillverkar Rumi någon mc under 75 kg som finns att köpa i Sverige? 2) Vem är generalagent för Rumi? 3) Data på denna maskin, toppfart och pris? 4) Är denna maskin i standardutförande så att den går att få registrerad? Rumi-fantast

Svar: 1) Ja, Rumi Junior Corsa säljes i Sverige i en modell som väger mindre än 75 kg. 2) Svevia-Motor, Sveavägen 129, Stockholm, är generalagent. 3) Tvåcylindrig tvåtaktsmotor med cylindrarna liggande i maskinens längdriktning. Cylinderdiameter 42 mm. Slaglängd 45 mm. Slagvolym 124,68 cm³. Kompressionsförhållande 9,0:1. Effekt 9 hk vid 7300 varv/min. Fyrväxlad växellåda sammanbyggd med motorn. Svetsad rörarm av öppen typ. Bakhjulsfjädring av svängarmstyp och framgaffel av typ Earl. Hjuldimension 2,50x19". Vikt 75 kg. Toppfart 125 km/t. Pris 2.990 kr. 4) Ja.

FLYG

Fråga: Vilka data och prestanda har a) Lockheed F-104A, b) Republic F-105 Thunderchief och c) Fairey Delta II? Mach 5

Svar: a) En General Electric J-79 med 5.400 kg dragkraft utan och 7.260 kg med efterbrännkammare, spännvidd 6,7 m, längd 16,6 m, flygvikt 7-8 ton, toppfart enligt vissa källor Mach 1,8 enligt andra (Jane's All the World's Aircraft) Mach 2,5 b) Inga datauppgifter eller bilder har publicerats om detta flygplan ännu. c) En Rolls-Royce Avon troligen av version RA. 14 eller RA. 28 med 4.300-4.500 kg dragkraft utan efterbrännkammare, och ca 30 procent mer med ebk., spännvidd 8,18 m, längd 15,94 m. Toppfarten är 1.822 km/t (officiellt världsrekord) eller Mach 1,7.

Fråga: Allt som oftast ser man i tidskrifter ritningar på s. k. flygande tefat, konstruerade av mer eller mindre kända flygexperter, och det påstås också att det kanadensiska flyget arbetat med en dylik konstruktion. Dessa tefatskonstruktioner påstås kunna nå mycket höga farter. Hur kan man komma med sådana påståenden när tefaten har en mycket ogynnsam aerodynamisk utformning i jämförelse med t. ex. extrema överljudsplan? Dessa görs som bekant alltmot spetsiga, ju högre farter det är fråga om. Wicke

Svar: Det föreligger i skrivande stund inga bevis för att flygplan av typen »flygande tefat» över huvud taget är praktiskt användbara. Ingenting tyder heller på att man med nu kända typer av reamotorer skulle kunna åstadkomma snabba flygplan av detta slag. Huruvida arbetet på Avro Canadas »Projekt Y» fortsätter är inte känt. Då den kanadensiska regeringen tog sin hand från projektet inträdde visserligen det amerikanska flygvapnet som ekonomisk intressent, men sedan dess har ingenting positivt meddelats om »Project Y».

Svar till »Nybliven TV-prenumerant» m. fl.:

Tillskriv direkt Flygvapnet, Personavdelningen, Stockholm 80, så får ni er tillsänt alla uppgifter om fältflygare- och -navigatörsyrkena.

Fråga: Vilka flottliljer är det som har J 34 Hawker Hunter och

vad betyder bokstaven som varje plan har på fanen?

Jerker Axelsson

Svar: F 18 i Tullinge och F 8, Barkarby har f. n. J 34. Bokstaven på fanen är endast till för identifierings- och anropningsändamål. Ett rött »A» betyder att flygplanet ifråga benämnes »röd Adam» inom divisionen. Varje division har nämligen sin speciella färg, antingen rött, blått eller gult.

Fråga: 1) Kan red. tala om vad de kolossala landningshjulen på prototypen till Convair B-36 vägde och vad de hade för dimensioner? 2) Hur mycket kostar D. H. C. Beaver och Otter?

Ständig lösnúmerköpare

Svar: 1) Tyvärr känner vi inte till vikten men däremot kan vi tala om att hjulens diameter inte var mindre än 2,79 m. De båda jättelika huvudhjulen ersattes sedermera av åtta stycken hjul med 1,42 m diameter i två fyrhjuliga boggin för att spara vikt och förbättra viktsfördelningen på banan. 2) Beaver torde f. n. kosta 250-300.000 sv. kronor medan Otter kostar ungefär dubbelt så mycket.

BÅTAR

Fråga: 1) I ert båtnummer förra året nämnde ni en panoramavindruta av plexiglas för små passbåtar. Var finns denna vindruta att köpa? 2) Vilka är måtten? 3) Vad kostar den? 4) Finns det någon firma som säljer båtbleslag och båttillbehör och som ger ut katalog över sina produkter? G. Ö. Slagsnäs

Svar: 1) Färdiga sådana vindrutor finns inte. Plexiglas är emellertid ganska lätt formbart efter viss uppvärmning. Man kan därför få en ruta tillverkad efter mallar eller mått. Plastic Produkter, Riddargatan 38, Stockholm, åtar sig sådana uppdrag. 2) Se föregående. 3) Plexiglas kostar 70 kr kvm för 2 mm tjocklek, 80 kr för 3 mm, 90 kr för 4 mm o. s. v. Till dessa priser kommer kostnaden för tillskärningen och formningen. 4) Nedanstående firmor, som är specialister på båtbleslag och båttillbehör, har utarbetat kataloger över sina produkter: AB Båtmateriäl, Karlstad. AB Helmer Langborg, Birger Jarls-gatan 7, AB Maskinaffären Stieltjes, Vasagatan 52 och AB Rudolf Österberg, Skeppsbron 4. De tre sistnämnda firmorna i Stockholm. En del järnaffärer brukar också sälja båttillbehör.

Fråga: 1) Jag har en motorbåt, sex meter lång och två meter bred. Den är utrustad med en Pentamotor typ C 23 med fotogendrift. Vilken fart kan jag räkna med att uppnå med denna motor? 2) Vilka dimensioner skall propellern ha? 3) Var kan jag köpa propellern? Vitese

Svar: 1) Utan att veta den exakta bottenformen, längden i vattenlinjen eller båtens vikt kan inte någon noggrann fartberäkning göras. Båtens vattenlinjelängd är emellertid uppskattad till 5,5 meter och totala vikten av båt med 2 passagerare till 1100 kg. Med en 11 hk motor kan ni räkna med att denna båt gör cirka 8 knop. 2) Propellern bör vara 13" i diameter, dess stigning 8" och blydyan cirka 16,5 dm². 3) De flesta båttillbehörsfirmor säljer standardpropellrar men det finns även firmor som utför specialpropellrar. En sådan är AB Maskinfabriken Göta, Londonviadukten i Stockholm.

Fråga: Den amerikanska fartmätare för båtar, som avbildades i nr 13/1956, intresserar mig. Använder därför att få veta vem som säljer den och vad de kostar. Dr H. S. Hjo

Svar: Fartmätaren visades mest av kuriositetsintresse. Denna typ av fartmätare har tidigare saluförts här i landet, då av tyskt ursprung. Men de är inte tillför-

Teknikens Värld

NR 19 • ARGANG 35
26 SEPTEMBER

Sveavägen 53,
Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och
ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER

(även direkttel. 32 82 86)

Redaktionssekreterare:
STIG SANDELIN

Redaktionen ansvarar inte för insända inte beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudes!

PRENUMERATIONS- AVDELNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon: 34 00 80 och 31 41 30. Postgirokonto: 55575.

PRENUMERATIONSPRIS:

Helår kr. 22: 50
Halvår » 11: 75

PRENUMERATION

kan verkställas: antingen på närmaste postanstalt, där postens tredelade gröna abonnemangsblankett användes och prenumerationssavgiften erlågdes, eller genom tidningens prenumerationssombud (se under Ahlén & Akerlunds i telefonkatalogen), eller genom inbetalning på förlagets postgirokonto 55575. I Danmark, Finland och Norge kan prenumeration ske på närmaste postanstalt.

Adressförändring anmäles senast 6 dagar före flyttning på närmaste postanstalt, där erforderlig blankett tillhandahålls och gällande överflyttningssavgift erlågdes.

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs
VARUMARKNAD och
Teknikens Världs
RADANNONSER:
Bengt Almqvist

Ahlén & Akerlunds Foto-
gravryranstalt, Sthlm 1957.

litliga. Fartavläsningen är beroende av hur djupt man för ned röret i vattnet och i vilken vinkel mot fartriktningen man håller röret. Apparaten är inte representerad här i landet. Enda tillförlitliga fartmätare för båtar är sådana som sitter fast monterade i båten. Tillbehörsfirmor sådana som AB Gösta Berg, AB Helmer Langborg, AB Lincos samt Maskinaffären Stieltjes, alla i Stockholm, saluför tillförlitliga knopmätare.

Högaktuellt:

S-säkert TV-köp — Garanti, service viktigast	9
Europa i svensk TV 1958	10
TV uppåt väggarna	11
Titta på TV i TV	12
Sovjet siktar mot månen	14
Europas alla bilar — ny samlarserie	18
Mikroskopiskt mässnöje	34
USA svarar med Talos	38

Teknik:

Fråga oss om teknik	2
Världens dyraste färgfoto	24
Teknisk revy	46

Motor:

Se bättre ut!	4
5 pinnar — 100 knyck	5
Se på 171	6
Bilen för föraren — Fordonet för alla	20
Teknikens Värld testar Plymouth Savoy 6	21
Fråga oss om bilar	27
Ratta rätt — se upp för tåg	29
Fula fel som förargar	32
Apror på omslaget: Dags för E-fordl	41
Joakim Bonnier: Sommardans med otur	42

Flyg:

Flygnytt	31
Flygplan i skärmselden	36

Serier:

Buzz Cooper	30
Flygsoldat 113 Bom	31



DE NYA BILARNA

En Porsche Carrera med hard top (se bilden) är en av de många nyheterna på den stora bilsalongen i Frankfurt. Teknikens Världs utsände medarbetare presenterar det mest sensationella och intressanta från denna magnifika parad av 1958 års bilar i massor av bilder och initierad text i nästa nummer, som utkommer torsdagen den 10 oktober.

visar Fords nya, sensationella skapelse Edsel, som presenteras ytterligare på sidan 41. (Färgfoto: Ford.)

VÄRLDSBEKANTA HISTORISKA

FLYGPLAN

HELT av PLASTIC

NYHET

FRÅN AMERIKA

MONTERINGSFÄRDIGA

FANTASTISKT STILIGA
SKALAMODELLER.

VARJE SATS INNEHÅLLER
KOMPLETT UPSÄTTNING MED
FÄRDIGA DETALJER, ÖVERFÖRING
MÄRKEN, MONTERINGSSTÄLL,
BYGGINSTRUKTION M.M.



GERMAN ↑ No 2104 32 delar
ALBATROSS DIII



FOKKER DRI ↑ No 2105 33 delar
TRIPLANE



SOPWITH ↑ No 2102 35 delar
CAMEL



BRITISH SE-5 ↑ No 2103 36 delar
SCOUT



FRENCH ↑ No 2101 38 delar
NIEUPOINT



FOKKER, DVII No 2106 36 delar

och moderna typer...



SBC-3 HELLDIVER ↑ No 2117 64 delar



AT-6 TEXAN ↑ No 2070 38 delar



PBY-5a
CATALINA
No 2374
58 delar

UPPGIV GAR
NA RESERV-
NO VID ÖR-
DER I HAN-
DELSE BEST-
TYP AR TILL
TALLIGT SLUT

ALLT AV PLASTIC — L'ATT ATT MONTERA

Önskesak för varje flygintresserad!



Ny **KATALOG**
Nr 12

Hittills största spe-
cialkatalogen över
modellflyg, mo-
torer, båtar, ra-
diokontroll
etc.
Sändes mot
kr i
frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

Sänd mot postförskott (+ porto)

.... st. Byggsats	No 2104	Kr 5: 25
.... »	No 2105	» 5: 25
.... »	No 2102	» 5: 25
.... »	No 2103	» 5: 25
.... »	No 2101	» 5: 25
.... »	No 2106	» 5: 25
.... »	No 2117	» 7: 50
.... »	No 2374	» 14: 00
.... »	No 2070	» 5: 25
Namn	» Semo plastcement	» —: 75
Adress	» Semo plastfärgsats	» 7: 80
.....	(12 sorterade färger)	
.....	TV 19-57	» Nya katalogen Nr 12 » 1: 25

MASTER

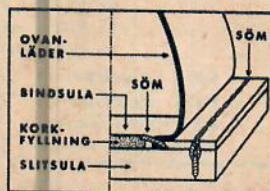
randsydd



Randsydd av
"Mäster Master"

Varför är alla Master randsyddda?

Det finns flera sätt att göra bra skor. Men en *Master*-sko är alltid **randsydd**. Det är en mera påkostad metod, men den har egenskaper som *Master* inte vill pruta av på. Den randsyddda skon är uppbyggd av *ovanläder*, en kraftig bindsula inuti skon och en yttre slitsula (ev. också en mellansula). Mellan bindsulan och slitsulan finns dessutom en fyllning av plastisk korkmassa. Sulor och ovanläder är *sydda* tillsammans.



Det tillverknings sättet ger skon 3 viktiga egenskaper:

1 Den randsyddda skon är *mjuk* redan genom sin konstruktion. Alla fogar är elastiskt sydda — inte stumt klistrade. Man behöver inte framkalla mjukheten genom att använda tunnare material.



2 Korkfyllningen och den elastiska konstruktionen gör att trampytan i bruk formar sig till en *bekväm bädd* för foten.

3 Den gedigna uppbyggnaden ger *stadga* och *stöd* för foten och *bevarar skons form*.



Saab har fått ett nytt ansikte genom sin odelade ruta och blinkersen på framflyglarna. Nu väntar vi bara på att Volvo skall komma med samma.

SE BÄTTRE UT

Av BENGTO. ALLSKOG

Så kom då äntligen Saab med *Sen* ny modell. Alldeles ny kanske är synd att säga men i alla fall förbättrad på åtskilliga punkter. Det första som sticker i ögonen är att vindrutans blivit hel och inte som förut delad. Ett bra steg mot bättre sikt. Samtidigt med rutan har vindrutetorkarna justerats och sveper nu över så gott som hela rutan.

Nästa utvändiga ändring är att trollhättetrollet fått blinkers i stället för den vanliga »röda tungan». Blinkersen har placerats så långt åt sidan som möjligt på fronten och tjänstgör samtidigt som parkeringsljus.

Invändigt är vagnen sig lik om man undantar att handbromsspa-

ken böjts uppåt så att man numera inte behöver böja sig ner för att nå den. Dessutom är fästet för säkerhetsbälten på 58; an standard. Fästena är avsedda för Vattenfalls bälte.

En detalj som inte syns är höjdröglningen av baksätet. Nog så välkommet för de som har barn. — Vill inte sitta bak. Där ser man ju inget, brukar repliken vara när ungar skall med i bilen. Genom att baksätets sits kan ändras i höjdlid kan även den mest småväxta titta framåt genom vindrutans.

De tekniska nyheterna består i stölskydd i form av kapslad tändspole och inbyggd oljeblandare. Oljeinblandningen skall nu vara 3 procent.



Anordningen för att höja och sänka baksätets bakkant är enkel men praktisk. Med den här anordningen kan det ställas i tre lägen (t. v.). Vindrutetorkarna sveper nu över en yta som är 43 procent större än på gamla modellerna. Så hör borde den rentorkade ytan se ut på alla bilar. Föraren sitter på spänn vid dåligt väder. (Nedan.)



5 PINNAR 100 KNYCK

Snygg sak på Frankfurtsmässan var den här sportvagnen i miniklass. Den bevisar att minibilsklassen har blivit en klass för sig där man precis som bland de stora har speciella sportvagnskarosser.

Det här exemplaret heter Victoria 250 och står med en toppfart på dryga 100 km/t. Toppfarten är emellertid inte det viktigaste när det gäller sportvagn. Accelerationen måste vara prima och därför har man utrustat den med 5 växlar för att kunna krama ut så mycket som möjligt ur motorn i bakvagnen. Dessutom har den elektromagnetisk förväljare för växlar.



Vilken regel gäller här?

Vem har förkörsrätt – bilisten
eller cyklisten?
Rätt svar finner Ni nederst i annonsen.

Denna regel gäller alltid

CALTEX

FÖR SÄKER SERVICE

Denna annonserie i trafiksäkerhetens tjänst är utarbetad i samråd med NTF.

Rätt svar: Cyklisten har förkörsrätt trots att bilen kommer från vänster. Cykelbanan är nämligen en del av huvudleden.

Friska upp Era körkunskaper med Caltex annonserie om trafiksäkerhet. Men lika viktigt som att kunna reglerna är att visa hänsyn och hövlighet i trafiken. Även om Ni har förkörsrätt – insistera inte på den i varje läge. Se också till att Ert fordon är i perfekt trim. Då kör Ni säkert.

Tag Caltex-mannen till Er rådgivare. Han ger Er inte bara komplett service – baserad på god yrkeskunskap – han tillhandahåller också de välkända Caltex-produkterna för säker, bekväm och ekonomisk körning.



★ CI-PLUS BENSIN ★ HAVOLINE MOTOR OIL SPECIAL ★ MARFAK RUNDSMÖRJNING

VÄRLDENS
SNABBASTE
MOTORCYKEL:

DELPHIN III, NSU, FÖRD AV
TYSKEN W. HERZ ---



--- SOM 1956 KÖRDE
DEN MED
338,0 KM/TIM.

SNABBASTE
LIMMET

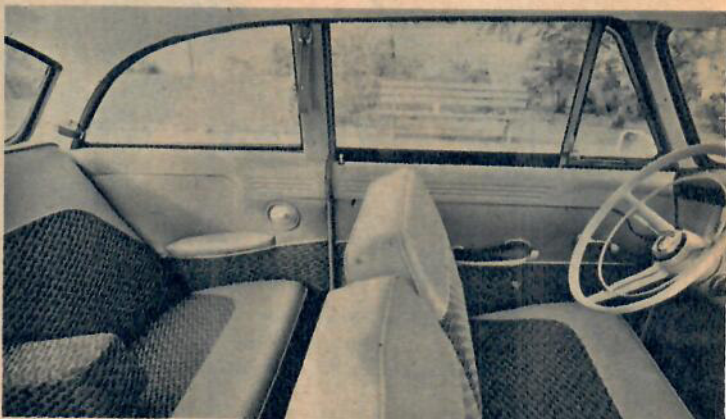


SE PÅ 17!

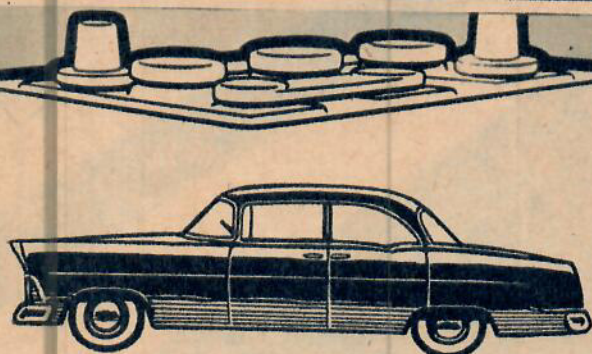
Av BENGTO. ALLSKOG



Nyskapelsen från Ford i Köln bär omöjliga drag från bröderna på andra sidan Atlanten. Karossen är snygg och relativt kromfri. (Överst.) En titt på förarsätet t. v. Ratten är av säkerhetstyp och instrumentbrädans tangenter har samlats bakom ratten för att vara ur vägen. Instrumentbrädans överkant är klädd med skumgummi. Bra detalj.



Inredningen är utförd i lätt tvättbart material. Taket har t. ex. nylonklädsel. De bakre rutorna på tvådörrarsmodellen svängs utåt. Som Opels.



För bättre batteri-
ekonomi-välj
BOLIDEN
batteri



BOLIDEN BATTERI AB
ETT DOTTERFÖRETAG
TILL BOLIDENS GRUV AB

De europeiska Fordarna blir mer och mer lika sina amerikanska bröder. Senaste tillskottet i brödaskarna är Taunus 17 M. Ryktet kilade på snabba fötter till Sverige och meddelade att det var en vagn som skulle ta upp konkurrensen med Opel Kapitän. När man nu jämför måttuppgifterna för de bägge vagnarna visar det sig att ryktet åter tagit fel. Taunusen är mindre. Den är emellertid betydligt större än sina bröder 12 M och 15 M som även i fortsättningen kommer att tillverkas. 15 M har förresten fått en snyggare grill än förra årets fula plombering av gapet.

Den nya Taunusen kommer att säljas i både två- och fyradörrars

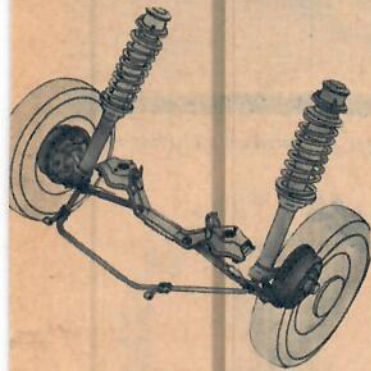
version, till glädje för många barnfamiljer.

På den tekniska sidan kan noteras att vagnens fjädring styvats upp, bl. a. genom omkonstruktion av framhjulsfjädringen. Framhjulen avfjädras individuellt genom spiralfjädrar och hydrauliska stötdämpare. Fjädrarna vilar mot karosseriets överdel. En torsionsstång tar upp nigrörelserna vid kurvtagning och i övrigt gör hela arrangemanget framvagnen mindre gungig.

Motorn är en fyrcylindrig topp på 1,7 liter och 67 SAE-hästar vid 4.250 v/min. Toppfarten ligger vid dryga 125 km/t. Liksom sina mindre bröder kan 17 M fås med tre- eller fyrväxlad låda, som enligt den nya europeiska stilen är



Stora bromsljus, lånade från USA kännetecknar bakvagnen på 17 M. Varför skall de nödvändigtvis vara så stora? Det är inget vidare att ligga bakom sådana och bli bländad vid varje inbromsning. (Ovan.) Bagageutrymmet är kraftigt tilltaget på den nya vagnen. (Nedan.) En detalj som konstruktörerna skall ha en blomma för är att de låtit bli att göra en hög plåttröskel i bakkanten på bagageluckan. Tack!



Så här ser framhjulsfjädringen ut på 17 M. De stora spiralfjädrarna är fästade vid karossens överdel.

helsynkroniserad. Dessutom kan man om man har lust och råd få överväxel på kärran. Den tyska Saxomat-kopplingen offereras också. Detta gäller också 15 M.

Inredningsmässigt är vagnen verkligen läcker och "lättskött" genom bl. a. takklädsel i nylon. Instrumentbrädan är utformad i känd Ford-stil. Allting ligger väl samlat framför ratten. Reglarna består av pianotangenter i stället för knappar och är så placerade eller försänkta att inte ett huvud skall kunna slå i vid kraftig inbromsning eller krock. Instrumentbrädans överkant kan också fås stoppad. Varför en säkerhetsdetalj skall vara extra tillbehör på en del modeller upphör förstås aldrig att förvåna.



Dom tänker ta en femtedel av varje krona du tjänar till pension

Utöver den höjda folkpensionen, som alla är överens om (och som för gifta kommer att bli 5.400 kronor per år) vill Linje 1 påtvinga dej en tilläggs-pension, vilket totalt skulle medföra pensionskostnader på hela 20 % av din inkomst. En femtedel av varje krona. En hel arbetsdag per vecka, hela livet.

Ålderstrygghet, det är rätt. Men staten kan ju inte rimligen avgöra hur

mycket du kan avstå till pension eller vilken pensionsform som passar dej bäst, ovanpå det av staten garanterade grundskyddet — folkpensionen.

Linje 3 vill att vi själva ska få skaffa oss en valfri, värdebeständig tilläggs-pension, antingen enskilt eller genom avtal mellan parterna på arbetsmarknaden, precis som vid vanliga löneförhandlingar. Statstvång är ingen bra väg till ålderstrygghet.

Rösta mot 1) tvångspension och

mot 2) ökad skatt för tilläggs-pension välj linje

3

frivillig – utan skattepengar

SAAB-segrar på löpande band

FINLAND "De tusen sjöarnas rally" 16/8—18/8 1957

- ▶ **Totalseger** Erik Carlsson
- ▶ **Bästa märkeslag** (Erik Carlsson, C. O. Bremer, Harald Kronegård)
- ▶ **Finsk mästare** C. O. Bremer

JUGOSLAVIEN "Rallye Adriatique" 24/7—28/7 1957

- ▶ **Totalseger** R. M. Hopfen

USA Lime Rock-loppet 21/7 1957

- ▶ **Totalseger** Bob Wehman



Segerekipaget i "De tusen sjöarnas rally"



**"Carlsson på taket"
nu på toppen**

Efter sina utomordentliga insatser i våras, då han blev 2:a i Finska Snörallyt, Rikspokalen (som Carl-Magnus Skogh vann på SAAB-93) och Marspokalen, är Erik Carlsson rankad som 1:a i tidningen Fart. Segraren i "De tusen sjöarnas rally" säger vid framkomsten på söndagsmorgonen efter 180 besvärliga mil: "Hårdare går det inte att åka bil". Ur Erik Carlssons segerlista kan nämnas att han 1955 tog rikspokalen med SAAB-92.




**Ny triumf för SAAB
på jugoslaviska vägar!**

I det oerhört krävande nära 200 mil långa femdagarsloppet Rallye Adriatique, som ingår i Europamästerskapet, tog tysken R. M. Hopfen hem totalsegern på SAAB-93. I fjol genomförde Rolf Melde och Sverker Benson med SAAB-93 som enda bil utan tidsförlost det otroligt hårda loppet Tour d'Europe Continental, där sträckan i Jugoslavien var den värsta stötestenen.



**Bob Wehman, USA —
SAAB-ess**

Åter har Bob Wehman kört sin SAAB-93 till en förnämlig seger. "Det var en fantastisk syn", skriver ett ögonvittne, "när Bob Wehmans SAAB-93 plöjde igenom hela fältet av bilar och inte bara passerade alla sina konkurrenter i 1600-kubikklassen (Obs! SAAB-93 har 748 kbcem motor!) utan dessutom varvade flertalet av dem, däribland sex specialbyggda sportbilar."

SAAB-93 svensk segerbil med flygkvalitet 



Filialer, återförsäljare och serviceverkstäder över hela landet

S-SÄKERT TV-KÖP



Gunnar Gunnarsson

GARANTI, SERVICE VIKTIGAST



Ingvald Berggren

Ett stort bilföretag börjar sälja TV-apparater. De auktoriserade radiohandlarna rasar. Verkställande direktören i Sveriges Radiohandlares Riksförbund, Bertil Harrison, går här till attack mot den TV-säljande bilfirman men den attackerade, kände bildirektören Ingvar Berggren i Stockholm, blir honom inte svaret skyldig.

En bransch, som står inför en så dynamisk utveckling som radio- och TV-branschen, kommer givetvis att dra till sig en mängd personer och företag, som, ehuru icke bransch-kunniga, tror sig om att kunna sälja TV-mottagare. Senast har en stor bilfirma med buller och brak gjort sin entré på TV-marknaden och den kommer sannolikt att följas av åtskilliga liknande företeelser. Vi kommer att få bevittna tillkomsten av discount-houses eller rabattaffärer enligt amerikanskt mönster, dörrknackande TV-nasare med kontoret på fickan och lagret i bilen, samköpsorganisationer av olika slag och mera sådant. Och marknaden kommer att begåvas med en mängd mottagarmärken, som man aldrig hört talas om och om vilkas kvalitet man ingenting vet.

Det kommer helt visst inte att bli lätt för en tekniskt okunnig allmänhet att botanisera i denna väldiga märkesflora och inte heller att veta genom vilka försäljningskanaler man skall köpa sin mottagare. Men några synpunkter till allmänhetens ledning kan dock ges.

Ta bilhandeln som exempel. När bilförsäljningen efter kriget tog fart importerades det bilar av alla möjliga och omöjliga fabriker. Många av dessa märken försvann ganska snabbt ur marknaden och de som köpte dem har i dag anledning att bittert ångra att de inte var tillräckligt kritiska vid märkesvalet. Ty servicen på dessa nu försvunna eller sällsynta bilar har visat sig utomordentligt besvärlig och dyrbar. Ingen leverantör lagerför nämligen reservdelar till alla de bilar, som nu är ett minne blott.

Tillåt mig förutsäga, att TV-marknaden kommer att beskriva samma enahanda utveckling som bilmärknaden. Redan för ett

Vad beträffar sambandet mellan min bilfirma och det nu startade TV-bolaget vill jag till en början framhålla, att kombinationen närmast är av organisatorisk karaktär. Personalen i bilfirman är biltekniskt kunnig, under det att TV-bolagets personal består av specialutbildade TV-fackmän, bl. a. civilingenjörer som flera år efter sin examen utslutande sysslat med TV-teknik och -service.

Att emellertid kombinationen av bil- och TV-handel faller sig naturlig beror på min bilfirmas tillgång till försäljningspersonal, utställningar etc., som med fördelet kan nyttjas för TV-ändamål under hösten och vintern, under det att våren och sommaren är hög-säsong för bilhandeln.

Av bilfirmans personal är det endast försäljarna som till viss del kommer att engageras för TV-försäljningen. Dessa försäljare har genomgått så pass grundliga utbildningskurser i TV, att jag vågar påstå, att de i dag kan konkurrera med en hel del andra TV-handlare ifråga om kunskaper och erfarenheter om en TV-apparats skötsel och funktion.

Vad som tydligen miss- eller feltolkats är mitt uttalande om »de mindre försäljare som dykt upp som svampar ur jorden och konkurrerar hänsynslöst med varandra». Jag har hört talas om mycket höga rabatter, som lämnats så snart kunden vinkat med hundralapparna i handen. Och vad har följden blivit? Jo, i många fall har köparen fått frakta hem sin TV-apparat själv och på egen hand försökt montera upp den och få liv i den. Jag får redan nu dagligen belägg för att jag haft rätt i detta mitt påstående, och vi får väl se om något år, huruvida jag inte haft fullkomligt rätt. Det är ju alldeles självfallet, att jag ej har något emot de stora välskötta TV- och radiohandlare som finns och som nyetableras inom branschen. Huvudsaken är

är sedan hade SEMCO godkänt eller lämnat dispens för 96 olika typer från 23 in- och utländska tillverkare. Och detta antal har sedan dess väsentligt ökat och kommer ytterligare att öka. I dag har vi ca 40 TV-märken på den svenska marknaden med ett okänt antal typer.

Av alla de många här inte tidigare kända TV-märkena som nu importeras kommer endast några få att finnas kvar om några år. Och självfallet blir servicen ett utomordentligt problem för alla köpare av märken, som inte längre saluförs eller kanske ens tillverkas och den icke märkesmedvetna allmänheten kommer att drabbas av stora kostnader. I USA, där TV-marknaden kan sägas ha stabiliserats, svarade år 1956 fem fabriker för 72 procent av hela TV-försäljningen.

Om jag i dag som privatman skulle köpa en TV-mottagare så vet jag med min bransch-erfarenhet precis hur jag skulle handla. Jag skulle välja bland produkterna från de radiofabriker, som under en följd av år med gott renommé försett svenska folket med radiomottagare. Dessa fabrikers garanti, stödd av landets radio- och TV-fackhandlare, har visat sig vara något att lita på. Hos någon sådan radio- och TV-handlare skulle jag göra mitt inköp i förvisning om att här få märken som kommer att finnas i marknaden även sedan den första hektiska TV-rushen är överstånden. Och jag kan vara förvisad om att få en S-märkt apparat. Här kan jag också vara säker på att få en riktig och vederhäftig teknisk service.

Säg gärna att jag talar i egen sak, men ingen kan med en saklig motivering påstå att jag har fel. TV-köpet är givetvis en prisfråga, men det är i minst lika hög grad en märkes- och servicefråga.

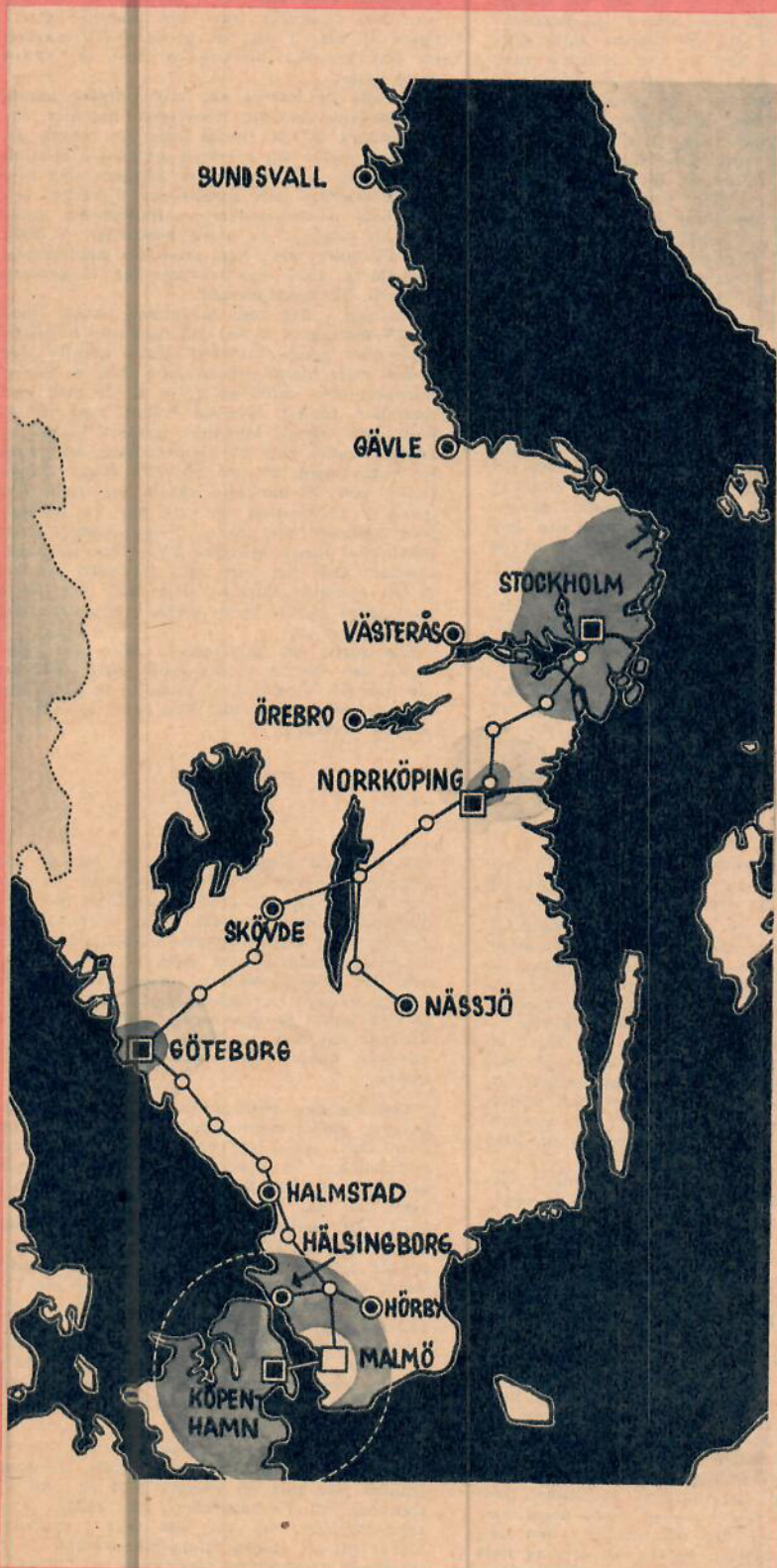
väl, att man alltid tar sikte på att betjäna kunden på bästa sätt. Vi i vårt bolag kommer inte att konkurrera med priser utan med erbjudanden som innebär rena fördelar för kunden. Vår radiodirigerade snabbservice som säkerligen kommer att fylla ett stort behov och vår ettårsgaranti på apparaterna bl. a. Denna garanti har möjliggjorts tack vare att vi valt bland Europas äldsta och bästa fabriker, så där har vi både garanti och fackkunskap bakom oss, när vi talar om kvaliteten.

Vad återigen angår mitt uttalande, att märket inte spelar någon avgörande roll, så måste även detta ses i sitt rätta sammanhang. Jag är nämligen så pass väl insatt i branschen, att jag vet, att de största fabriker, vilka även jag har nöjet representera, använda i stort sett samma komponenter i sina apparater. Det är således endast höljena som i många fall skiljer apparaterna åt, men utseendet är ju också ganska viktigt vid ett TV-köp. Det finns givetvis i marknaden mindre goda apparater, men åt det hållet ha vi inte sneglat eller kommer att snegla. Allmänheten blir snart van att välja de märken de önska, och då kommer också frågan om service, garanti o. dyl. att vara mycket avgörande för TV-köpet.

Genom detta inlägg hoppas jag, att direktören Harrison och hans eventuella meningsfränder har fått en klarare bild av min inställning till TV-branschen. Jag skulle också vara tacksam, om vår lilla fejd i spalterna bidrar till att stärka allmänhetens krav på en sund och vederhäftig försäljning av TV-apparater. Detta är ett gemensamt intresse för alla vederhäftiga affärsmän i branschen och kommer att öka nöjet för alla de tusentals köpare, som i dessa dagar skall välja ut sina apparater.

EUROPA I SVENSK TV

När får norrlänningarna se television? När kan vi se direktsända utländska program i svensk TV? TV-intresset är på topp i Sverige nu, nyheter på området presenteras varje dag. Men än är det många frågetecken — Teknikens Värld ger svar på de mest aktuella frågorna om svensk television.



I DAG

■ NUVARANDE SÄNDARE
OCH DERAS TÄCKNINGSOMRÅDE

○ 1 JULI 1958
NYA OCH STÖRRE
TÄCKNINGSOMRÅDEN

□ NY MALMÖSÄNDARE

○—○—○
RADIOLÄNK
MED FÖRGRENINGAR



1958 - 1962
KOMMANDE SÄNDARE

TELEVISIONSSÄNDARE I SVERIGE

STATION	I drift år:	Utstrålad effekt (kW)
Stockholm	f. n.	60
Göteborg	f. n.	2
"	1958	15
Malmö	1958	1
Norrköping	f. n.	1,5
"	1958	15
Skövde	1959	3
Näs sjö	1959	60
Gävle	1959	3
Hörby	1959	100
Halmstad	1959	60
Hälsingborg	1960	1
Örebro	1961	60
Västerås	1961	10
Sundsvall	1962	60
Boden	1962	60

Det svenska televisionsnätet nu och dess förmodade utbyggnad inom den närmaste framtiden. Den enda planerade televisionssändaren norr om Sundsvall skall byggas i Boden.

1958

Av JAN CARLSSON

Teckning: Magnus Gerne

Televisionens definitiva genombrott får väl vid det här laget betraktas som ett faktum. Efterfrågan på mottagare är stor, inte bara inom de områden som ligger närmast sändarna. Stockholm, Göteborg och Norrköping med omgivningar är för närvarande de enda platser där man kan få en hundra procentig mottagning av radiotjänsts program. Dessa zoner täcker i alla fall ungefär en fjärdedel av landets hela befolkning. Ytterligare en grupp medborgare kan »tjuvtitta» på sändningarna från Köpenhamn.

SOMMAREN 58

För att tillgodose landets övriga befolkning med televisionsprogram är en snabb utbyggnad av nätet planerad. För den närmaste framtiden innebär det i stort sett att göteborgs- och norrköpingsstationerna kommer att få större räckvidd; att en ny sändare tillkommer för Malmöområdet och att en radiolänk upprättas sträckan Stockholm—Göteborg—Malmö. Allt detta skall vara klart till sommaren 1958 — om planerna går i lås. Det är bland annat utsikten att få direktsända fotbolls-VM till en större publik som skall sporra televisionsledningen till detta stordåd.

RADIOLÄNKEN

En »rundradierad» televisionssignal har som bekant inte stor räckvidd. Det system som skall användas för den första svenska radiolänken arbetar med riktade signaler över ett antal mottagar/sändar-stationer. Dessa kommer att byggas i ca 50 m höga master och ha paraboliska reflektorer med tre meters diameter. Vid denna antennhöjd kommer det maximala avståndet mellan stationerna att bli 40 à 50 km. Radiolänken kommer att använda en frekvens av 4000 MHz, vilket omräknat i våglängd gör 7,5 cm.

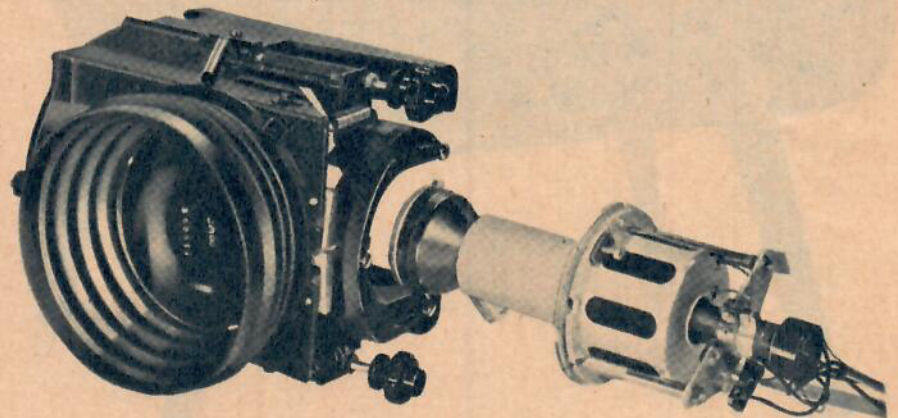
EUROVISIONEN

Förbindelsen mellan Stockholm och Malmö har inte endast till uppgift att förse flera svenska televisionstationer med samtidiga program. Avsikten är även att ansluta det svenska nätet till övriga europeiska sändare så att ett utbyte av program mellan Sverige och utlandet kan äga rum. I Europa existerar sådana programutbyten under namnet eurovision. De deltagande länderna är Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Luxemburg, Monaco, Nederländerna, Schweiz, Storbritannien, Västtyskland och Österrike. Om utbyggnadsplanerna för radiolänken håller streck och om en överenskommelse med Danmark om Köpenhamn—Malmöförbindelsen kommer till stånd skulle det alltså innebära att vi kan räkna med utländska direktprogram nästa sommar.

NÄR KOMMER LANDSORTEN?

Planerna för det svenska televisionsnätets vidare utbyggnad under den kommande femårsperioden är i stort sett följande: Till Stockholm—Malmö-länken kommer att anslutas sändare i Skövde, (Forts. på sid. 40)

Här nedan ser vi mottagarens viktigaste del. Till höger är det minimala bildröret. Bilden som är mindre än två tum projiceras genom spegel- och linssystemet som syns till v.



TV UPPÅT VÄGGARNA

Många anser att televisionsmottagaren i sin »klassiska» utformning med 17 eller 21 tums bildrör inte gör programmen rättvisa. Man vill ha en större bildruta, något i stil med en biografduk, för att personer och föremål skall uppfattas i någorlunda realistisk storlek. I stora lokaler, där många människor samtidigt skall följa ett program går det överhuvudtaget inte att använda en vanlig mottagare.

Så tidigt som för ca tjugo år sedan lyckades man sända televisionsprogram till en större publik. Första gången var i en biograflokal i London där en speciell duk anordnats. Den bestod av en stor mängd små lampor som bringades att blinka i takt och styrka efter televisionssignalerna. En ofantlig härva kablar ledde från mottagaren till denna elektriska bildskärm.

I år har AB Svenska Telefabriken lanserat en modern televisionsmottagare i kromosomklassen. Namnet är Saba Tele-

rama och den kommer från Tyskland. Den arbetar efter betydligt enklare principer än Londonmottagaren och kan närmast liknas vid en kombinerad televisionsmottagare-filmprojektor. Mottagarens bildrör har en skärm som är mindre än två tum, på vilken en liten men ytterst ljusstark bild alstras. Denna projiceras sedan via ett spegel- och linssystem på en större skärm, upphängd på tre meters avstånd från mottagaren. Bildytan på denna har måtten 98x130 cm. Den tyska fabrikan-ten har lagt ned ett stort forskningsarbete för att få ljus- och kontrastverkan så goda som möjligt samt dessutom stor vidvinkelverkan på bildskärmen.

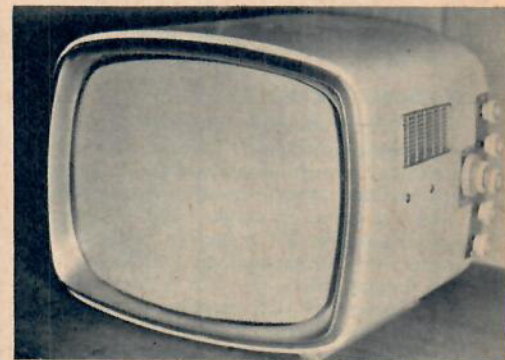
Saba Telerama får väl sin största användning i större sammanhang såsom på restauranger och andra offentliga lokaler. Man kan även gissa att olika undervisningsinstitutioner kommer att bli intresserade. För en vanlig tvårummare i Blackeberg är nog aggregatet en aning stort. Detsamma gäller priset: 4.400 kr!

TITTA PÅ TV I TV PÅ NÄSTA UPPSLAG!

TITTA PÅ TV I TV



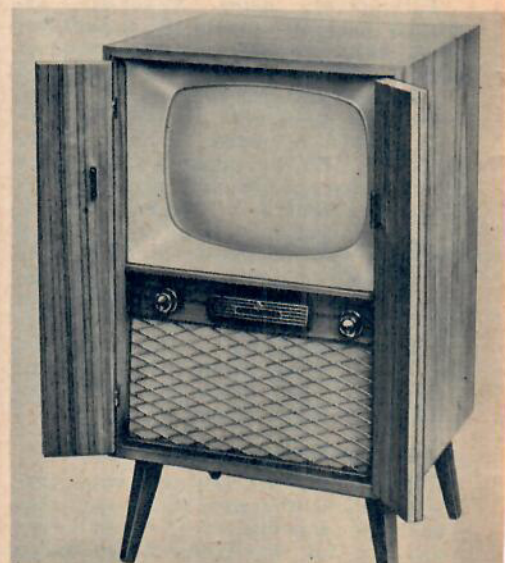
AGA:s första TV-mottagare är en riktigt vacker 17-tummare med tryckta kretsar. Pris: 1.275 kr.



Marknadens minsta 17-tummare, Prinsen, har förut presenterats i Teknikens Värld. 1.195 kronor.

Den svenska marknaden har en hel del att erbjuda kunderna i fråga om televisionsmottagare. De flesta fabrikanterna är välkända från tidigare radiotillverkning men en del nykomlingar med fint väderkorn för affärer har hoppat in i branschen. Men konkurrensen är knivskarp och alla medel är tillåtna i fisket efter kunder. Vi blir dränkta i tekniska reklamfraser, som för de flesta av oss är rena grekiskan. Den som är ute efter en mottagare, som förutom ett halvt hundratal rörfunktioner även har ett vackert skal, har det inte lätt. Man har inriktat sig på att få mottagarna att se »prisvärda» ut vilket inte varit fördelaktigt för formgivningen. Teknikens Värld plockar i TV-samlingen.

Av JAN CARLSSON



Medeldyr Telefunkenmottagare, i det här fallet 1.795 kr. Apparaten kan stängas. 21-tummare.



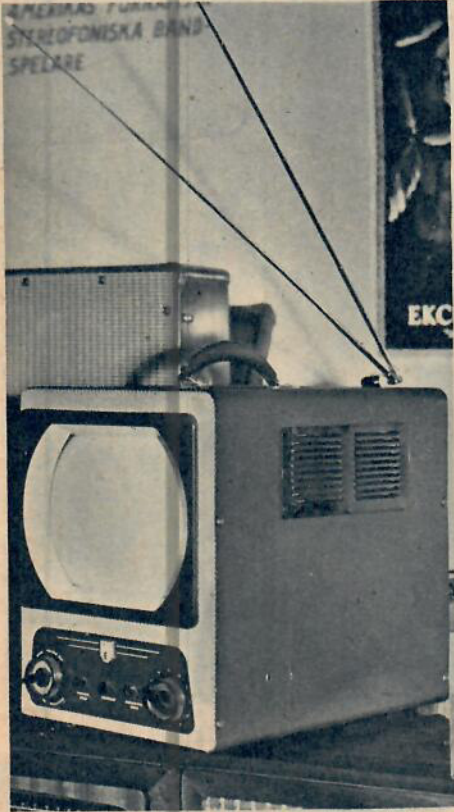
Blaupunkt gör inte bara bilradio. Här är en av fabriken TV-mottagare. 21 tum bild. 1.795 kr.



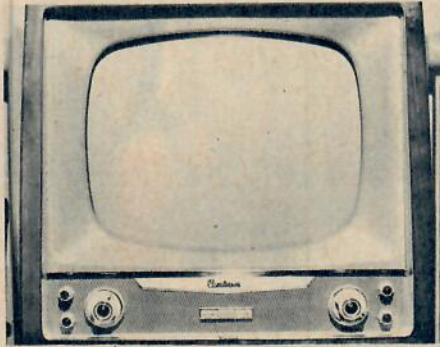
Bergengrens har lanserat en högst konventionell 17-tums mottagare. Pris: 1.495 kr. Raka rörl



Portabel amerikansk mottagare av märket Westinghouse. 17 tums rör. Vikt 16 kg. Pris 1.390.



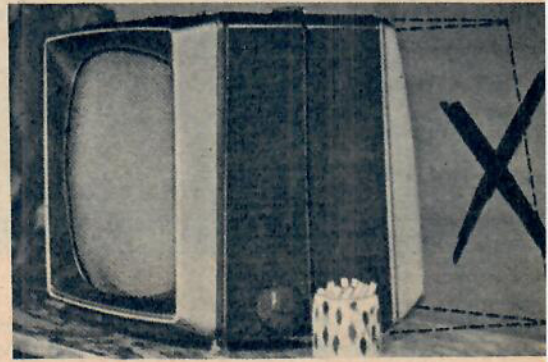
Portabel mottagare med 9-tums rör. Nät eller 12 volts batteri. Priset är 1.250 och namnet EKCO.



Centrum bidrar med en 17-tummare som är snygg. Alla moderna bekvämligheter. 1.475 kr.



Televisionmottagare modell Dux. Finns för både 17 och 21 tum. Priserna: 1.445 resp. 1.825 kr.



Philco, en USA-mottagare som tyvärr inte kommit än. 110° avlänkning gör mottagaren kortare.



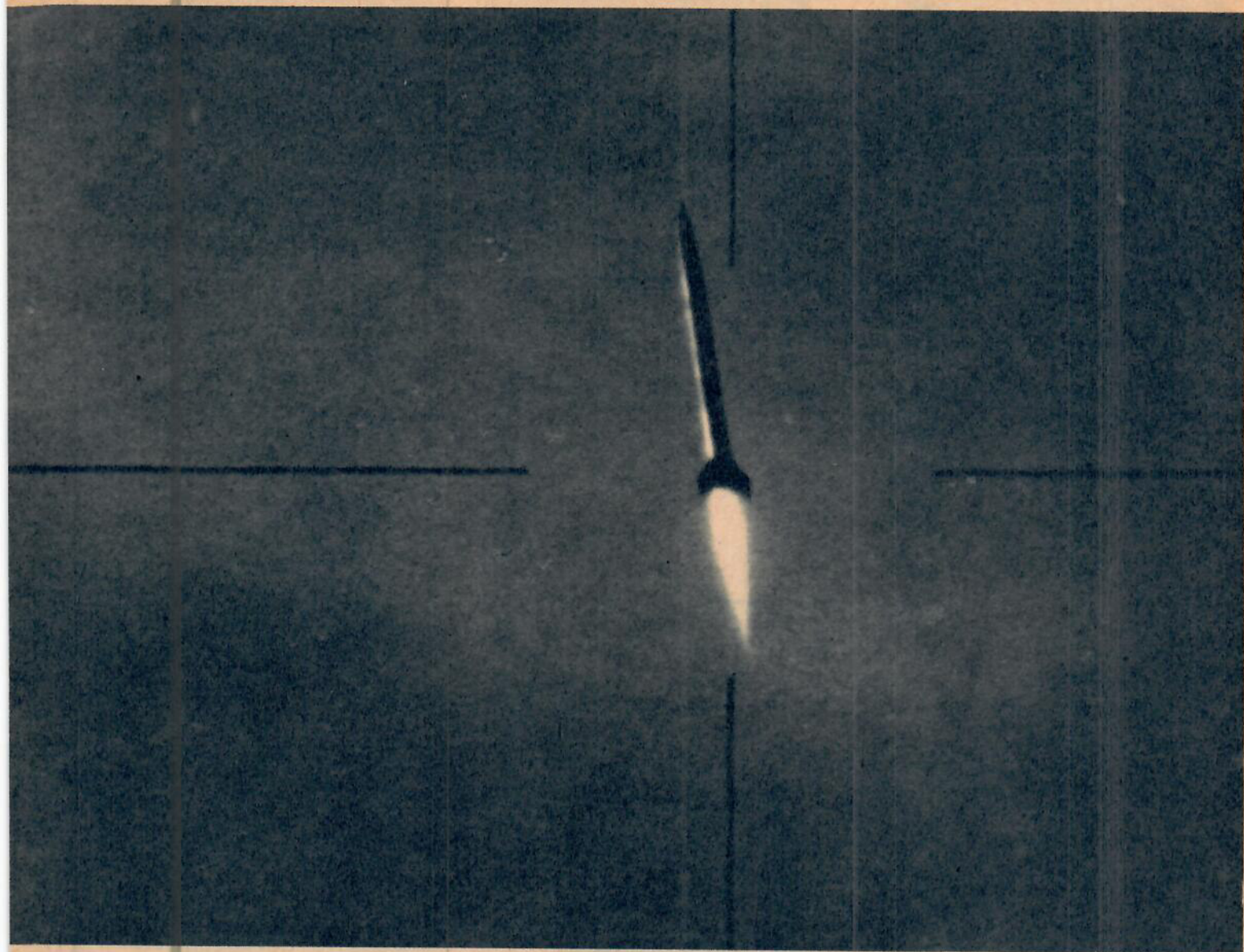
Televisionsradiogrammofon i hörnmodell. 21 tums bildrör. Pris utan grammofonverk: 2.695 kronor.



21-tums mottagare av Luxors tillverkning. Hyfsad möbel till ett anständigt pris av 1.795 kronor.



Philips 27-tums mottagare är knappast avsedd för vanliga lokaler. Priset ännu ej fastställt.

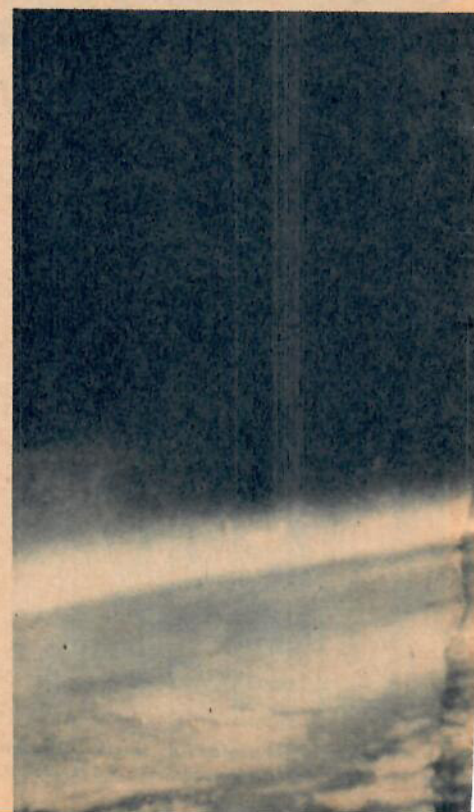


Den unika bilden ovan visar en rysk forskningsraket i hörkorset på ett av de markinstrument som bevakar dess färd. Ända sedan 1949 bedriver ryssarna försök med instrumentutrustade raketer för höga höjder. Ett hundratal raketer skall sändas upp under det internationella geofysiska året och en del av dessa är trestegsraketer som skall sända upp satelliter liknande amerikanarnas vanguardprojekt. T. v. ett vackert foto som tagits från en rysk forskningsraket. Man ser tydligt jordytans krökning.

SOVJET SIKTAR MOT MÅNEN

I Ryssland är intresset för raketforskning nu starkare än någonsin. Enligt ett projekt skall ryssarna ha folk på månen inom fem år och se'n är steget inte långt innan hammaren och skäran kan placeras på andra planeter i solsystemet, i första hand Venus och Mars.

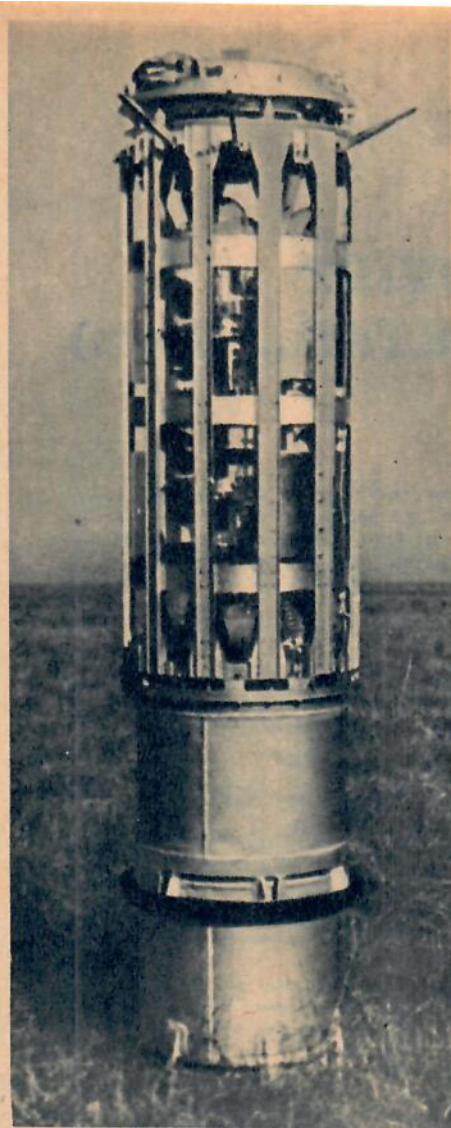
Av LARS ROSENGREN Foto: Freie Welt





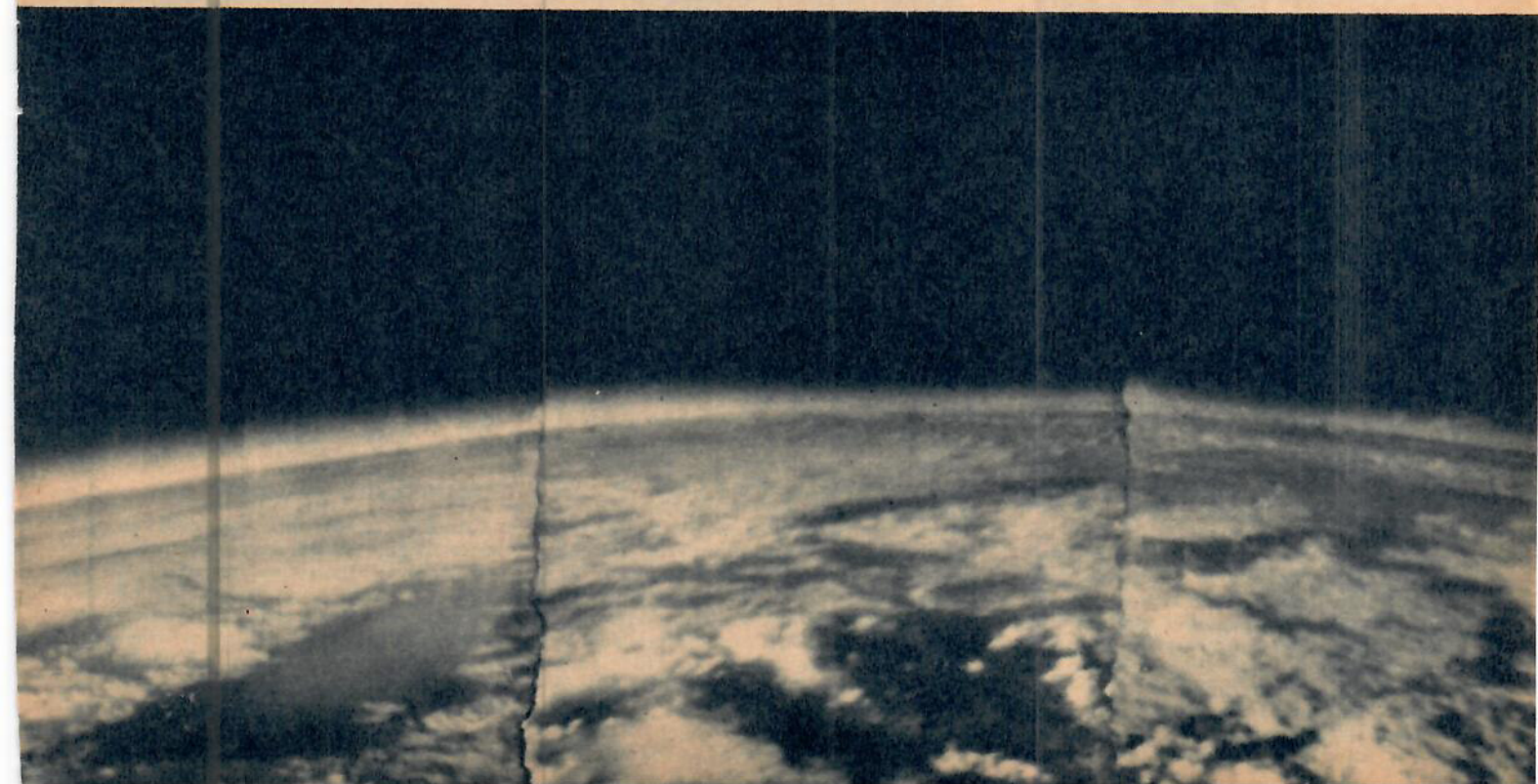
Ovan en bild på noskonen till en rysk forskningsraket. Instrumenten täcks av en konisk skyddsmantel.

Nedan har skyddsmanteln tagits bort så att man kan se hur instrumenten arrangerats i noskonen.



Till skillnad från de amerikanska raketerna har de ryska instrument även i särskilda behållare som kastas ut med fallskärm under färden. Ovan

VÄND!



SOVJET SIKTAR... (forts)

De ryska försöksflygarna står »med ena benet i rymden». På höjder där lufttrycket är så lågt att blodet kokar vid kroppstemperatur fordras både tryckkabiner och pålitliga tryckdräkter.



Ovan startar ett ryskt plan på en försöksflygning i de högsta luftlagren. Nedan, Vladimir Nefedow, en av Rysslands kända testpiloter.



Meddelandet för en tid sedan om att Men rysk interkontinental robot avskjutits satte fart på intresset kring den ryska raketforskningen både framför och bakom järnridån. Senare har meddelanden både i ryska och andra facktidsskrifter visat att ryssarna är fullt kapabla att ställa upp i kapplöpningen med den fria världen. Bilderna som publiceras här ger belägg för att ryssarna knappast ligger efter sina medtävlare i USA och att man på ryskt håll satsar hårt på att komma först ut i rymden behöver det knappast råda någon tvekan om.

En av Sovjets främsta raketexperter, J. Chlebzevitj, berättar t. ex. i en rysk tidskrift hur man tänker sig att månen skall erövrats. Några detaljer eller exakta beräkningar över projektet publiceras visserligen inte, varför det är svårt att få en bestämd uppfattning om hur nära ett förverkligande hans teorier kan vara. I dagens läge förefaller de optimistiska, för att inte säga verklighetsfrämmande.

Projektet är emellertid intressant och man bör akta sig för att underskatta ryssarnas förmåga.

TVÅ ÅR FÖRE USA

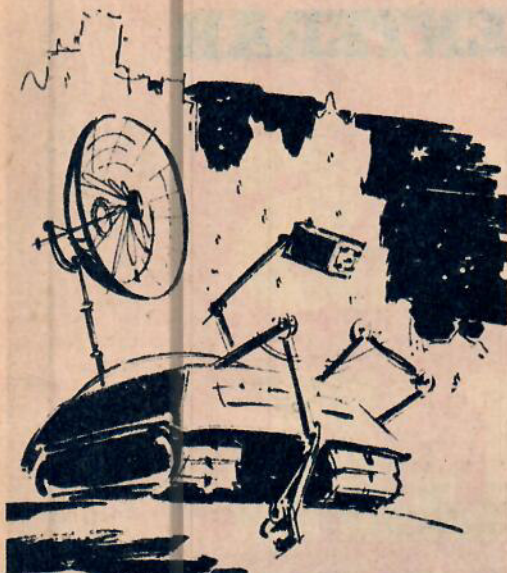
— USA räknar med att kunna sända en raket till månen före 1962, säger Chlebzevitj. Själva kan vi göra det redan våren 1960. I stället för att som amerikanerna — enligt den tyske i Amerika verksamme raketexperten Werner von Brauns recept — först bygga en stor rymdsatellit och sedan skicka en mån-raket från den skall vi sända raketer från stratosfärplan direkt till månen. Det blir enklare och många gånger billigare. För att bygga en tillräckligt stor satellit fordras tusentals stora trestegsraketer med en startvikt på 6.400 ton vardera men en nyttig last av endast 25 ton. Ett sådant projekt blir för dyrbart för USA och för varje annan enskild stat, t. o. m. för Sovjet.

Enligt Chlebzevitj bör månens erövring

ske i tre betydligt billigare etapper. Först skickas televisionsutrustade raketer mot olika delar av månens hitåtvända yta. De landar på månen och sänder under sin nedfärd TV-bilder till jorden med värdefulla upplysningar om månens beskaffenhet. Ett antal liknande raketer sänds i en något annorlunda bana så att de kommer att passera nära bakom månen och sända bilder av dess hittills aldrig skådade baksida.

FJÄRRSTYRD TV-VAGN

Andra etappen blir att med en stor raket sända en fjärrstyrd televisionsvagn till månen. Den stora raketten skall per radio styras in på en bana parallell med månens och sedan också per radio, långsamt sättas ned i det stora ringberget Ptolemaios nära den synliga månhalvens mitt. Det anser Chlebzevitj vara den lämpligaste landningsplatsen för såvitt inte TV-bilder från de tidigare raketerna visat någon bättre.



»Måntelevisjonen» skall sändas på det ordinarie TV-nätet både i Ryssland och andra länder. Vladimir och Olga kan alltså sitta hemma i soffan och svärma i garanterat äkta mänsken från televisionsskärmen.



Andra etappen i ryssarnas månerövring blir att sända upp en stor raket som innehåller en radiostyrd vagn med TV-sändare. På larvfötter kör den omkring på månen och fångar med en lättörlig kamera närbilder av mångubbens ärriga ansikte.



1960 tänker ryssarna börja sända folk till månen. Intressantast på denna teckning är de små drivaggregaten. Om raketerna kommit från jorden måste den sänts från enormt hög höjd och ha haft ett nytt synnerligen effektivt bränsle.

Televisionsvagnen styrs per radio och går på larvfötter över månlandskapet och sänder bilder till tittare både i Sovjet och andra länder.

START I STRATOSFÄREN

Efter 1960 anser ryssarna det dags att sända människor till månen, men samtidigt är man noga med att framhålla att det endast kommer att bli fråga om vetenskaplig observationspersonal utan alla militära avsikter. En permanent observationsstation skall upprättas och personalen där skall bytas ut med jämna mellanrum. Obemannade raketer skall forsla upp byggnadsmaterial för stationens hus, livsmedel, bränsle och andra förnödenheter.

För den första etappen räknar man med fem trestegsraketer med en startvikt av endast 50 ton vardera. Hur stor del av denna vikt som utgörs av nyttig last sägs inget om. Man avser att skjuta raketerna från stratosfärplan på hög höjd.

Raketerna är sålunda ett gott stycke på väg innan de börjar tära på sitt eget bränsle men även om man har tillgång till stratosfärplan med hittills oanade höjdpredanda är det lång väg kvar till månen. Av de 50 tonen torde inte många kilo nå resans mål för så vitt inte ryssarna har tillgång till helt nya revolutionerande raketbränslen. Att en 50-tonsraket skulle kunna medföra tillräckligt stor nyttig last för att upprätta televisionsförbindelse med jorden verkar i dagens läge minst sagt fantastiskt trots TV-teknikens senaste framsteg.

Även andra etappen avses kräva fem 50-tonsraketer som även de sänds från stratosfärplan. Av dessa skall fyra utgöra bränsletankar för den femte som skall landsätta TV-vagnen på månens yta.

OPTIMISTISKA BERÄKNINGAR

De bemannade raketer som slutligen skall forsla upp observatörerna till månen avslöjas inte mycket om. Man räknar

optimistiskt med en raketvikt av endast 500—1000 kg per person och konstaterar att när all utrustning sänts upp i förväg i andra raketer behöver de bemannade inte göras särskilt stora eller dyra. Vare sig utrustningen sänds i särskilda raketer eller tillsammans med människorna kräver dock varje kilo som forslas till månen mängder av dyrbart bränsle och ryssarnas beräkningar att deras projekt skulle kunna genomföras för en kostnad 250—300 gånger mindre än den för von Brauns förefaller minst sagt optimistiska.

Den förhoppningsfulle Chlebzevitj tycks emellertid inte avskräckas av ekonomiska betänkligheter.

— Inom fem år är sålunda månen erövrad, slutar han och anser samtidigt att det redan nu är dags för att förbereda sig på expeditioner i syfte att placera hammaren och skäran på andra planeter i solsystemet, i första hand Mars och Venus.

TEKNIKENS VÄRLD PRESENTERAR

EUROPAS ALLA BILAR

Ni är väl bilintresserad? Kunde just tro det. En snygg bil sätter färg på tillvaron och serverar man dessutom europeiska bilmärken i tjugiga färgbilder, från den första till den sista — ja då är lyckan fullständig. Det är just vad Teknikens Värld kommer att göra. Vi låter ridån gå upp för århundradets samlarserie, en färgsprakande kavalkad som ger er bilens utveckling i ett nötskal. Ni som är bilintresserad kan helt enkelt inte undvara den.

I varje nummer publiceras ett nytt märke och för att ni bekvämt skall kunna hålla reda på de olika bladen har vi låtit framställa en trevlig samlarpärm. Pärmerna erbjudes våra läsare till det facila priset 2: 50 kr.

Sänd in beloppet i frimärken till Teknikens Världs expedition, Sveavägen 53, Stockholm Va. Märk kuvertet »Samlarpärm» eller sätt in summan på postgirokonto 1111 och märk talongen: Teknikens Världs Samlarpärm. Pärmerna är faktiskt så billiga att den nästan kan betraktas som en present till Teknikens Världs läsare. OBS! Klipp ur sidan till höger den är nämligen avsedd som ett försättsblad i samlingspärmerna!

Rekvirera pärmerna redan nu — i nästa nummer, nr 20, som utkommer den 10 oktober presenteras nämligen den första bilen i serien. Därefter medföljer i varje nummer ett nytt bilmärke i den högtintressanta och färgsprakande samlarserien.

Till **TEKNIKENS VÄRLDS Expedition,**
Sveavägen 53, Stockholm Va.

Jag rekvirerar härmed ex. av pärm för Teknikens Världs samlarsalong å kr 2:50 (alla kostnader inkluderade).

Summan insändes samtidigt i frimärken.

Insättes på postgirokonto 1111 (märk talongen »Teknikens Världs Samlarpärm».

Det inte tillämpliga strykes.

Pärmerna skall sändas till

Namn

Adress

Postanstalt

**TEKNIKENS VÄRLD
PRESENTERAR**

**PRAKTISK
TREVLI
SAMLARPÄRM**

KLIPP — detta är försättsbladet i samlingspärmerna — KLIPP ►



Bilsalongen: **EUROPEISKA
BILAR**

MURRÉ

Inför samlarserien »Europeiska bilar» har vi låtit TV-Linn och Teknikens Världs testingenjör Olle Lindahl säga sin mening om dagens och gårdagens bilar. Deras synpunkter stämmer långt ifrån överens men ett har de gemensamt: Bilintresset. Det må sedan gälla gamla eller nya vagnar. För att läsarna, oberoende av åsikt, skall få glädje av serien presenteras både den nyaste bilen och den gamla fina årgången.

Carl Eric Linn

BIL FÖR FÖRAREN



Vem konstruerar bilarna nuförtiden? Är det ingenjörer med »bil i blodet» som gör sitt bästa för att framställa en perfekt produkt? Nej, jag har en stark känsla av att det i de flesta fall är reklamavdelningarna vid de stora bilfabrikerna som bestämmer hur bilarna skall se ut. Det de inte klarar av får några ingenjörer fixa på bästa sätt utan att inkräkta på reklamavdelningens arbete. När så de flesta »onödiga» tekniska finesser rationaliserats bort är vagnen färdig för produktion. Detta är en arbetsgång som kommer håret att resa sig på mitt huvud. Det var annat på den tiden man byggde riktiga bilar. Då gjorde ett litet team av skickliga konstruktörer ett chassi som kanske inte alla gånger var helt perfekt i alla avseenden men det var gjort ur förarens synvinkel. På detta chassi monterades ett karosseri som inte fick inkräkta på det mekaniska. En bil från den tiden är gjord för föraren, ingen övermänniska på något sätt, som skulle ha

nöjet av att köra en bil som svarade exakt och genast på alla hans manövrar.

En modern bil skall ju som bekant kunna köras även av kvinnor och barn helt utan tekniska kunskaper, vilket i sin tur gör att körkulturen försämrats. För att få de härliga sjösjukeframkallande vertikala gungningarna på moderna bilar bygger man dem så att tröghetsmomentet i längdriktningen blir stort. Vagnen kan då inte göra några plötsliga rörelser uppåt eller åt sidan med enbart framvagn eller bakvagn. Detta betyder också att vagnen reagerar långsamt på ratt Rörelser. Dessutom är ju många moderna bilar utrustade med undermåliga manöverorgan, såsom rattväxlar och dessa hemska massproducerade styrsnäckor. Jag behöver väl knappast tillägga att det är så mycket bättre kvalitet på gamla bilar för att man skall förstå att det finns de som föraktar nya bilar. (Obs. att det finns flera undantag! Några nya bilar är bra.)

Olle Lindahl

FORDON FÖR ALLA



Gamla bilar är underbara bara man slipper att ha med dem att göra. För mig framstår en del av dem som tekniska mästerverk och strålande konstruktioner just vid den tidpunkt då de var hypermoderna. Utvecklingen på bilområdet går hisnande fort, i takt med produktionsmedlens och automatikens egen utveckling. Förbättringar och uppfinningar på material och maskinsidan gör att bilarna blir driftsäkrare, komfortablare och även billigare att använda för varje år. (Bilfientlig skattepolitik och meningslösa karosseriutsvävningar undantagna.)

Gamla konstruktionsdetaljer dyker ofta upp och presenteras som »nyheter» i våra dagar. Men för den skull finns ingen anledning att alltför romantiskt förgylla det förgångna och inbilla sig att bilarna förr var bättre än nu. Det var inte många mil man kunde åka i taget på den europeiska kontinenten vid sekelskiftet utan att ständigt syssla med reparationer av motor, chassi och däck! När växelspaken satt utanför karossen och de som hade sufflett ansågs som veklingar var det kanske en hurtig tid. Men vem har tid och glädje av att åka omkring på det viset i dag, när man kan vänta att motorn i nästan vilken standardvagn som helst håller minst 10.000 mil under normal behandling och de flesta lyxdetaljer är enkel standard?

De s. k. sportiga bilisterna (med keps och hår mitt i ansiktet) fryser föraktfullt åt de moderna detaljer i form av automatiska växellådor och kopplingar. I mitt tycke är detta strålande hjälpmedel. De bidrar till att köra körningen säkrare och bekvämare t. o. m. mer ekonomisk.

En bil får dock inte vara alltför komplicerad. Det moderna idealfordonet skall vara lättskött som ett par galoscher, för ägaren, med benäget sällan återkommande bistånd av skickliga tekniker i vältrimmade verkstadsorganisationer. De flesta gamla sportvagnar (där man sitter farligt lågt och obekvämt och behöver skohorn för att komma i och ur) kan idag köpas ganska billigt. Men om de skall återställas i användbart skick och man inte själv kan göra det som hobbyarbete så kostar det många gånger inköpspriset om det överhuvudtaget finns reservdelar att köpa.

Nej, tacka vet jag den moderna vagnen med hållbara detaljer, och trots detta billiga reservdelar, alla service- och reparationsenheter bekvämt åtkomliga, komfortabel kaross med bekväma säten, koffertutrymme av lastbilsformat samt effektivt ventilerande värmesystem. Se på sikten! Man ser precis var man har bilens alla hörn. Vindrutetorkarna fungerar. Strålkastarna ger bra ljus. De döda synvinklarna är minimala. Fjädring och väghållning är förstklassiga. Styrningen lätt, men exakt. Bromsarna fungerar väl och de slanglösa däckerna ger mjuk åkkomfort samt klitrat väggrepp. Motorn är bränslesnål i förhållande till sin effekt och till fartresurserna. Visst kunde man åka fort redan i bilistens barndom, men vilka klumpiga motorer fordrades inte och hur mycket bränsle drack de inte!

Den moderna bilen är inte någon nyckfull leksak, den är var mans trogna tjänare som gör sin tjänst året om trots hög värme och strängaste köld.



PLYMOUTH SAVOY

PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLDS TESTAVDELNING AV INGENJÖR OLLE LINDAHL

Foto: Göran Andrén

TV-betyg

SÄRSKILT BRA:

- Perfekt körställning och utmärkt sikt, panoramavindrutan är den i särklass bästa vi provat.
- Strålände vägegenskaper, perfekt stabilitet, god styrprecision.
- Stort innerutrymme och jättebagagelucka.
- Motorinstallationen ger perfekt åtkomlighet av alla detaljer. (Mekanisk önskedröm.)

MINDRE BRA:

- Bromsarna fungerar behagligt men mattas för snabbt.
- Karossmonteringen är bristfällig och bilen har benägenhet att ta in vatten.
- Antalet rattvarv är för stort och besvärande i stadstrafik.

Utan tvekan är Plymouth eller skall vi säga Chryslerlinjen, de mest extremt raffinerade av de amerikanska bilarna. Vad vi än tycker i Sverige om vagnarnas storlek, jättefenor och fantasifyllda frontdekorationer så har det visat sig att så skall utseendet vara om vagnarna skall kunna säljas i Amerika. (Exporten utgör endast några få procent.) Plymouth har i år haft en mycket stor försäljningsframgång efter sitt »stora modellbyte» 1957. Det påstås att innan 1954 års modell släpptes ut så hade fabriken gjort en stor gallupundersökning och funnit att de amerikanska köparna önskade en bil som var ganska bränslesnål, som hade gott innerutrymme och små ytterdimensioner samt en måttlig kromdekor. En sådan vagn byggdes och vi vet nu resultatet. Försäljningen sjönk till ca hälften och fabriken höll på att gå över styr. Vis av skadan har fabriken redan hunnit med två omfattande modellbyten och resultatet har inte låtit vänta på sig.

Plymouth är inte enbart en »vacker»

fantasikaross utan den har många för amerikanska bilmärknaden helt nya och förnämliga egenskaper. Framvagnen har fått torsionsfjädring som avvägs så att stabiliteten är av rent europeisk klass. Fjädringen kan förresten lätt varieras genom att vridstavarna enkelt kan justeras för hårdare eller mjukare fjädringsrörelser. Bakfjädringen har förbättrats genom att fjäderbladen flyttats till utsidan av rambalkarna och samtidigt som den del av fjädern som ligger framför bakaxelbryggan gjorts kort och kraftig så har den återstående delen av fjädern blivit längre och mjukare. Detta för att fjädrarna bättre skall kunna uppta hjulens vridmoment samt för att fjädringsrörelserna samtidigt skall vara mjuka.

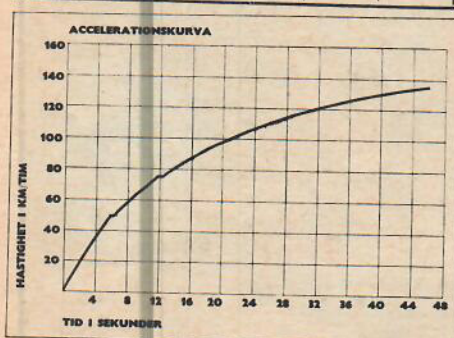
Andra nyheter är ändrat värmesystem, körställning av sportmodell, 14" hjul, jättebagageutrymme och en mycket lyckad vindruteutformning. Rent mekaniskt är denna modell med sin 6-cylindriga motor en synnerligen tilltalande bil under mo-

(Forts. på sid. 23)

Teknikens Världs testsiffror för PLYMOUTH SAVOY

Provresultat

De olika växlar	1	2	3
Synkroniserad Tystgående	Nej	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	2,5	1,68	1,0
Slutväxels utväxlingsförh.	3,73	3,73	3,73
Antal motorvarv per drivhjulsväx = total utväxling	9,32	6,27	3,73
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	13,4	19,9	33,4
Antal motorvarv per körkilometer	4478	3015	1796
Kolvväg, m/körkm.	1053	709	422
Max. effekt och medelkolvh. 14,1 m/s uppnås vid km/t	48	72	120
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	21	32	53
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	425	286	170



ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 39,9 s.

Genom växlar:

- 0-50 km/t 5,7 sek.
- 0-80 km/t 13,8 sek.
- 0-100 km/t 21,3 sek.
- 0-120 km/t 32,0 sek.

På enstaka växlar:

- Tvåan 30-50 km/t 3,4 s., 50-80 km/t 6,4 s.
- Trean 30-50 km/t 5,2 s., 50-80 km/t 8,4 s.
- 80-100 km/t 7,3 s.



BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av:

10	23	35	45	55	63	70
----	----	----	----	----	----	----

proc. av vagnvikten vid ett pedaltryck av

10	15	20	25	30	35	40
----	----	----	----	----	----	----

kp.

Bromssträckor vid 20 st. max. bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km/t:

- 1:a bromsningen 52 m
- 5:e bromsningen 59 m
- 10:e bromsningen 65 m
- 15:e bromsningen 81 m
- 20:e bromsningen 112 m

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 87 km/t, upp till 110 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 1,58 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 63 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 1,29 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 1,8 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade

30	50	80	100	120	140 km/t
----	----	----	-----	-----	----------

vid en verklig fart av

31,3	49,1	75,5	91,6	108	125 km/t
------	------	------	------	-----	----------

Vägmätaren visade 6 proc. för lång vägsträcka. Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 6,0 lux. Halvljus 25 m 2,5 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte över-skrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÅTKOMLIGHETSBEITYG

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

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

VAGNBESKRIVNING

Typ: Plymouth Savoy 6 P30-2.

Tillverkare: Chrysler Corporation, Detroit, USA.

Generalagent: ANA, Nyköping.

Pris: Inklusive värme, fritt fabrik Nyköping 17.600 kronor.

Skatt: 334 kr per år, omsättningsskatt kr 1.640.

UTRUSTNING

Värmsystem av vent. typ ingår i bilens pris.

Imprutor för varmluft/kalluft finns.

Ventilation för kalluft finns.

Ventilationsfläkt för låg fart finns.

Vindrutepolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris. Kostar 62 kr extra.

Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 336:50 kr.

Backklampa finns inte.

Rattlås finns inte. Kostar inkl. montering 100 kr extra.

Övrig utrustning: Överdragsklädsel 840 kr; automatväxellåda 1.450 kr.

RESERVEDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar ny	1.900:—
fabriksrenoverad	1.250:—
Sats kolvar jämte kolringar o. kolbultar	314:—
Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar	59:40
Cylinderlockpackning	16:—
Termostat för kylsystem	13:—
Oljerenarinsats (skall bytas var 1.000:e mil)	9:80
Strömfordelarlock utan kablar	16:50
Kopplingslamell kompl. m. centrum	100:—
Sats bromsbackar m. nya belägg	152:—
Avgasrör kompl. m. ljuddämpare	171:—
Stötdämpare komplett sats	252:—
Ett däck kostar	184:—
Vindruta	585:—
Höger framflygel eller motsv., grundfärgad utan monteringskostnader, utan strålkastare	285:—
Bakre stötfångare komplett med alla detaljer	375:—
Komplett kylarmaskering	525:—

REPARATIONSPRISER

Fastare reparationspriser tillämpas inte.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektal vid lastad vikt 61,8 hk/ton.

Effektal vid lastad vikt 61,8 hk-ten.

Spec. bromsarea 686 cm² per ton tjänstevikt. Antal rattvarv 5,5 mellan fulla framhjulslutslag.

Vändcirkeldiameter: 12 m.

MOTORN NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 134 hk vid 3600 varv/min.

Vridmoment: Max. 28,3 kpm vid 1600 varv/min.

Medelkolvshastighet: 3,92 m/sek. vid 1000 varv/min.

Effektivt medeltryck: 8,89 kp/cm².

Spec. maxeffekt: 35,5 hk/liter.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Kaross av svetsad stålplåt på chassi av lädbalkram. Fyra dörrar. Bagageutrymme bak, åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 6 sittplatser. Säten av sofftyp fram och bak.

Motor: 6 cyl. fyr. vätskekyld radmotor med sidventiler. Cyl.-diam. 82,6 mm, slaglängd 117,6 mm, slagvolym 3770 cm³. Kompr.-förh. 7,9. Max.-effekt 134 hk vid 3600 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Treväxlad manuell växellåda. 2:an och 3:an synkroniserade. Rattväxelspak. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram: Separat hjulupphängning med länkar och långsgående torsionsfjädrar. Bak: Stel bakaxelbrygga och långsgående blad-fjädrar. Hydrauliska teleskopstötdämpare runt om.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Total bandarea 1187 cm². Handbromsen verkar mekaniskt på utgående axeln ur växellådan.

Däck: 7,50x14".

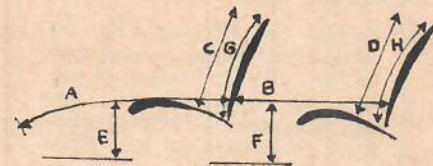
Styrinrättning: Skruv och rulle.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 360 W, batterikapacitet 50 Ah.

Bränsletanken rymmer 75 liter.

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 527 cm, bredd 198 cm, höjd 145 cm, hjulbas 2997 cm, spårvidd fram 154,8 cm, bak 151,4 cm, markfrigång 20 cm.

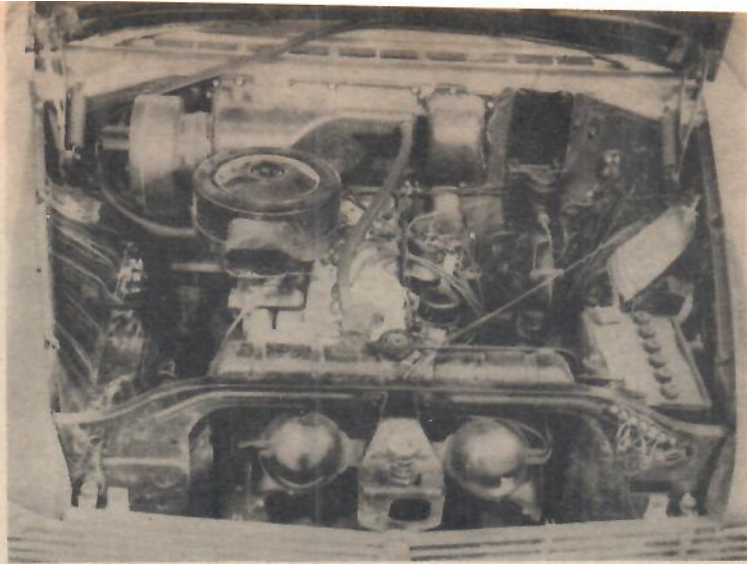


Innerrätt: Framsätets bredd i höfthöjd 153 cm, baksätets d:o 147 cm. Bredd i axelhöjd fram 160 cm, bak 151 cm. Framsätet går att skjuta 6 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 43 cm. a) 87 cm, b) 80 cm, c) 98 cm, d) 91 cm, e) 28 cm, f) 30 cm, g) 56 cm, h) 61 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 150 cm, höjd 45 cm, bredd 187 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1730 kg (körklar med förare), lastad vikt 2170 kg (körklar med 6 vuxna + 90 kg bagage).

BERÖMVÄRT: Rekord i praktisk lättåtkomlighet kan man med största fog säga när man granskar detaljerna under motorhuven. Värmeanläggningen är effektiv men luftintaget opraktiskt (öppet för regn och damm).

SÄRSKILT BRA: Plymouths panoramaruta är den bästa vi provtittat genom. Märk vindrutestolparnas formfulländade och praktiska linjer. Ratt- och instrumentplacering perfekta och synnerligen väldisponerade.



MINDRE BRA: Frontdekorationerna ser mer förbryllande än bra ut. En enkel grill à la Kapitän skulle pryda upp hela vagnen. De fyrdubbla ljuspunkterna ö: mera en modetendens än praktisktbeingade. Lägg märke till bilens stora bredd.

INTRESSANT: Bagageutrymmet är av jätteformat och man måste kliva upp i kofferten för att nå bagaget i den främre delen.



Plymouth (Forts. från sid. 21)

torhuven t. ex. är praktiskt taget varanda detalj välplacerad och lättåtkomlig.

Motorinstallationen är i detta avseende det bästa vi sett på någon testvagn. Konstruktionen i övrigt är även sådan att den ej ger upphov till några komplikationer vid kommande reparationsarbeten.

Karossen är lägre, längre och bredare än någon gång tidigare. Bakflyglarnas fenor och framflyglarnas ögonlock förstärker kraftigt den synbara dimensionseffekten. Den låga karossen gör att man har en känsla av att man stiger ner i bilen istället som förr upp i en bil...

Innerutrymmet har inte minskat trots den minskade höjden. Både fram- och baksätet rymmer ledigt tre personer. Mittpassageraren i framsätet får det dock litet besvärligt med benen genom att puc-keln över växellådan är ganska stor. Baksätet är placerat markant långt fram i förhållande till bakhjulen och bakdörrarna vilket ökar åkkomforten, men gör instigningen litet besvärligare för äldre personer.

Inredningen är av den amerikanskt ljusa och luftiga typen i både takets och sätenas klädsel. Kvaliteter är ganska billiga i förhållande till vårt svenska pris på vagnarna. Den inre utrustningen i övrigt består endast av armstöd på dörrarna och dubbla solskydd fram.

Bagageutrymmet är det största på någon vagn vi provat. Det räcker verkligen för långresor med mycket bagage. Reservhjulets placering är inte vidare finurligt vald. Tidigare modeller har alltid haft reserven stående efter ena sidan. I år verkar det som om man haft för avsikt att slopa reserven men varit tvungen att kasta med det i sista stund. (Däckfabrikanterna har tydligen olivit efter med sin nykonstruktion.)

Sikten är av toppklass. Vindrutan är förnämligt utformad och vindrutestolparna lutar åt rätt håll, vilket starkt förbättrar sikten åt sidorna. Vindrutans övre kant och ratten ligger nästan i samma plan. Fjärr- och manöversikten är även god över den låga huven med flyglarna i samma plan. Fenorna fyller den enda positiva funktionen att de väl markerar bakvagnens hörn. Backspeglarna är bra men genom sin placering skymmer baksätesspassagerarna för mycket. Utvändiga kompletterande speglar är nödvändiga.

De elektriska vindrutetorkarna är effektiva och torkar väl även »om hörnen», endast ett par centimeter från vindrutestolparna. I mitten på rutan lämnar de dock ett stort parti otorkat. Strålkastarna är synnerligen starka och ger ett verkligt bra ljus. Halvljuset på provvagnen var dock alltför kraftigt för att kunna godkännas av myndigheterna.

Körställningen är av den sportiga typen med lågt säte och mycket vertikal ratt. Instrumenten är väl samlade och placerade idealiskt högt upp på instrumentpanelen. Fotpedalerna är stora och välplacerade. Handbromsen är bra placerad till vänster om ratten. Övriga reglage, däribland reglagen för värme och ventilationssystemet är lättåtkomliga. För att nå handskfacksluckan måste föraren lägga sig över sätet. Vindrutan på högerdörren kan ej nås under körning. Instrumentpanelen är mjuk och ofarlig i sin utformning. Panelen kan enkelt vaderas eftersom man även kan få denna detalj som extra utrustning.

Instrumenten omfattar förutom väg- och hastighetsmätare kontrollampor för helljus och blinkers, amper-, oljetrycks-, bensin- och tempmätare. Mätarna är inte av precisionstyp utan tempmätaren t. ex. är mera att betrakta som en indikator på att termostaten i motorn fungerar.

Karossens passning och finish lämnar

en hel del att önska. Den »amerikanska standarden» är i vårt tycke mer än lovligt dålig. Dörrar, huv och frontparti är illa passade och vissa delar är monterade plåt mot plåt utan mellanlägg. Även listerna kring rutorna är dåliga i sin passning. Dylika detaljer för med sig dålig täthet och vattenläckage, vilket kan leda till alltför snabb korrosion.

Vägegenskaperna är i särklass bland amerikanare och vagnens stabilitet är sådan att man knappast märker någon krängning eller nigning. I kurvor kan man dra hårt och vagnen följer ändå perfekt. Trots detta är det inget fel på åkkomforten. I baksätet åker man ovanligt behagligt. Bilen är lagom understyrd och har en mycket god styrprecision. Känsligheten för sidvind är ringa. Antalet rattvarv är besvärande stort. Detta gäller särskilt i stadstrafik.

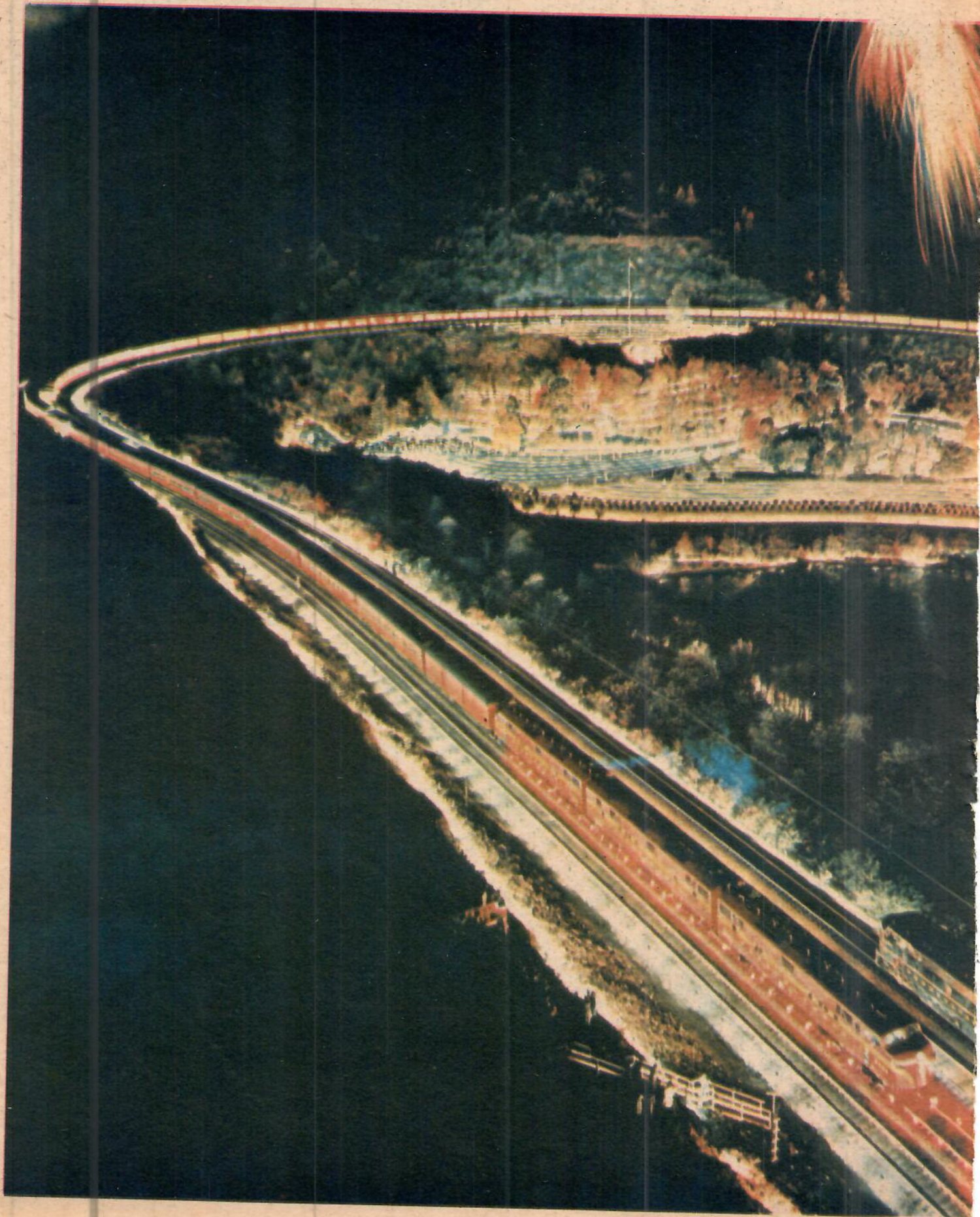
Motorn är av gammal och beprövad sidventiltyp. Den arbetar tyst och räcker för att ge bilen en hygglig men inte särskilt snabb acceleration och en toppfart på ca 135-140 km/t. Den är lättstartad och blir fort varm. Motorn har kromade ringar men kolv hastigheten är hög och skall man åka mycket fort bör man skaffa en vagn med överväxel.

Bromsarna har hyggligt stor bandarea och tar mycket jämnt. Pedaltrycket är behagligt avvägt. Tyvärr mattas bromsarna dock alltför fort och räcker ej till om man vill utnyttja fartresurserna helt, och därvid frestar bromsarna litet extra.

Det ventilerande värmesystemet är effektivt och räcker väl i vårt klimat. Tyvärr har årets modell öppet luftintag framför vindrutan. Det verkar att vara ett stilmässigt betingat, men tekniskt steg bakåt från fjolårets utmärkta stängbara lucka.

Plymouth är en stor allroundvagn som absolut är värd att granska närmare för dem som har tanke på en stor vagn

FÖR ATT TA DENNA



FANTASTISKA BILD

i färg av Pennsylvanias

berömda Hästskokurva

måste den amerikanska

fotoblixtfabriken Sylvania:

- *göra månadslånga förberedelser med hundratals belysningsprov*
- *bygga ett 46 m högt torn*
- *placera ut 6.000 fotoblixtar*
- *sända ut 50 fotografier*
- *montera 50 km elektriska ledningar*
- *bygga en särskild telefonlinje*
- *utrusta telefonpersonalen med radiosändare*
- *hyra 126 poliser för bevakning av området*

VÄRLDENS DYRASTE FÄRGFOTO

Av STIG SANDELIN

Expresståget Trail Blazer rullade in i den berömda hästskokurvan Horseshoe Curve på banan New York—Chicago. Ett annat tåg mötte på dubbelspåret. Mötet skedde tidtabellsenligt, men rutinen hade den här natten förvandlats till något som luktade sensation.

Tusentals människor höll andan i mörkret. Teknikern i ordercentralen vid kurvans mitt höll fingret mot signalknappen, fotograferna stod i skjutställning och folkmassorna tryckte mot polisbarriärerna.

Tågen dundrade närmare. Signalen gick, en raket flammade till och i samma ögonblick dränktes tågen, vattenspegeln och kullarna i det skarpt upplammande skenet från 6.000 stora fotoblixtar. De fyra chefsfotograferna tog bilderna i svartvitt och färg från det 46 m höga, specialbyggda tornet, och 46 pressfotografer och hundratalet amatörfotografer passade på att samtidigt förevisa evenemanget.

Världens mest påkostade färgfotografi hade tagits. Två amerikanska storföretag hade på en bråkdel av en sekund firat två jubileer med en hejdundrande ljussalut. Sylvania Electric Products, tillverkare av fotoblixtar och elektrisk utrustning, hade hyllat 75-årsminnet av Edisons glödlampa. Pennsylvaniajärnvägen hade hyllat 100-årsminnet av anläggandet av den märkliga järnvägskurvan.

Förberedelserna till denna bild hade tagit månader. Fotospecialisterna hade kammat igenom varje kvadratmeter av det stora området och tagit massor med provbilder för att prova ut den rätta inställningen av de tusentals blixtrifektorerna. Järnvägsmän, ingenjörer och fotografer hade planerat det fantastiska fotouppdraget i minsta detalj.

Då Sylvania's fotochef Richard Martenson fick i uppgift att genomföra denna jättetagning, stod han inför en mycket svår uppgift. Det fordras massor med ljus för att ta en färgbild nattetid av ett tåg, och ljusbehovet blir enormt om ett helt landskap samtidigt måste lysas upp.

De tusentals blixtrifektorerna måste därför spridas ut så att de gav ljus åt hela kurvan och sedan kopplas samman med ett veritabelt spindelnät av elektriska ledningar. Man fick skaffa ett mindre elverk för att ge strömpulsen till de 6.000 lamporna, och detta kraftverks tre stora generatorer placerades ut på lämpliga platser vid kurvan.

För att ta bilden krävdes även ett perfekt sambandssystem. Ordercentralen kunde hela tiden ha läget i sin hand med hjälp av radiosändare på tågen och vid kurvan samt en telefonlinje mellan centralen och fototornet.



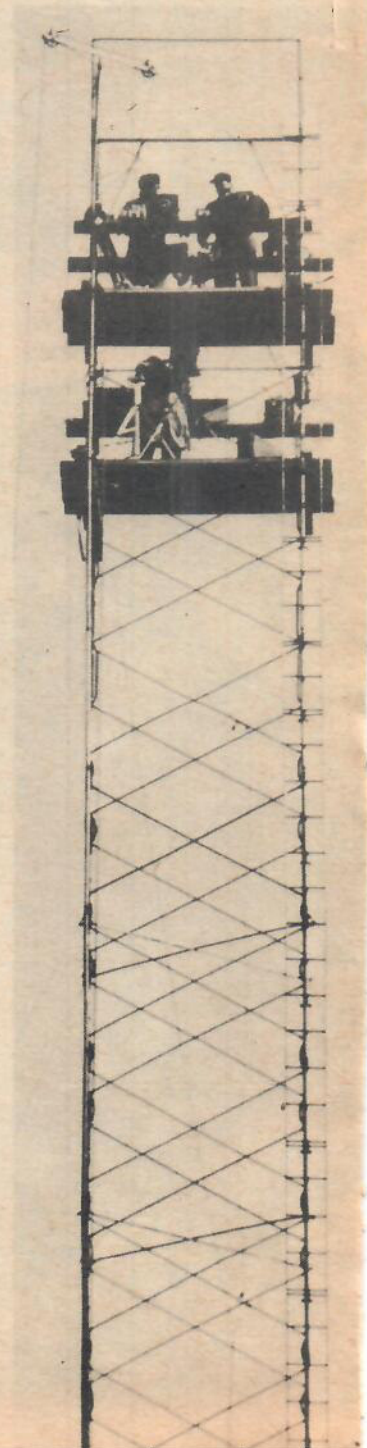
Blixtrifektorerna monterades upp i långa rader för att belysa landskapet runt Horseshoe Curve. Blixterna var en ljusstark typ och rifektorerna platta för att ge stor spridning av ljuset.



Månadslånga förberedelser föregick tagningen. Här ritas två av blixtljusexperterna in lampornas uppställning på en karta.



Ovan: 6.000 lampor och rifektorer fordrades för tagningen. Bilden t. h.: Sylvania lät bygga ett särskilt torn för blixtbilden. Det var 46 m högt och hade två plattformar för de fyra chefsfotograferna. Bilden nedan: Den här blixtkedjan lyste upp terrängen medan andra blixtpå vällen ovanför belyste tåget.





HJUL IGEN

Fråga: Jag har en 1955-års Chevrolet som gått drygt 5000 mil och fortfarande körs på originaldäcken. Nu börjar emellertid däcken att bli blankslitna, varför jag måste göra något åt dem innan vintern. Jag tänkte först att låta regummera däcken, men har nu blivit varnad för att göra det, då det sägs att man inte kan lita på att den pålagda slitbanan fäster vid den gamla stommen, och att slitstyrkan dessutom blir så dålig att det inte är lönsamt att låta regummera däcken. Har Teknikens Värld någon uppfattning om huruvida det kan vara lönsamt att låta regummera däcken eller om det är bättre att köpa nya. Sven-Eric

Svar: Vi har hört oss för hos Skellefteå Gummifabriks AB som regummerar däck enligt Tyresoles regummeringsmetod, vilket innebär att slitbanan fastvulkas med en viss »förspänning» samt med en platt yta i det läge som däcket får när det rullar på vägen. Därmed bortfaller risken för att det bildas en »gummivåg» som annars lätt uppstår framför däckets anliggningsyta mot marken, och som ger upphov till värme och därmed ökat slitage och risk för separation. Nämda firma garanterar att ett däck regummerat enligt Tyresolesmetoden skall stoppa för lika många körmil som ett nytt av motsvarande dimension. Dessutom lämnas full garanti för den gamla stommen om den av firmen har blivit godkänd innan regummeringen utförs. Det betyder alltså att om det överhuvudtaget blir något fel på däcket som inte har uppstått genom yttre åverkan, så ersätter firmen regummeringskostnaderna. Om man ser till att man får sådana garantier när man lämnar däcken för regummering så vågar man nog säga att det är lönsamt att låta regummera däcken, då kostnaden därför inte är stort mer än hälften mot för inköp av ett nytt däck i den storleksklass som används på Er bil.



Bilden visar ett vått cylinderfoder med kolv.

TORRFODER

Fråga: Man hör ofta talas om och ser i beskrivningar över motorer att dessa är försedda med våta cylinderfoder. Vad menas därmed, och finns det någonting, som är dess motsats, dvs. torra cylinderfoder?

L. G—holm

Svar: I en motor som är försedd med våta cylinderfoder har man i stället för att borra cylindrarna direkt i det gjutna cylinderblocket utformat detsamma så att man kan skjuta ner lösa cylinderfoder som på yttersidan huvudsakligen står i direkt kontakt med kylvätskan i motorn. Sådana cylinderfoder går som regel att demontera och montera utan några speciella hjälpmedel som pressar o. d. De behöver inte heller justerborras efter monteringen, varför man oftast kan förse motorn med nya foder och kolvar utan att motorn behöver monteras ut ur vagnen. Torra cylinderfoder används inte i samma utsträckning som våta och förekommer huvudsakligen bland lastvagns- och bussmotorer. Det torra cylinderfodret ompolas inte direkt av kylvätskan, utan den värme som skall leda bort från cylinderväggen har först att passera fodret och sedan kontaktytan mellan fodret och cylindergodset och därefter cylindergodset, varför

värmeavledningen blir något försämrad jämfört med det våta fodret. De torra fodren är dessutom besvärliga att montera då man är tvungen att pressa i dem med ett tryck av 3000 à 5000 kg, eller som numera är vanligt genom att man kylar ner fodren med torris eller flytande luft till temperaturer omkring -80° till -150° C. Dessa foder ändrar sig på den invändiga diametern genom den hårda utvändiga presspassningen och måste därför efterbearbetas efter att ha monterats. I personbilmotorer används torra foder huvudsakligen då det är fråga om att borra om cylindrar som blivit skadade eller som tidigare borrats så många gånger att godstjockleken på cylinderväggarna inte tillåter en vanlig omborrning. Bland fördelarna med såväl våta som torra cylinderfoder är väl den största att man kan tillverka dessa av det material som är lämpligast för sitt ändamål, utan att man behöver ta hänsyn till de gjuteritekniska problemen som är förknippade med tillverkningen av motorblocket.

FÄRGSRAKAND

Fråga: Jag har hört sägas att det på tändkablar skall finnas en färgmarkering som skulle ange hur gamla dessa är. Jag har tittat efter på en hel del olika tändkablar, och ibland funnit några olivfärgade trådar på isoleringen, men oftast finns det ingenting. Känner Teknikens Värld till något om någon sådan färgmarkering, och i så fall hur man skall kunna utläsa något av densamma.

Bilmontör

Svar: Det finns inga föreskrifter om att tändkablar eller som det riktigare bör kallas högsämskablar, måste vara försedda med någon åldersmarkering. Däremot är det alldeles riktigt att det förekommer en sådan åldersmarkering av högsämskablar. Detta föranleds av att högsämskablar försämrats med tiden, även vid lagring. Därför har det utarbetats SAE-normer, (SAE betyder: Society of Automotive Engineers, som är en vetenskaplig ingenjörssammanslutning i USA) som till identifiering av tillverkningsåret föreskriver följande: Tre av trådarna i den flätade ytterväggen av kabeln skall ha bestämda färger. Två av dessa skall markera tillverkningsåret enligt följande:

- 1952 — gul färg
- 1953 — grön färg
- 1954 — röd färg
- 1955 — svart färg.

För följande är upprensad denna cykel. Den tredje tråden skall markera kvartalet under tillverkningsåret enligt följande:

- Första kvartalet — röd färg
- Andra kvartalet — svart färg
- Tredje kvartalet — grön färg
- Fjärde kvartalet — gul färg.

Dessutom bör tillverkarens namn, tillverkningsår och kvartal så varaktigt som möjligt anbringas på kabelns utsida med högst två fots (61 cm) mellanrum.

SKONSAKT LJUS

Fråga: Det lär ju finnas s. k. polariserat ljus som kan användas till belysning på bilar och som har den egenskapen att det inte verkar bländande på mötande trafikanter. Finns det en sådan belysningsanordning att köpa i Sverige, och är den i så fall dyrbar, eller finns det några andra olägenheter som föranleder att detta system inte är allmänt använt?

Mera hänsyn

Svar: De tekniska problemen beträffande polariserad belysning torde i stort sett vara lösta. Dessvärre är inte systemet så fulländat att det räcker med att endast strålkastarna är inrättade för nämnda system, utan de trafikanter som ser in i ett par strålkastare med polariserat ljus, måste för att kunna ha någon glädje av arrangemanget själva vara försedda med ett slags speciella glasögon. Ar-

rangemanget skulle alltså fordra ett lagförelag som tvingade alla trafikanter att använda polarisationsanordningar, vilket nog alla kan förstå skulle vara förenat med stora praktiska svårigheter att genomföra. Tekniskt sett så sker polariseringen av ljuset genom att man använder ett kristallfilter framför strålkastarna och en »analysator», exempelvis i form av ett par glasögon, genom vilka föraren ser vägbanan. Polarisationsplanen för filter och analysator skall sammanfalla, varjämte deras polarisationsaxlar skall avvika 45° från horisontallinjen, alltså bilda 90° vinkel med varandra. Föraren som har dylika glasögon och möter en bil, vars strålkastare har polariseringsfilter, kan därvid se i sitt eget strålkastarljus utan att bli bländad av den mötandes. Polarisationsanordningen avskiljer dock oftast mer än hälften av den totala ljusstyrkan, varför dylika anordningar fordrar motsvarande ökad kapacitet av bibelysningen, vilket verkar starkt fördröjande. En annan nackdel med systemet är att även en relativt liten förskjutning av polarisationsplanen minskar den bländskyddande verkan. Bär föraren »analysatorn» i form av ett par glasögon kan han emellertid genom huvudrörelser få rätt inställning. Genom följande avsevärd komplicering, så att »cirkulärpolarisering» i stället för den linjära polariseringen uppkommer betyder förskjutningsvinklarna mindre, varvid eventuellt i bilens vindruta fastsatta analysatorer skulle kunna användas.

KOMPRESSOR?

Fråga: Kan man uppnå någon effekttökning på en bilmotor genom att i stället för luftrenaren montera en slang på förgasarens luftintag, och låta slangens andra ände mynna ut framför fronten på bilen. Man skulle ju i så fall få en bättre fyllning av cylindrarna genom att fartvidens pressar in luften genom förgasaren. En annan möjlighet som jag också tänkt mig går ut på att man bakom fläkten skulle placera en tratt med lämplig utformning så att man därigenom får en viss »kompensationsmatning» av motorn. Kan Teknikens Värld räkna ut hur stor den eventuella effekttökningen skulle bli med något av nämnda arrangemang?

PV 444

Svar: Med det förstnämnda arrangemanget kan det möjligen bli en liten effekttökning om man på nämnda sätt omvandlar en del av fartvidens dynamiska tryck till statiskt för att erhålla en bättre fyllning av cylindrarna. Effekttökningen kan ungefärligen beräknas ur formeln $p = \frac{v^2 \times x}{2 \times g}$, där p är tryckökningen i kg/cm², x luftens täthet i kg/m³, v hastigheten i m/sek och g jordaccelerationen m/sek². Om bilen antas ha en hastighet av 100 km/t (27,8 m/sek) blir alltså tryckökningen

$$p = \frac{27,8^2 \times 1,25}{2 \times 9,81} = 0,0048 \text{ kg/cm}^2. \text{ Denna för-}$$

bättring av fyllnadsgraden torde resultera i en effekttökning på ca 0,5 procent. Eftersom hastigheten ingår med sin kvadrat i ovanstående formel så blir effekttökningen vid t. ex. 200 km/t visserligen ca 2 procent, men det är som synes så obetydliga värden det rör sig om, så det finns ingen anledning att laborera med dylika arrangemang. Dessutom kommer ju damm och föroreningar att få möjlighet att passera rakt in i motorn samt att det är stor risk för att förgasaren inte kommer att fungera som den skall om det blir onormala tryckdifferenser mellan dess olika system.

Det andra fallet, då man skulle placera luftintaget bakom fläkten, kommer säkerligen att resultera i en effekttökningsminskning. Detta med tanke på att luften som leds till förgasaren har passerat kylaren och där blivit uppvärmd så att dess täthet har minskats. Den lilla kompression av luften som man möjligen skulle kunna erhålla genom fläkten kan säkerligen inte uppväga minskningen av luftens täthet, varför det hela resulterar i en sämre fyllning av cylindrarna med åtföljande effekttökningsminskning.



Ernie Englund

lär Dig spela trum- pet på rekordtid

Instrument och kurs får Du på posten direkt från Westin & Co

Det är en verklig tillgång att kunna spela ett instrument som trumpet — dagens populäraste och mest uppmärksammade instrument. I sällskapslivet, på fester och bjudningar, överallt blir Du populär och uppskattad. Och på lediga stunder behöver Du aldrig ha tråkigt med Din trumpet. Men Du bör lära Dig spela trumpet från grunden, helst under en duktig och erfaren lärares ledning. Instrumentet bör också väljas med omsorg, det skall vara lätthanterligt och väl avvägt för en nybörjare.

Många tusen elever har tagit kurser hos Westin & Co, många musiceerar i amatörorkestrar landet runt, och en del har efter fortsatta studier helt ägnat sig åt musikeryrket. De fick alla lära sig grunderna genom Westin & Co:s klart

och redigt upplagda kurser, som för direkt till målet.

Du har här ett fantastiskt tillfälle att till verkligt önskepris erhålla dels en förnämlig trumpet, dels en trevlig och lättfattlig kurs. Du gör ett gott val, då Du fyller i nedanstående kuponger. Sänd in dem redan idag, så har Du första kursbrevet tillsammans med trumpeteten redan om ett par dagar!

Ernie Englund blir Din lärare

Den välkände trumpetaren och kapellmästaren är också en mycket skicklig pedagog. Han lär Dig snabbt och säkert spela trumpet. Är det något Du inte skulle förstå hjälper Westin & Co Dig till rätta

genom speciella svars- o. frågeformulär, som medföljer kursen. Du har en garanterat intressant och trevlig studietid framför Dig med en av Sveriges skickligaste musiker som lärare.

Kursen omfattar 16 brev

och ger Dig kunskaper snabbt, lätt och roligt med nya, utomordentliga metoder. Var 14:e dag löser Du ut ett lektionsbrev mot endast 4:25 plus porto. Varje brev innehåller precis så mycket Du utan att behöva jänkta hinner lära Dig till nästa gång. Litet målmedveten övning varje dag räcker för att Du med glans skall klara kursen. Du får naturligtvis lägga manken till

litet — men de stunder Du övar på Din trumpet kommer Du att ha bara trevligt.

Ett bra instrument

underlättar Dina studier, ger Dig säkerhet och känsla. Trumpeten MARYLAND är ett trevligt instrument i lackerad mässing. Den stämmer väl, har lättgående ventiler och fin balans. MARYLAND är idealinstrumentet för nybörjaren — Du erhåller den dessutom till särskilt förmånligt pris från Westin & Co. Du betalar endast kr 40:— som handpenning och sedan kr 20:— per månad, tills slutbeloppet 270:— kr erlagts. Vill Du betala kontant blir priset bara 245:—. I priset ingår också etui och munstycke.

TILL KORRESPONDENSINSTITUTET WESTIN & CO

Hornsgatan 94, Stockholm. Tel. växel 24 09 80

Härmed beställer jag 1 st. Trumpet MARYLAND att sändas omgående. Jag önskar betala per avbetalning med kr 40:— vid leveransen och sedan med kr 20:— per månad, tills slutbeloppet kr 270:— inbetalats. (Varan förblir säljarens egendom tills full likvid erlagts.) Eller kontant med kr 245:—. (Sätt ett kryss för det alternativ som önskas.) Frakt för trumpeteten (3:40) uttages med det första postförskottet.

..... den / 195..

Namn:

Adress:

Postadress: TV 19-57

Härmed beställer jag »Ernie Englunds trumpetkurs för nybörjare». Första lektionsbrevet skall sändas mig omgående och övriga med 14 dagars mellanrum. Jag önskar betala per lektionsbrev, så att varje brev löses med kr 4:25 plus porto (55 öre) per postförskott eller hela kursen kontant (kr 62:—) vid första lektionsbrevets mottagande. (Sätt ett kryss för det alternativ som önskas.)

Namn:

Adress:

Postadress: TV 19-57

Om Du bor i Stockholm kan Du hämta Din trumpet "Maryland" och Dina kursbrev i någon av Westin & Co:s affärer, Kungsgatan 28 eller Lilla Nygatan 16.

Om Du vill ha både trumpeteten och kursen — sänd in båda kupongerna. Vill Du ha trumpeteten — sänd in den vänstra kupongen! Och om Du bara vill ha kursen — sänd in den högra!

RATTA RÄTT...



...SE UPP FÖR TÅG

Ni skulle väl knappast få särskilt ont i foten om ni skulle råka trampa på en liten nyfödd kattunge. Kanske ni inte ens märkte det. Men kattungen skulle det vara förfärligt synd om! Tiotusendubbla nu viktproportionerna och tänk er en sammanstötning tåg—bil. 600 ton mot 1! Resultatet kan bara bli katastrof för bilen — knappast för tåget. Det händer också tyvärr alltför ofta. Men ändå tycks respekten för järnvägs korsningarna snarare minska än öka. Olycksnotisererna duggar tätt och statistiken skjuter stadigt i höjden.

600 TON — 100 KM I TIMMEN

För en tid sedan hade jag ett samtal med en lokförare, som strax innan varit med om den hemska upplevelsen att se en personbil fullständigt smulas sönder framför lokets buffertar. 3 dödsoffer. Han hade länge känt på sig att det skulle gå så en dag. Tillbuden hade varit många, ja, nästan dagliga under hans sex år som

förare på snälltåg. Han satt alltid på helspänn vid varje korsning, för vägtrafikanterna visade allt större nonchalans. Han berättade t. o. m. om bilister som lyckats bromsa in med ett nödrop och sen satt och vinkade glatt överlägset till den kallsvettande lokföraren. Så en dag hände det han länge fruktat, en personbil korsade spåren bara ett hundratals meter framför det framrusande tåget. Lokföraren var fullständigt hjälplös. Ihållande signaler och nödbroms, men vad hjälper det när 600 ton rusar fram i 100 km/tim! Först efter 650 meter och 60 mardrömssekunder lyckades tåget stanna med ett sista gnissel, sen var allt tyst. Alltför tyst. Ännu en onödig tragedi hade inträffat. Statistikvarnens vingar fick snurra ett varv. Varför? Lokföraren frågar — varför? Alla vi självgoda och ofelbara bilister frågar — varför? Säkert har också olycksbilens förare ställt samma fråga många gånger tidigare. Ingen människa kan förstå hur någon kan passera en järnvägs korsning utan att först se sig för. Men ändå händer det titt och tätt.

NONCHALANS

Olyckshändelserna på vägarna har oändligt många orsaker, eftersom så många och ständigt växlande moment spelar in. En olyckshändelse vid en järnvägs korsning däremot kan bara bero på en sak — absolut oförsvärlig nonchalans! Finns det ett järnvägsspår, finns det också tåg — ett klart och konkret faktum i trafiken. Rena självbevarelsedriften borde väl förmå varje vägtrafikant att akta sig väldigt noga vid varje järnvägs korsning. Tåget har ju alla oddsen på sin sida, tyngd, fart och obönhörlig förkörsrätt!

SE UPP FÖR TÅG

När man nalkas en järnvägs korsning, måste man i god tid sakta ner farten samt *växla ner*. Visar alla signaler »fritt fram», så måste man ändå vara försiktig — järnvägens anställda är människor de också och inga ofelbara robotar. Dessutom kan ju som bekant elektriska anordningar klicka. Kör sakta fram till korsningen (var inte rädd att visa er »harig» för den bakomvarande trafiken), se er noga för till vänster och till höger. Har ni passagerare är det lämpligt att ni tittar

åt var sitt håll och rapporterar, t. ex. »klart höger». Framförallt — tänk på att ett snälltåg avverkar 300 meter på 10 sekunder! Att det ofta väger bortåt 600 ton och fordrar en nödbromssträcka på 700 meter. Att vara ordentligt feg vid järnvägs korsningar är en utomordentlig merit för en mogen bilförare.

MINNESLISTA

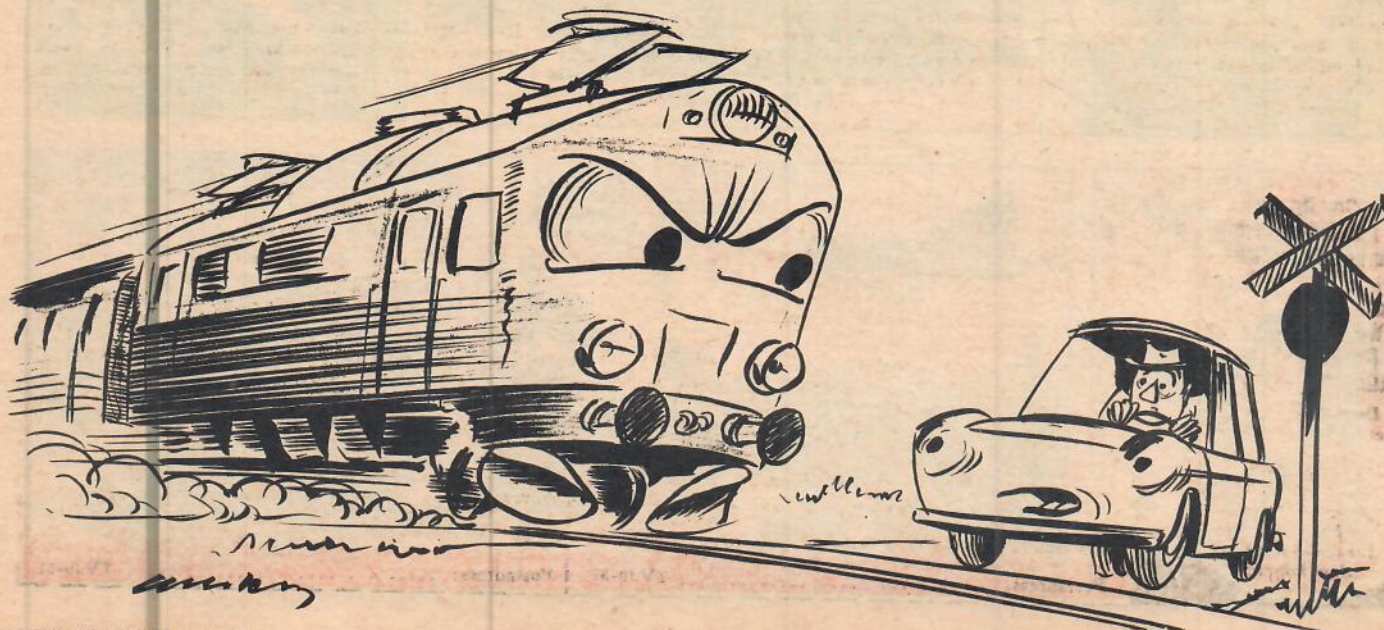
- Det har hänt olyckor även då bommarna varit uppfällda och ljussignalen visat »klart». Järnvägen blir i alla händelser utan skuld — tåget har alltid förkörsrätt. Lita därför aldrig på några som helst signal- och säkerhetsanordningar.
- Sakta ner farten i god tid — växla ner!
- Betrakta gärna järnvägen som huvudled med stoppliktt för er.
- Om signalen visar rött även sedan tåget passerat, betyder det att ännu ett tåg nalkas. Ytterst sällan beror det på elektriskt fel. Kör därför under inga omständigheter mot rött ljus!
- När ni stannar vid järnvägs korsning i mörkret, måste ni släcka strålkastarna och tända parkeringsljuset.
- Det är förbjudet att företa omkörning strax före eller i en järnvägs korsning.
- Titta noga åt båda riktningarna — lyssna — passera därefter spåren snabbt. Obs! Växla ner före korsningen.
- Var ordentligt feg — ni har ändå ingen chans mot tåget!
- Får ni av någon anledning motorstopp mitt på spåret (sånt händer), låt då passagerarna omedelbart lämna bilen.

DAGENS LÄXA

Trafiklagstiftningen — paragraf 42, mom. 1:
»Vägtrafikant, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Inom 50 meter från korsningen bör hastigheten ej överstiga 40 kilometer i timmen.»

På återseende

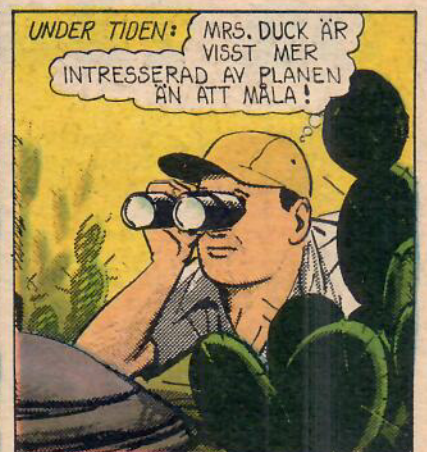
Per-Olof Olby



BUZZ COOPER



AV ROY CRANE





MED BROMSSKÄRM

landar här (egendomligt nog) det brittiska VTOL-planet Short SC 1. Det har fyra små reamotorer (Rolls-Royce RB 108) vilkas reastrålar kan avlänkas så att start och landning kan ske på mycket kort sträcka. Så strängt taget borde bromsskärmen vara onödig.



ENGLANDS SISTA

Saunders-Roe SR 53 är ett nytt brittiskt experimentflygplan, som beräknas resultera i ett jaktplan. SR 53 är synnerligen elegant utformat (i motsats till English Electric P.1). Motorn är av typ Armstrong Siddeley Viper, men därtill finns en raketmotor av typ de Havilland Spectre, placerad över reamotorns utblåsningsrör. Planets hastighet anses ligga mellan Mach 2 och Mach 3. Det är alltså snabbare än English Electric P.1B, som beräknas komma i tjänst om ett par år, efter Hawker Hunter. SR 53 skall komma efter P.1B i Royal Air Force. Det är möjligt att det kommer fram ett ännu snabbare jaktplan, men tills vidare kan man förutse att England kommer att behålla pilotstyrda jaktplan minst 10-12 år framåt. Sedan blir det kanske bara robotar.

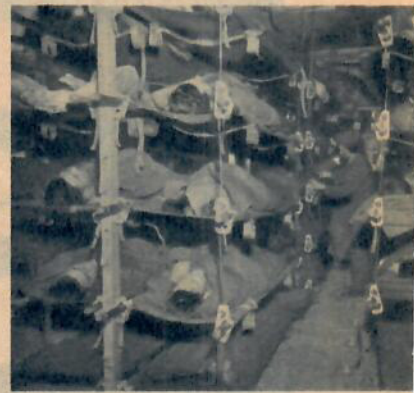


SK 16 I NY KOSTYM

Det här är en gammal bekant i modern make-up, nämligen en direkt avkomling till skolflygplanet Sk 16. Den heter »Super T-6» och är som man ser betydligt mer strömlinjeformad. Vikten har minskats med 100 kg, toppfarten på 3.000 m är 345 km/t och stighastigheten 500 meter i minuten. Planet har noshjul, huv i ett stycke, kortare vingar och förbättrade bromsar.

REKORDFART ÖVER USA

En Chance Vought »Crusader» satte för en tid sedan nytt rekord för flygning över amerikanska kontinenten från kust till kust. Sträckan Los Angeles—New York (3.930 km) flögs med en medelhastighet av 1.180 km/t. Förare var major John H. Glenn. (Nedan)



JÄTTEN HERCULES

Amerikanska flygvapnets nya transportflygplan Lockheed C-130 Hercules är en ansenlig bjässe. Det är turbindrivet och lär ha goda start- och landningsegenskaper på dåliga banor. Den ena bilden visar lastning av trupper, den andra en interiör med sjuktransport (74 bärar får plats).

Flygboldat 113 Bom

AV 2418 BJARRE



FULA FEL SOM FÖRARGAR

Det är inte guld allt som glimmar, sägs det. Våra moderna bilar glänser och glittrar så det förslår men glansen är många gånger en aning falsk. Det vackra är inte alltid så ändamålsenligt som det borde vara. Det finns detaljer som man hakar upp sig på och som säkert skulle kunna ändras till det bättre. Det här är vad vi inte gillar.

TEXT OCH TECKNING: BENGT-O. ALLSKOG



KNÄ PÅ RUTAN SKADAR KNÄ

Panoramarutor i all ära men var tog den bekväma ingången till kärnan vägen. Nuförtiden bör man vika sig i god tid innan inklivandet och vid urstigning passa sig väldigt nog så att man inte daskar knäskälarna i panoramarutans knä.

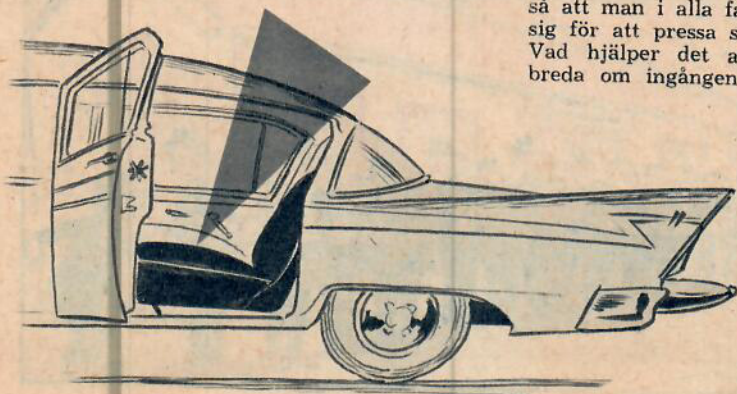


KEMTVÄTT FÖR DÖRREN

Det finns en detalj som många bilkonstruktörer inte tänker på. När man tog bort fotsteget från bilarna, lämnade man i alla fall kvar en liten tröskel. Den enda nyttan den kvarvarande tröskeln gör är att föda tvättinrättningar. Byxbenen får lida.

VARFÖR BREDA DÖRRARI!

Breda bakdörrar gör in- och urstigning lätt, säger annonserna. Visst är dörrarna breda men öppnar man dem sitter baksätet i vägen så att man i alla fall får skrynkla sig för att pressa sig in i vagnen. Vad hjälper det att dörrarna är breda om ingången är blockerad?



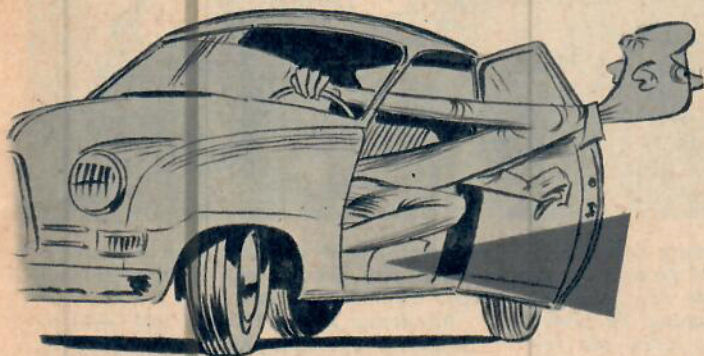
SNURREN DIREKT

Servostyrning är en utmärkt hjälpreda men när man ändå har sådan kan man minska på rattvarven, så att armarna slipper vridas ur led. Det sistnämnda särskilt med adressen riktad mot USA där man tydligen inte har tänkt att vagnarna även körs i stadstrafik.

TEKNIKENS VÄRLD 1975

FEL HÅLL

En dörr kan blåsa upp i fart om någon klåfingrig passagerare råkar peta på låsanordningen. Varför finns det då bilar där dörrarna öppnas åt fel håll? Skall man backa kan det vara nog så besvärligt att få sikt nedåt-bakåt utan att leka akrobat och försöka sticka ut halva överkroppen förbi den öppna dörren.

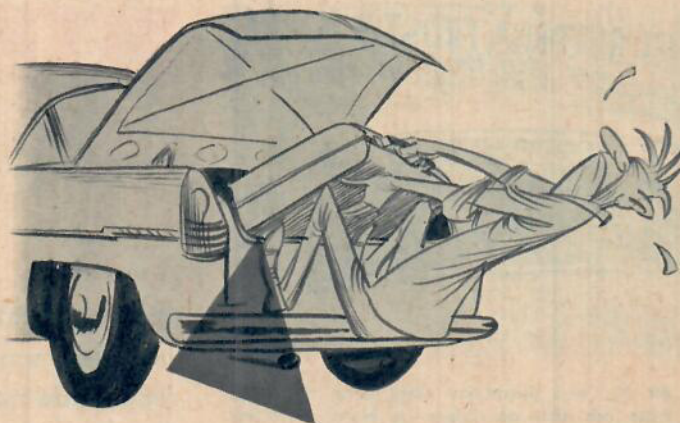
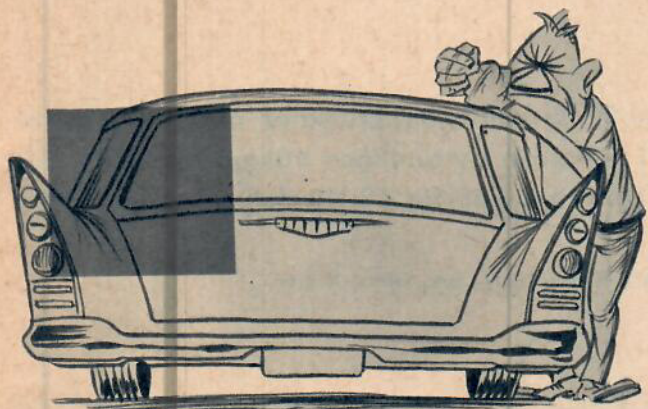


VART TOG SIKTEN VÄGEN!

Panoramavindrutor skall det vara, säger modet. Men är de verkligen så praktiska? I vackert väder går det väl an men i regn och sprut från andra bilar begränsas sikten otroligt. Sidopartierna räcker inte vindrutetorkarna till för och mitt på rutan blir det ett triangelformat fält otorkat. Den döda vinkeln blir onödigt stor, större än vid en konventionell vindruta. Är det inte dags att ändra på den saken snarast?

DÖRREN FÖR LITEN FÖR STOR

Stationsvagnar är fina uppfinningar men nu verkar det på en del håll som om man missuppfattat idén. Bilarna har blivit lägre och lägre samtidigt som man plockat på fenor och panoramaliknande rutor bak. Dörren förmår inte svälja skrymmande gods längre. Prylar som annars utan vidare får plats inne i vagnen. Bakdörren har blivit kamelens nålsöga.



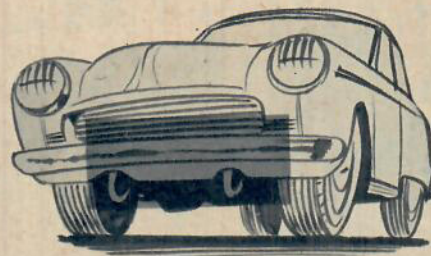
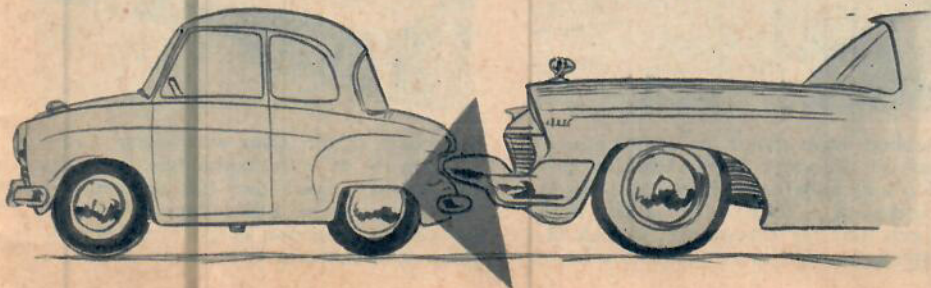
TRÖSKEL KNÄCKER RYGGEN

Bagageutrymmena på moderna bilar är inget att klaga på vad det gäller volymen men varför i herrans namn skall man hindras av plåttröskel vid i- och urlastning. Det skulle spara ryggen åtskilligt om tungt bagage kunde dras rätt ut på vagnen.

BARA PRYDNAD

Stötfångare var inte avsedda som prydnad från början. Nuförtiden har de knappast någon funktion att fylla genom att varje bil har dem på olika höjd. Bilfabrikanterna kan inte ens låta stötfångarna sitta på samma höjd fram och bak på samma bil. Ynkligt värre!

Många onödiga plåtskador kunde undvikas om de satt på en viss höjd. Särskilt vintertid vore det välkommet. Ofta händer det att någon tvärbromsar i en kö, varpå de efterföljande som kanske kör på isbeläggning ohjälpligt kör in i varandra med följd som på bilden.



TVÅ KROKAR ÖNSKAS

Att hitta någonstans att fästa en bogserlina på en modern bil kan vara nog så knepigt. Stötfångarna är för det mesta alldeles för kläna för den saken. Återstår inget annat än att krypa under och fästa i framaxeln. Får vi be fabrikanterna om ett par krokare att fästa linan i?



MINIMAL MINIFON



Mässans minsta bandspelare hette Mini-fon. Den mätte bara 10×17×4 cm och var batteridriven. Ändå rymde den band för max. fem timmars upptagning. På bilden t. v. syns minifonen i sitt fodral och ansluten till en mikrofon modell »hemliga

Jönsson», d. v. s. mikrofonen är kamouflerad som armbandsur. T. h. minifonen med diverse tillbehör.

Minifonen kostar 1.375 kr. och säljs av Bolinders Specialmaskiner, Bolindersplan, 2, Stockholm.

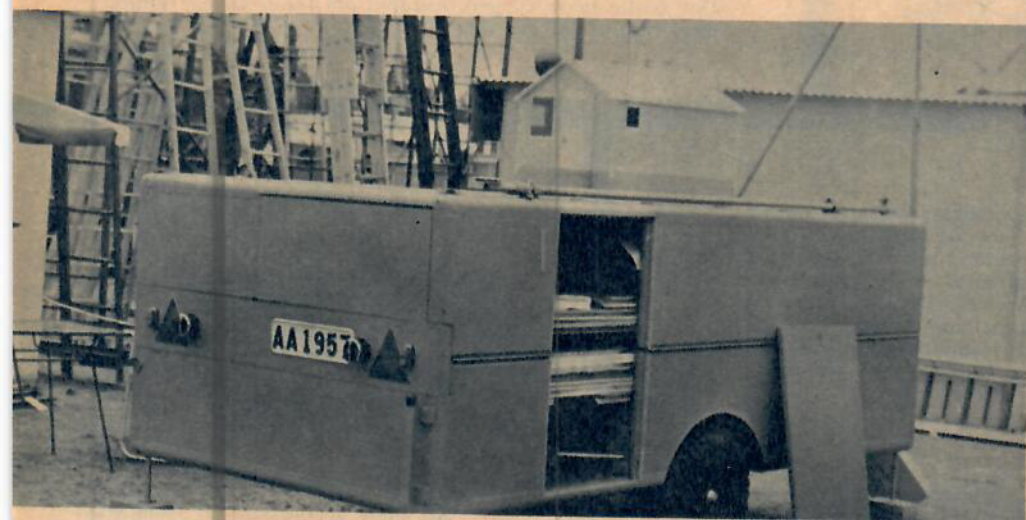


Ett par små plastdukar som håller bilrutorna frost- och isfria på vintern var bland de få nyheterna för bilisterna. Varje plastduk är dubbel med ett tunt luftlager emellan och de fästs på rutorna med sugkoppar. Pris ca 30 kr för två.

MIKROSKOPISKT MÄSSNÖJE

På en utställning som S:t Eriksmässan drunknar ofta de tekniskt intressanta nyheterna i mängden av tämligen tråkiga maskiner. Be-tecknande nog är ett litet mikroskop för 18: 50 det vi främst minns.

AV LARS ROSENGREN Foto: Göran André



HEM PÅ HJUL OCH GÅNGJÄRN

»Dubbelt upp» heter en gedigen men ganska dyr husvagn. Dryga 6.000 kr kostar den med enbart den fasta inredningen, som diskbänk o. d. T. v. är vagnen hop-färdig och klar för transport. Ovan på lådan står en modell av det uppfällda huset



och högra bilden visar en interiör. Golv-ytan är 9 m² och takhöjden invändigt 180—245 cm. Med den här inredningen kostar vagnen ca 8.000. Vagnen säljs av AB Georg Bengtsson & Co, Grev Magni-gatan 9, Stockholm Ö.

MIKROSKOP

En verkligt kul sak var ett litet tyskt mikroskop närmast avsett för skolbruk. Det som skall studeras placeras mellan objektglas i mikroskopets ena ände och den andra änden riktar mot ljuset som samlas mot objektet av en lens. Med en ficklampa kan mikroskopets bild projiceras mot en vit vägg. Den ljussamlande linsen kan även användas ensam som lupp eller trädräknare. Längst ned den skrämmande anblicken av kvalster i gammalt mjöl. Priset är 18 kr 50 öre, men någon svensk försäljare finns ännu inte.



En parkeringsautomat av annan konstruktion än stockholmarna är vana vid visades också. Ett fiffigt nyckelarrangemang garanterar att avgifterna hamnar i rätta händer.

Klipp och sänd idag en av dessa frikuponger

FRIKUPONG 1

Kan postas utan kuvert och utan frimärke

för **TEKNISKT** intresserade

Sätt ett x i rutan här nedan för det som intresserar Er. Fyll i kupongen och posta den *utan porto*. Ni får då gratis NKI:s kursprogram – Nordens största i sitt slag.

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Hur man blir ingenjör genom fritidsstudier | <input type="checkbox"/> Värme och sanitet | <input type="checkbox"/> Textilteknik |
| <input type="checkbox"/> Maskinteknik | <input type="checkbox"/> Elektroteknik | <input type="checkbox"/> Träteknik |
| <input type="checkbox"/> Verkstadsteknik | <input type="checkbox"/> Radio- och TV-teknik | <input type="checkbox"/> Arbetsledarkurser |
| <input type="checkbox"/> Gjuteriteknik | <input type="checkbox"/> Husbyggnadsteknik | <input type="checkbox"/> Försäljning och offert |
| <input type="checkbox"/> Motorteknik | <input type="checkbox"/> Väg- och vattenbyggnad | <input type="checkbox"/> Specialkurser |
| <input type="checkbox"/> Bilteknik | <input type="checkbox"/> Kemisk teknologi | <input type="checkbox"/> Kurser för yrkeslärare |
| <input type="checkbox"/> Flygteknik | | <input type="checkbox"/> Grundkurser |

Önskar Ni upplysningar om något som ej finns med i förteckningen – skriv det i rutan här nedan.

Jag önskar upplysningar om

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 19-57 A

Frankeras ej.
NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

FRIKUPONG 2

Kan postas utan kuvert och utan frimärke

Hur en modern kvinna kan göra sig gällande

Gör något för att bli något. Sätt ett x i rutan för det som intresserar Er. Ni får GRATIS en intressant STUDIEBROSCHYR och utförliga uppgifter om kursen eller ämnet.



Kurser för utbildning till

- Sekreterare
- Kassörska
- Stenograf
- Laboratris

Kurser i

- Kontors- och handelslösen
- Maskinskrivning med hemlän av skrivmaskin
- Moderna språk

21 olika språk för nybörjare och mera avancerade
Real- och studentkurser

- Reklamteckning
- Modellteckning
- Illustrationsteckning
- Målning
- Memnredning
- Konstsmått
- Konsthantverk

Inträdeskurser till

- Seminarium
- Slöjdseminarium
- Socialinstitut
- Försökseminarium
- Skolköksseminarium
- Andra högre skolor

Önskar Ni upplysningar om något annat ämne – skriv det här

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 19-57 B

Frankeras ej.
NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

FRIKUPONG 3

Kan postas utan kuvert och utan frimärke

Vilken av dessa befattningar vill Ni veta mera om?

Sätt ett x i rutan här nedan för den befattning Ni vill ha ytterligare upplysningar om. Fyll i kupongen och posta den *utan porto*. Ni får då omgående NKI:s yrkesorientering med utförliga uppgifter om framtidsutsikter, löneförhållanden och utbildningskrav.

NKI har Nordens största kursprogram.

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Affärsföreståndare | <input type="checkbox"/> Formgivare | <input type="checkbox"/> Radiotekniker | <input type="checkbox"/> Tecknare |
| <input type="checkbox"/> Bokförare | <input type="checkbox"/> Handelsresande | <input type="checkbox"/> Reklamman | <input type="checkbox"/> Telegrafist |
| <input type="checkbox"/> Bilerparatör | <input type="checkbox"/> Ingenjör | <input type="checkbox"/> Resemonitör | <input type="checkbox"/> Verkmästare |
| <input type="checkbox"/> Brandmän | <input type="checkbox"/> Journalist | <input type="checkbox"/> Ritare | <input type="checkbox"/> Vägmästare |
| <input type="checkbox"/> Byggmästare | <input type="checkbox"/> Kassör | <input type="checkbox"/> Sjukvårsjänsteman | <input type="checkbox"/> Värme- och sanitets-tekniker |
| <input type="checkbox"/> Chefssekreterare | <input type="checkbox"/> Kontorist | <input type="checkbox"/> Sjömaskinist | <input type="checkbox"/> Yrkeschoufför |
| <input type="checkbox"/> Elektriker | <input type="checkbox"/> Mekaniker | <input type="checkbox"/> Skogvaktare | <input type="checkbox"/> Yrkeslärare |
| <input type="checkbox"/> Folkskollärare | <input type="checkbox"/> Polisman | <input type="checkbox"/> Socialassistent | |

Önskar Ni upplysningar om något som ej finns med i förteckningen – skriv det i rutan här nedan.

Jag önskar upplysningar om

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 19-57 C

Frankeras ej.
NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

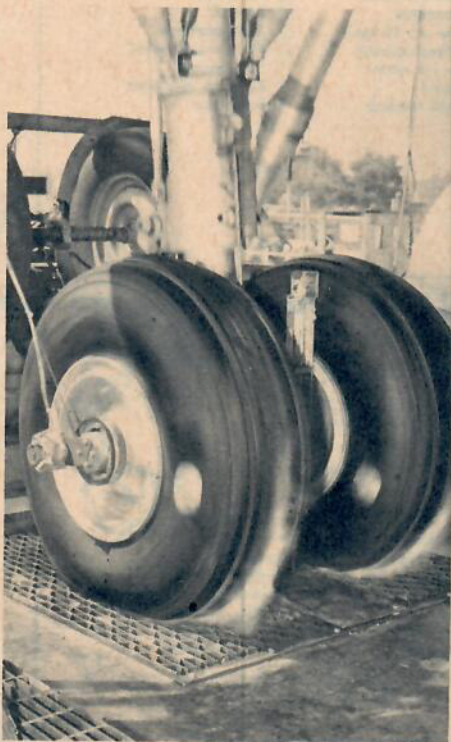
FLYGPLAN I SKÄRSELD

AV STIG SANDELIN

Britternas framgångar med gasturbinplanet Vickers Viscount har inte lämnat amerikanarna någon ro. Nu satsar Lockheed hårt på sitt nya gasturbinplan Electra, som väntas bli klart för provflygning i slutet av januari nästa år. Det är ett medeldistansplan för upp till 86 passagerare och beräknas få en marschfart av ca 650 km/t.

Electra har redan på ritbordsstadiet beställts av åtskilliga amerikanska och europeiska flygbolag och finslipningen pågår nu inför slutsputten. Liksom alla moderna plan hårdtestas Electra bit för bit innan prototypen ens har blivit färdigmonterad. Flygkropp och vingar utsätts för vibrations- och skakningsprov, detaljerna utsätts för omfattande hållfasthetsprov och inredningsexperterna provar sina idéer i en kabinmodell i full skala.

Planet får fyra Allison GM 501 gasturbinmotorer. Denna motor, som har konstruerats speciellt med tanke på Electra, har hårdkörts både i bänkprov och i flygande provbänkar. Vid ett av bänkproven överöstes motorn med fin sand. Trots att teknikerna vräkte in 125 kg sand i motorn, fungerade den perfekt under hela det sex timmar långa provet.



Här provas Electras landningsställ vid en konstgjord »landning». Hjulhastigheten motsvarar en landningsfart av 270 km/t, dvs. 50 procent högre än Electras normala »Röken» som syns på bilden består av mikroskopiska gummipartiklar som rivs bort från däckens slitbanor vid det hårda provet.



Bilden visar hur tecknaren föreställer sig Lockheeds nya Electra, som blir USA:s första gasturbindrivna trafikplan. I bakgrunden syns Lockheeds första Electra från 1934. Som ett exempel på den flygtekniska utvecklingen kan nämnas att 1934 års plan gjorde 320 km/t och tog 12 passagerare, medan nya Electra gör ca 650 km/t och tar 86 passagerare.



Här justeras en vindtunnelmodell av Lockheed Electra. Raymond Del Preto (t. h.) har tidigare varit fiolbyggare och bygger nu vindtunnelmodeller med samma grundlighet som han tidigare byggde musikinstrument. En vindtunnelmodell av det här slaget tillverkas med oerhörd precision och av dyrbart, utvalt material. Priset blir också därefter. En vindtunnelmodell som den här på bilden kan kosta över en halv miljon kronor!



Lockheed har lagt ner nära 2,5 milj. kr på att göra Electra till ett så tyst flygplan som möjligt. I den här ekofria provkammaren testas olika isoleringsmaterial och undersöks hur vissa ljudalstrande delar skall dämpas. Kammarens väggar, tak och golv är täckta med ljudisolerande fiberglasplattor och själva kammaren är gummiupphängd inne i ett annat rum för att alla resonansljud helt och hållet skall kunna elimineras.

Det påstås att 1 bild säger mer än 1000 ord... men vi tror ändå att det är väl använd tid att läsa

1.000 ord om världens bästa motorolja

(lästid 5 minuter)

Världens bästa... det säger ju alla, tänker Ni kanske — och förresten, det är väl inte så kinkigt vilken olja man köper? De görs ju av bergolja allesamman, ser mer eller mindre likadana ut, känns lika feta osv. Så enkelt är det emellertid inte — långt ifrån. Två biloljor kan visserligen te sig ganska lika för ögat, men deras smörjförmåga — och det är ju den Ni köper — kan variera i mycket hög grad, beroende främst på vilken slags råolja de framställts ur, men också på graden av raffinering, tillverkarens erfarenhet och skicklighet m.m. QUAKER STATE åtnjuter anseende som den finaste motoroljan i världen, och vi ska i det följande redogöra för orsakerna till denna överlägsenhet, som är av vitalt intresse, lika mycket för varje bilägare som för varje storförbrukare av motoroljor inom industri, transport, vägbyggnad m. m.

Varför just Pennsylvaniaolja?

Råolja är ett mycket skiftande begrepp. Det finns många hundra oljefält, men den råolja de lämnar är av många slag. Några råoljor är rika på smörjande beståndsdelar, andra icke. Av de olika huvudtyperna av råoljor — asfaltbasiska, naftenbasiska, paraffinbasiska — uppvisar de sistnämnda helt överlägsna egenskaper både ifråga om kvalitet och kvantitet av beståndsdelar med bästa smörjförmåga.

Råoljans paraffinbas har den naturliga egenskapen att hindra den färdiga smörjoljan att bli för tunn vid hög temperatur och för tjock vid låg temperatur. Dessutom ger den oljefilmen större seghet, vilket hindrar uppkomsten av torrfraktion mellan lagerytorna, och slutligen gör den smörjoljan kemiskt stabil, så att

den ej åstadkommer beläggningar i motorn.

Paraffinbasisk råolja finns i större mängd blott i Pennsylvania och de närmaste trakterna däromkring. Den renaste paraffinbasråoljan, som är praktiskt taget fri från asfalt, finns i Bradforddistriktet i Pennsylvania. QUAKER STATE framställs just ur 100-procentigt ren pennsylvansk råolja från detta distrikt, världens bästa och dyraste utgångsmaterial för produktion av kvalitetsolja. Den mängd smörjolja, som man kan raffinera fram ur de olika råoljetyperna, framgår av följande mycket talande tabell:

Pennsylvania ca 25 %
(paraffinbas)
Mellanvästern ca 3 %
(blandbas)
Mexicogulven ca 3 %
(asfaltbas)
California ca 1,5 %
(asfaltbas)

Märks skillnaden på färgen!

Smörjolja framställd ur pennsylvansk råolja kännetecknas av sin mycket karakteristiska, fluorescerande gröna färg. Ungefär samma färg kan emellertid förlänas smörjoljor av annat ursprung genom tillsättning av speciella färgämnen. Det är givet att sådana åtgärder icke på något sätt förbättrar en mindervärdig produkts förmåga! — Det har av en framstående fackman — kanske inte helt utan skäl — frankkastats, att det idag säljes många gånger mera pennsylvanialolja än vad som tillverkas...

Vad super-raffinering och solvent-raffinering betyder

All råolja innehåller kolväteföreningar som har samma kokpunkt som motoroljorna utan att därför ha samma smörjande förmåga, och som vid i motorn rådande temperatur faller sönder och avsättes som beläggningar. Dessa skadliga beståndsdelar eliminerar man med en extra finraffinering samt solvent-raffinering, två både besvärliga och dyrbara procedurer.

QUAKER STATE är den enda pennsylvanialolja som genomgått alla de processer, genom vilka icke-smörjande beståndsdelar avlägsnats. QUAKER STATE har därför större smörjförmåga vid såväl de lägsta som de högsta temperaturer i motorn, dess oljefilm blir segare och tål högre belastning, oljan blir stabil samt bildar ej sot och beläggningar ens under de mest påfrestande arbetsförhållanden. Oljeförbrukningen blir lägre, ända ned till praktiskt taget noll, om motorn är i bästa skick.

Viskositet och viskositetsindex

Viskositet är ett mått på en oljas tjockflutenhet vid viss temperatur och viskositetsindex på hur viskositeten förändras med oljans temperatur. Høgt viskositetsindex är önskvärt eftersom oljan härvid förblir tunnflytande vid låg temperatur och bibehåller lämplig tjocklek och därmed smörjförmåga vid hög temperatur.

Av alla existerande motoroljor har QUAKER STATE högsta naturliga viskositetsindex, varmed förstås att den uppvisar detta höga index utan någon som helst indexhöjande främmande tillsats. Det är tekniskt möjligt och även brukligt att med hjälp av dylika tillsatser förbättra viskositetsindex hos oljor som i sig själva uppvisar otillfredsställande egenskaper.

Alla uppgifter om viskositetsindex baserar sig på fysikaliska, standardiserade laboratorieprov. Enligt modern uppfattning ger emellertid denna provningsmetodik ingen garanti för att olja med høgt viskositetsindex, åstadkommet genom tillsatsmedel, uppvisar förbättrade egenskaper också under de förhållanden som råder vid praktiskt motordrift.

QUAKER STATE's naturliga höga viskositetsindex har däremot vid omfattande provningsförsök och under hårdast driftförhållanden demonstrerat en klar överlägsenhet. Dess viskositetsindex är oföränderligt — oavsett om Ni kör 100 eller 1000 mil mellan oljebyttena och om Ni kör med 10 eller 100 km/tim.

QUAKER STATE var med från början

QUAKER STATE började framställa motorolja redan i slutet av 1800-talet och har sedan dess icke blott hållit jämna steg med bilismens enorma utveckling utan även verksamt bidragit till dennas genomförande. Hos QUAKER STATE har nya uppfinningar och förbättringar gjorts på löpande band. QUAKER STATE har utfört en pionjärgärning av väldiga mått och bedriver en epokgörande forskningsverksamhet i sina motorlaboratorier. QUAKER STATE har klarat alla problem som den moderna motortekniken oavlättligt ställer på smörjmedlen. Ju svårare driftförhållanden blivit för motorerna, desto klarare har överlägsenheten hos QUAKER STATE framträtt.

En kvalitet värd att fråga efter!

Vi hoppas att dessa fakta övertygat Er om att det lönar sig att använda QUAKER STATE! Har vi inte lyckats därmed, kommer QUAKER STATE själv att göra det, om Ni bara gör ett prov med den. Vi tror fullt och fast — och vet — att QUAKER STATE är den bästa motoroljan i världen, så säger alla som använder den! Storföretag inom industri, transport och vägbyggnad, också statliga och kommunala, som årligen köper avsevärda kvantiteter QUAKER STATE, är väl förtrogna med dess lönsamhet.

Ni som har egen bil och kanske har ansvaret för dyrbara motorer, prova QUAKER STATE, och Ni kommer snart att förstå, att alla motoroljor inte är lika. Bättre olja än QUAKER STATE finns inte! Om Er leverantör ej har QUAKER STATE, kan Ni rekvirera direkt från oss. Minsta förpackning om 24 burkar à 0,95 liter, som kostar 3:40 st. Till storförbrukare i plomberade originalfat om 208 liter. Originalförpackningen, som kommit direkt från raffinaderierna, garanterar att Ni alltid får QUAKER STATE av ständigt samma jämna och höga kvalitet.

Visste Ni att...

QUAKER STATE OIL REFINING CORPORATION är en av USA:s största motoroljeproducenter med fyra stora raffinaderier, som tillsammans framställer omkring tredjedelen av smörjoljeproduktionen ur pennsylvanska råoljor.

QUAKER STATE motor oil

There is no substitute for quality!

Generalagenter:

BRÖDERNA ÅSTRÖM AB

Malm Morgsgatan 6, Stockholm. Tel. växel 23 13 10



USA SVARAR MED TALOS

Det är inte bara i Sovjet man pysslar med robotar för att lösa »fritidsproblemen». Talos heter västerns senaste kort i spelet om »terrorbalansen».

AV KOMMENDÖRKAPTEN T. WULFF

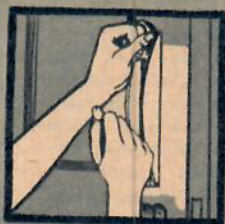
I de öde ökenområdena i New Mexico i södra USA har amerikanska flottan byggt upp en provskjutningsbana för sina nyaste robotkonstruktioner. Sedan tre år tillbaka har prov pågått med en robot som givits beteckningen

Talos och proven har nu avancerat så långt, att den är färdig att släppas ut för användning på fartygen. Redan nu finns beställningar för 27 miljoner dollars. Det är avsikten att kryssaren Galveston, som f. n. ligger på



Till vänster syns roboten Talos upphängd i sin utskjutningsanordning. Nästa bild är tagen omedelbart efter avfyrningen. Startraketerna ger roboten tillräcklig begynnelsehastighet; då den uppnått kopplas den mer ekonomiska rammotorn in. På den stora bilden söker sig Talos mot målet.

fila, forma, fasa, hyvla bättre och snabbare med nya **SURFORM**



Riktpris:
hyvel kr 17.50
fil kr 12.50
lösblad kr 3.50*

Nu har den händigaste fått ett fil- och hyvelverktyg som väckt fackmannens odelade beundran. Ni kan arbeta i alla slags material snabbare än med fil eller rasp... trä, gummi, läder, fiber, fanér, plast, koppar, bly, lättmetall. Ja, även Perstorps- och Sidi-plattor samt Masonite klarar Ni med nya SURFORM — verktyget som har 101 olika användningssätt. SURFORM finns både som hyvel och fil. Tala med Er järnhandlare — han visar med glädje nya SURFORM!

* En ytterligare fördel med SURFORM är möjligheten till bladbyte. Ni bara lossar en skruv, tar bort det slitna bladet och sätter dit ett nytt. Enkelt — ekonomiskt!

**SURFORM finns hos järnhandlare
och verktygsfirmor**

Tillverkas av: SIMMONDS AEROCESSORIES LTD., SKULPTÖRVÄGEN 30-32, JOHANNESHÖV. TEL. STOCKHOLM 48 26 07, 59 35 87

TÄLJSTENS- VÄRME

bättre värme
under längre tid



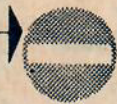
Handöls kol- & vedkaminer är legendariska. De har en överlägsen förmåga att avge värme i många timmar sedan elden slocknat och sprider en mjuk, behaglig, jämn täljstensvärme, som aldrig blir torr eller stickande. Handölskaminerna motsvarar de högsta krav på effektivitet och ekonomi.

Tag kontakt med Er järnhandlare!

Sänd broschyr på Handöls kol- & vedkaminer
Namn
Adress
Postadress TV 19-57

HANDÖLS TÄLJSTENS AB
Box 16006 Stockholm 16

KAN DU
detta vägmärke?



NTF

Europa i svensk TV

(Forts. fr. sid. 10)

Nässjö, Hörby och Halmstad. Vidare anläggs stationer i Gävle och Hälsingborg, vilka får riksprogrammet med relämottagning. Örebro och Västerås skall även få sändare. Västeråsändaren matas med riksprogrammet per kabel och till Örebro ordnas en rovisorisk radiolänkförbindelse. Norrland är av naturliga skäl missgynnad men kommer dock att få stationer i Sundsvall och Boden. Innan de hunnit anslutas till riksnätet får man sända registrerade program och eventuellt lokala inslag. Om denna femårsplan hålls kommer år 1962 över sextio procent av landets befolkning att ha möjlighet till god televisionsmottagning. FM-sändarna för program 2 kommer i allmänhet att utbyggas i snabbare takt.

PROGRAMMEN

Det anses allmänt att programtiden, som för närvarande uppgår till ca tio timmar per vecka är för kort. Televisionen »skynkar långsamt» i detta avseende och någon radikal förlängning är inte att räkna med inom den närmaste framtiden. Sammanlagda kostnaden för en timmes televisionsunderhållning varierar mellan 16.000 och 18.000 kronor. På detta tidiga stadium föredrar man naturligtvis att knappa in på programmen och

i stället inrikta sig på att ge så stor del av befolkningen som möjligt tillfälle att överhuvudtaget se någon television alls. Först när nätet blivit tillräckligt utbyggt kan vi vänta den verkligt stora ökningen av programproduktionen. Den i dagens läge mest troliga utvecklingen ser ut så här: år 1957/58 10 tim/vecka och under de följande sex åren respektive 12, 14, 16, 18, 18 och 18 tim/vecka. Siffrorna är hållna i underkant; troligen kan ökningen bli större.

1962 OCH FRAMÅT...

Färgtelevisionen kommer att låta vänta på sig länge än. Inga planer finns uppgjorda men allt som händer på området bevakas med största intresse. Vad svensk television närmast väntar på är en utbyggnad av nätet så att det kommer att täcka hela landet. Genom att arbeta med centimetervägors spridning i troposfären har man lyckats sända riktade televisionssignaler ända upp till 400 km med gott resultat. En sådan förbindelse upprättades helt nyligen mellan Sardinien och Minorca. För Sverige vore det av stort värde om denna forskning leder till en praktisk lösning. Ett fantastiskt men inte omöjligt projekt i detta sammanhang är att via en mellanstation på Island eller Grönland sammanbinda eurovisionens televisionsnät med Amerikas.

ÅHLÉN & ÅKERLUNDS DELAR UT 15.000 KRONOR

Ahlén & Åkerlunds Tidskriftsstipendium har för år 1957 höjts till 15.000 kronor. Stipendiet utdelas till svenska författare, journalister, artikelskribenter, fotografer eller illustratörer som under 1957 medverkat i svensk periodisk press och vars bidrag anses ha haft framträdande, stimulerande eller underhållande verkan.

I stipendienämnden återfinns förutom representanter för Ahlén & Åkerlunds förlag även ordf. i Sveriges Författareförening Stellan Arvidsson, ordf. i Pressfotografernas klubb Nils Sallstedt, från Publicistklubben redaktör Martin Strömberg, från Svenska Journalistförbundet redaktör Axel Wennerling samt redaktör Manne Ginsburg, Radiotjänst och redaktör Birger Lundberg, tidningen Vi.

Två hårvatten i samma flaska

MEDICINSKT: Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och därav föranlett håravfall samt innehåller välgörande kolesterolin. Palmolive finns i 4 olika fetthalter. Ni kan därför välja just det hårvatten, som passar Ert hår bäst.

BINDER HÅRET men bibehåller det mjukt och naturligt utan att smeta. Genom att Palmolive både är medicinskt och binder håret, får Ni faktiskt två hårvatten i samma flaska.

PALMOLIVE
dubbelverkande hårvatten
TORR • FET • EXTRA FET • ÖVERFET

NYHET!

nu även
i blått!
framhäver
hårets
naturliga
färg



För motsträvigt hår använd
PALMOLIVE
Brillantine

PALMOLIVE är även ett bra damhårvatten

SLÖ motor blir åter PIGG med ORIGINAL GOETZE



PASSFORMSATS KOLVRINGSATSEN

som ger

- ★ STING
- ★ ACCELERATION
- ★ EKONOMI

Långlivad • Prisbillig

Kommanditbolaget
KNUT SANDE MOTORDELAR
Stockholm

A/B. CARL LARSSONS M. V.
Göteborg

A. B. STERNER BLOMQUIST
Malmö

KONTAKT-



VERKAN AV VÄRDE!

Vår nya katalog över delar till radio- och televisionsmotorer, serviceinstrument, förstärkare, sändare, grammofooner och inspelningsapparater för amatörbyggare, facklitteratur, verktyg, byggsatser och kopplingschemor. Utförliga tekniska upplysningar om de elementära tekn. grunderna.

Rekvirera vår katalog — över 5000 olika artiklar.

ELFA Radio & Television AB

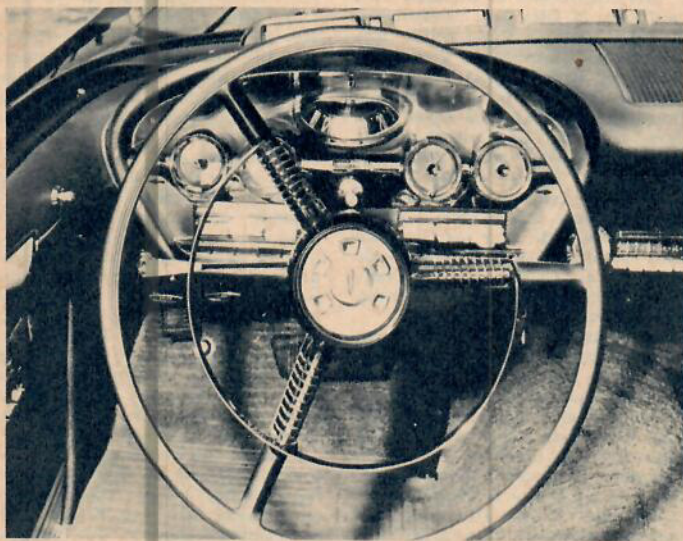
Holländargatan 9A, Box 3075, Sthlm 3
Härmed beställs Eder katalog 1957 att sändas mot postförskott kr 2:30, i frimärken bifogas kr 2:10, å postgiro 25 12 15 insittes kr 2:10.
(Stryk det ej tillämpliga.)

Namn
Adress
Postadress TV.19-57

Apropå omslaget: DAGS FÖR E-FORD



Den nya Edseln saknar fenor men saknar för den skull inte intryck av dylika. Genom den konkava insvingningen på bakvagnen får man syntetiska



Fords säkerhetsratt, växelnapparna i rattcentrum och ett miniatyrpiano för kontrollerna utmärker inredningen. Hastighetsmätare modell B-Ford.

Det är inte ofta det föds ett nytt bilmärke i Amerika. Nu har det emellertid hänt. Ford har äntligen släppt ut sin Edsel. En vagn som är helt olika andra amerikanska vagnar. Inga fenor, ingen grill men i övrigt stor och vräkig. Kromglansen upplever åter en storhetstid i och med Edsel. Kylarmaskeringen är vertikal och påminner en aning om Packards sista klassiska kylare.

Edsel är en vagn som hästkraftsfantasten måste bli överlycklig att äga. 345 hästar går det att få under huven och med en sådan snurra kan fantasten klara 0 till 96 km/t på 8,8 sekunder. Där ligger en Ferrari Gran Turismo i lä. Toppfarten tiger fabriken med.

För den som tycker om att »vrída på kranar» som det heter är Edsel rena drömmen. Om han har råd att betala för att få alla extrapryttlar monterade förstas. Allt sådant är extra. Vi kan ju nämna sådana detaljer som: Signallampa som talar om när olja behöver fyllas, bagageluckan som öppnas från framsätet genom vridning på en nyckel, varningsljus som säger ifrån när hastighetsgränser överskrids, termostatterad ventilation och värme och

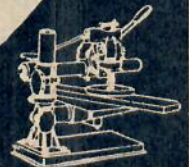
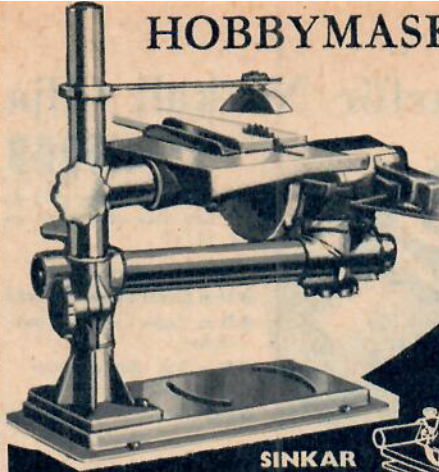
hela den vanliga raddan av power-steering, power-brakes, power-seats, power-transmission osv. Festligaste jljpot har koncentrerats till ratten. Den är av Fords vanliga strutmödel men i rattnavet har man placerat tryckknapparna för automatväxeln. Mer originellt än praktiskt.

En bra detalj på 345 hästars motorn är trestegsuppvärmningen vid kallstarter. När motorn startar cirkulerar kylvattnet endast i toppen och runt insugningskanalerna. Sedan kommer turen till motorblocket i övrigt och som steg tre börjar det även cirkulera i kylaren. En detalj som säkert kommer att spara motorerna åtskilligt, särskilt i vårt bistra klimat.

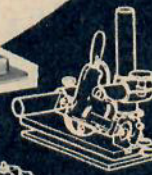
Bromsarna är självjusterande. Varje gång föraren backar och trampar på bromsen justeras de automatiskt. Automatväxeln har en spärr som hindrar att parkeringsväxeln kopplas ur utan att tändningen är påslagen. Backen kan inte heller fås att fungera förrän bilens fart sjunkit till motsvarande »gungfart». D. v. s. den fart som behövs för att gunga en vagn ur en snödriva eller ett lerhål. Fullt av finesser som synes.

HOBBYMASKIN

SELECTA



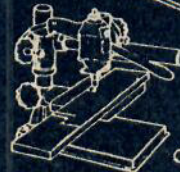
POLERAR



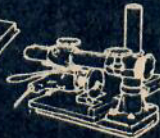
SINKAR



BORRAR



FRÄSER



NOTAR

265:--
RIKTPRIS

En vanlig 1/4" el. handbormaskin o. SELECTA hobby-maskin utgör en komplett o. förstklassig utrustning för ovanstående och många andra arbetstemon. Med SELECTA kan Ni göra fritiden dubbelt värdefull genom att själv tillverka möbler, inredningar o. lek-saker m. fl. nyttoföremål till hemmet och barnen.

Till **INDUSTRI Service**
NÄSSJÖ

Sänd mig detaljerat prospekt om SELECTA

Namn:

Bostad:

Postadress: TV 19-57



Händig
hantverkare
i ett huj —

KÅBETÄCK

är lösningen!

Ingen är så opraktisk att han inte kan jobba med KÅBETÄCK och nå ett gott resultat. Putsen som ramlat ned, källarmålningen, det ojämna golvet, kakelsättningen i badrummet, det kantstötta hörnet, den fristående källaren vid sportstugan — 100-tals problem löser den smidiga plastcementen. Och det är roligt att arbeta med KÅBETÄCK — starkt, torrt, drygt!

**Börja i dag!
Köp hem en
plastpåse
om 1 el. 5kg.**

KLINT, BERNHARDT & CO. AB
STOCKHOLM 3



Varför Ni skall välja ILFORD

Därför att den fyller alla de krav som kan ställas på en bra film!

FP3 (29° Sch.)
Sommarfilmen.

HP3 (34° Sch.)
Allround-filmen.

HPS (37° Sch.)
Världens snabbaste film.

Pan F (25° Sch.)
Ultrafinkornig småbildsfilmen.

ILFORD - filmen för fotofullträffar!

OTBOLL- BOKEN 1957

Spelprogram

för de nationella serierna med data och klubbarnas adresser. Obs! På grund av omläggningen till kalenderår omfattar FOTBOLLBOKEN 1957 hela 3-säsongprogrammet för div. I och II. För övriga serier höstprogrammet 1957.

Aktuella tabeller och siffror med tips för tippare.

Köp den i dag

i Er affär eller rekvirera från Ahlén & Akerlund AB, Exp., Sveavägen 53, Stockholm Va.

Betalning sker mot postförskott å 3:40 per ex., el. insändes till postgiro 1111.



Kör bättre - kör
NSU *prima*
Pris endast 2.095:--

Service och återförsäljare över hela landet!

Till Generalagenten för NSU

BENGT BERG & Co AB
Backavägen - GÖTEBORG H
Malmgårdsvägen 28 - STHLM SÖ

Var god sänd mig, utan köplång, Eder broschyr om NSU Prima.

Namn

Adress

Postadress TV 19-57

RÖR-BOCKNINGSMASKINER



för kallbockning utan fyllning eller formförändring

Maskin typ RBM-40 är en erkänt överlägsen produktionsmaskin med kapacitet upp till 300 bockar pr/tim. För bockning av t. ex. cykelstyren och ramar, avgasrör, stålrörmöbler m. m. Högeffektiv drivordning garanterar exakta och lika vinklar. Enkel snabbinställning med graderad skala. Vi har en hel serie hand- och motordrivna maskiner att erbjuda. Er med kapacitet från minsta dim. upp till 60 mm rör.

Svenskt kvalitetsarbete
AUTOMATVERKTYG

MASKIN & VERKTYGSFABRIK

VÄRNAMO - TELEFON 106 39

JOAKIM BONNIER:

Det har varit en hetsig sommar med ett våldsamt flackande av och an i Europa. I maj började det med Djurgårdsloppet. Som bekant klassade jag upp min vagn i den större klassen. Dels önskade arrangörerna få litet större spänning genom att tussa ihop Ferrari och Maserati. Det blev liksom en fläkt av de stora fighterna då, dels tyckte jag själv att banan passade som en handske för min kärra. Vi hade växlat ner kärran men tyvärr tagit till ordentligt, varför det aldrig fanns någon chans att använda fyrens växel. Trots det gick det över förväntan bra för mig och Maseratis del. Ferrari blev snuvad på konfekten.

Rivierasemester är populärt men att bara få sitta som reservförare i depån i Monte Carlo tillhör inte precis det, muntraste. Visserligen blev det en ljuspunkt i det hela genom Fangios helt fenomenala körning och Maseratis seger men som sagt, det är roligast att få vara med i leken själv. Tävligen går ju rätt igenom staden och vi förare har en hälsosam respekt för ett visst ställe nere i hamnen. Moss hade otur och brakade rätt ut där och följdes så småningom av Collins m. fl. Lyckligtvis inskränkte sig skadorna till bilarna.

Nüburgring nästa. Där satt jag bakom ratten på en 3 liters Maserati som inom parentes sagt är leddad med 275 hästar. I början av loppet gick det strålande och jag hade som bäst arbetat mig upp till 4:e plats när en stötdämpare behagade hälsa hem. Kurvegenskaperna hos kärran blev minst sagt dåliga efter den betan och efter att ha gått på tväret i böjarna var det inget annat att göra än att slå av på takten. Man fick tid att i lugn och ro studera sensationsvagnen Aston Martin vilken Tony Brooks suveränt rattade. Sanna mina ord. Där har vi nästa storstjärna inom racersporten. Stirling Moss såg ut att kamma hem loppet när plötsligt hans ena bakhjul lossnade i en böj. Vagnen snurrade och kassade runt men stannade tack och lov på banan. Efter tre timmars rattvridande övertog Scarletti min vagn och jag trodde jag skulle få pusta ut ett tag. Han fick emellertid nog efter ett par varv och vägade inte fortsätta med den bängstyriga Maseratin. Inget annat att göra än att hoppa in i kärran igen. Bättre än 11 blev jag inte.

På Chimay i Belgien började det äntligen lukta seger. Tvåliters-Maseratin gick nästan för bra och i slutet av tävlingen ledde jag nästan med ett helt varv. Varven är ungefär 10 km så ledningen var vad man kan säga betryggande. Otursgudinnan ville tydligen ha ett ord med i leken här också och den här gången kokade kylaren. In i depån för vattenpåfyllning men sen var det stort omöjligt att få fart på snurrarna igen. Stor uppståndelse och som krydda på det hela tog kranuskullan fel. Jag fick blommorna och champagnen! Kanske var det menat som plåster på såret.

Borta bra men hemma bäst, sågs det. Midnattsrallyt började lovande och min mekaniker K. G. Kanrell och jag själv var säkra

på seger ända tills växelföraren hoppade ur på sista fartsträckan. K. G. var snabbt ur vagnen, stack armen under ett brännhett avgasrör och lyckades skruva till den med fingrarna. Det hela tog 20 sekunder. Rekord! Allt var frid och fröjd och så pang... samma sak igen men nu tog det 1,5 minuter att klara av. Det är dyrbar tid i ett rally och skriv upp att det blev blåkörning för att köra in tiden. Det lyckades nu inte riktigt, och så var den glädjen slut. Ett tag tänkte jag faktiskt bryta men här man gett sig in osv. Vi fullföljde.

Efter rallyt var det bara att kasta sig ut till Bromma för att flyga till Le Mans. En tävling som ur förarsynpunkt är verkligen trist. Min 3 liters Maserati gick 260 på rakorna men det räckte inte till. Maserati hade sin otursdag och innan loppets slut hade samtliga vagnar utgått. En ur alla synpunkter tråkig tillställning.

Tävlingsbanan i Rouen är utan tvivel en av de vackraste i Europa och följer en landsväg. Mitt deltagande där inskränkte sig till reservförare i Maseratilaget. Största behållningen av den tävlingen var att beskåda Fangios suveräna körning i de snabba kurvorna. En elegant uppvisning i hur en powerdrift skall se ut. Stirling Moss hade förnjött sig med att åka vattenskidor men blev sjuk, doktorn kallade det vatten i bollen och Moss kunde följaktligen inte ställa upp.

I Reims blev det något av en premiär för min del. Det var nämligen första gången jag rattade en Porsche och jag måste säga att väghållningen på den vagnen är i absolut toppklass. Jag trodde faktiskt att det skulle vara större skillnad på uppförande hos en bil med motorn bak. Den var ytterst lätt att korrigera om man någon gång »tappade» den i en lög. Von Frankenberg, det tyska Porscheälsset, klagade hos stallchefen över vagnen men själv var jag toppbelaten. I loppet hade förresten »Schreckenstein», som han kallas, och undertecknad en verkligt kul fight. Jag vann med en halv billängd över mållinjen.

På Aintree i England ställde jag upp i Europas Grand Prix. Arets ihärdiga oturgudinna hängde med även här och ordnade till en trasig växellåda åt mig. Inget annat att göra än att bryta loppet. Engelsmännen var dock mer än förtjusta åt resultatet av tävlingen. För första gången på 35 år segrade en engelsk vagn rattad av en engelsk förare. Det var Moss som på Vanwall stod för den bravaden.

Söndagen därpå fick Uffe Norinder och K. G. Kanrell leka detektiver i Caen. Min växellåda behövde nya drev och bättre spårhunder finns helt enkelt inte. Drevn skaffades fram, plockades i och grabbarnas tur måtte ha smittat. Jag kom nämligen i mål som fyra med 2,5 liters formula-vagnen.

Tysklands Grand Prix på Nüburgring gick helt i Fangios tecken. Under F 1-loppet satt jag som reserv i depån. Signorinan Fangio blev nervösare och nervösare allteftersom maken putsade varvtiderna och till slut sänkte

SOMMARDANS MED OTUR

sitt eget varvrekord från 9,41 till 9,17. Han hade gett sig den på att vinna Nürburgring för tredje gången och samtidigt säkra sin 5:e världsmästartitel. Behöver jag tala om att det blev rent syd-ländska scener bland publiken när Fangio gick i mål. Min insats inskränkte sig till Gran Turismo-klassen där jag tack vare Kanrells goda mejobb vann klassen. Stötdämparna var slut och bromsarna inte vad de borde på min Alfa men trots detta klarade jag av ett varvrekord.

I Kristianstad dök otursgudinnan upp igen och prakade på mig en släng av »asiaten». Läkarna fyllde mig med piller och på så sätt lyckades vi lura henne till en del. Tävlingsmässigt är jag nöjd med resultatet av åkningen där. I samma veva gjorde jag även TV-debut som om jag inte är alldeles fejunderättad kommer att leda till fortsatta framträdanden.

»Asiaten» är efterhängsen av sig. I Pescara blomnade han upp igen men en pillerkur fick mig åter bakom ratten. Den här gången gällde det en F 1-vagn. Jag fick ratta kärran utan avlösning i 300 km och jag kan försäkra att man kände sig ganska mosig. Det var 40 grader varmt ute och själv hade jag väl ungefär samma temperatur inombords. Otursgudinnan kunde inte hålla tassarna i styr den här gången heller utan på en av 5-kilometersrakorna lossnade karosserisidan och fläktes

upp som locket på en sardinburk. Farten låg väl omkring 280 km/t. Inget annat att göra än att gå i depå där man lyckades träckla ihop kärran. Någon större glädje av reparationen hade jag inte. Bilen blev för varm och började koka och sedan var det godnatt.

I Karlskoga ville bakaxeln inte vara med utan brakade ihop när jag skulle försöka plocka Gunnar Persbergs Ferrari i björkdungen. Han känner ju den banan utan och innan och jag hade därför legat och tryckt bakom honom för att studera hans körstil. Ritningarna håller som sagt inte alla gånger. Beträffande Karlskogabanan vill jag säga att den är synnerligen svårkörd och det gäller att utnyttja varje tillfällighet för att kunna gå om.

Sommarens tävlingar har för min del varit ivrigt påpassade av oturen. Än har det varit det, än det andra som klickat men det brukar ju vara så att man får en period när allt går emot en. Jag kan bara hoppas att den har tröttnat vid det här laget och låter mej klara körningarna litet bättre hädanefter. Monza, Silverstone, Casablanca och Sydamerika står i tur. Till sist vill jag ge en blomma åt K. G. Kanrell och Uffe Norinder som skött depåjobbet med all heder. Utan dem hade jag inte alls kunnat hålla oturen stängd.

Vägar man slutiligen hoppas att Hedemora släpper in bilarna på sin bana igen?



I depån på Kanonloppet i Karlskoga träffade Joakim en gammal bekant. Hans första tävlingsvagn. En HRG som numera ägs och körs av G. Friberg.

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

(När namn och adress på den som vill ha kontakt inte är utsatt.)

Skriv signaturen (det som står sist inom citatstecken) överst på kuvertet och adressera till Teknikens Världs annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va. Ert svar vidarebefordras då av tidningen till rätt person.

MOTOR

Säljes

Fuchs reservdelar, samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken samt motorer. Beviks Reservdelslager. Tel. 410 46. Drottninggatan 8, Linköping.

Ljuddämpare till alla bilar. Svensk tillverkn. Rekv. var nettoprislista. Handelsfirman Nils Robert, Fack 6, Insjön.

Lloyd-ägare, allt i reservdelar och tillbehör för Eder Lloyd. Var Ni än bor sänder ni varor omg. pr post. Söder-Bil, Gotlandsgatan 73. Tel. 40 68 08. Stockholm Sö.

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

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

MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN. När det gäller renoval av Eder motor kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark o. specialutbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, moped, båt som stationära motorer. Svetsn., omfodring av cylindrar, cylinderflinborning, vev- o. ramlagerrenov. Välsort. reservd.-lag. DKW utbytesvevaxlar. Spec. avd. f. mopedmotorer. Aukt. repr. för BMW och Fuchs motorer och reservdelar. Motorfirma B. ANDERSSON Göteborg H. Tel. 22 01 28.

Utrusta Eder BIL el. MOTORCYKEL förstärkt, rekv. vår nettoprislista över tillbehör, verktyg m. m. Sändes mot porto (30-öres frimärke). H:a Nils Robert, Fack 6, Insjön.

Indian reservdelar, alla årsmodeller. Vevlagerren., Cylinderborring. Elgebrandts Motor. Nytorngatan 23. Tel. 43 60 99, 41 50 24, Stockholm.

Vi utföra rep. av Hastighets- o. Temp.-mätare under garanti. Samuelssons Metallindustri, NYKIL.

Motorstövlar till nettopris. Begär katalog som sändes gratis från Sven H. Nilsson AB, Falkenberg.

Högtrycksfetspruta, 400 kg/cm², m. hävstång o. hydr. munst., rymd 500 cc, vikt 1,7 kg, kr 28:— franco. Garanti. Returrätt. Aterförsälj. antages. Handelsf:ta Heva, Box 114, Hästveda.

Reservdelar Jawa 250 o. 350, Veloette 350. Motorrenoveringar. Almeviks Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

57-an. Vår NYA BIL-tillbehörskatalog med »Partipriser» har nu utkommit. Den sändes GRATIS. Bl. a. vintertutrustning, specialtillbehör för VW och PV. A. B. Tillbehörslagret, Gävlegat. 1. Tel. 33 61 68, Stockholm Va.

Douglas 350 cc motor m/48 säljes hel el. i delar. Henze, Skogsv. 11, Västerås.

**DYNAMOTRAD
EMALJTRAD
MOTSTANDSTRAD
ISOLERMATERIEL
E. SÖDERLUND
TRADSPINNERI AB**
Kungsgatan 84
Stockholm
Tel. 53 10 46
53 11 47

MOTORER för BSA 500 cc modell -44, Matchless 350 modell -44, TWIN 350 cc modell -38, Terrod 51 100 cc. Vaxellådor, magneter, generatorer, reläer, förgasare, hjul, teleskopgaffel m. m. Allt slumpas. Nya däck 3,25x19" 30:—, slangar 5:— st. Tel. 97 08 25, Malmö.

1 st. ny Abarth ljudd. för Fiat 600 kr. 50:—, Tel. 67 86 04 efter kl. 17.00.

Fartak! Motor, Norton Dominator 36 hkr. 2 förg. 300:-. Teleskopgaffel 150:-. Ram, hjul m. m. Allt i prima skick. Upplysn. mot porto. Rolf Johansson, Tumlberg.

Eifel -39, Mc CZ 125 cc, James 197 cc och Sachs 98 cc, säljes i delar. R. Nyman, Pålmark 5, Norrtjärden.

Del. t. Ford V8 85 hp -37 säljes billigt. Bl. a. två nya däck, nytt bromssystem, nyren. framvagn, nyslipad vevaxel med lager och vevstakar, ny kylare, nya vattenpumpar, ren. stötdämpare m. m. Även diverse specialverktyg. Sv. t. Arne Fredén, Droppsta, Odensala.

Studebaker Commander -47 säljes i delar, allt utom däck. L. Fredin, Röde, Gnarp.

Reservd. t. Albin Monark, Däck. Tel. Sthlm 25 12 20.

Villiers motor 3-växl. 60:— Svar till K. Dellve, Slotts-skogsgatan 99, Göteborg.

2 hypersnabba mc, Royal 350, Bullet 1954 Silverpil m. dubbla Dellorto fallförgasare, strömlinjekäpor. Svar till »Pilen 1956, 2161».

NV, Sachs, 52, inreg., körkl. skattad. Mycket gott skick. NV, Box 141, Malmbyck.

Beg. bildelar till Hudson -46, Nash -46, Chevrolet -39, Dodge -36, med bra motor. I. Akerström, Hallstaåsen, Hudiksvall. Tel. Hälsingtuna 207.

Utombordsmotorer Archimedes 10-12 hk. 900 kr, 10-22 hk. 1000 kr. Båda motorerna i mycket gott skick. T. Dannel, Box 373, Båtskärsnäs.

Passbåt, längd 4 m., utrustad m. vindruta, rattstyrn. m. m. Motor 55 hkr. Johnson Evinrude 4 cyl., fart c:a 35-40 knop. Båt och motor i bra skick. Pris 2.500:—. Eventuellt byte mot MG eller annan sportvagn. Uppl. o. foto på begäran. S. Sundqvist, Kanthalg. 3, Hallstahammar.

Köpes

H-D ram, störtbågar, bakbågar, bakskärm, tändningslås, H-mätarväjer, hydr. stötdämpare till gaffeln. Allt till 1200 cc m./46 eller liknande. Nils Lindgren, Döbelngatan 8 a, Umeå.

Beg. vaxellåda till Norton 500 cc. årsmodell 1952 köpes. Svar till Carl Sandin, Box 428, Fränsta.

MC, skinkläd. Byxor, jacka st. 50, Njurbälte, Glasögon, c:a 100:—. Event. byte mot förslag. »Prima skick, 2148».

DKW -37 alla delar. Prima motor o. dynastar. Näst. nya knutar. 1 st. Nori: dynastar för IFA. Spindelb o. p. ändrar för Nash -50. Iven Persson, Rödahus, Axelvold. Tel. Landskrona 530 08.

Bokverket »Världshistorien i Bild»: 6 band »Världskriget i Bild» och 2 band »Världen i Bild». Intressanta, späckade med fotografier från första och andra världskrigen t. o. m. 1954, i vackra halvfranska band. Kostar 444 kr men säljas för 360 kr eller förslag. Svar till »Historia i Bild, 2181».

2 par TT-byxor, s. nya, storl. 48, 100:—, storl. 52 75:—, Def. sidovagn, n. nytt däck, 30:—, G. Christensson, Box 176, Smedby.

KÖRKORT. Ni behöver inte gå igenom körskola för att få körkort. Ny expertkurs på korrespondens med allt vad bil-, motorcykel-, traktor-, busstrafikkortsökande skall veta. Ni erhåller lättfattligt studiematerial. Samtliga frågor som förekommer, vilka vi granska och rätta. Helgaderad utbildningsplan över det praktiska. Körkortskursen kr 12:— + porto. Trafikkortskursen kr 17:— + porto. Rekvisera i dag. **BILTEKNIK**, Box 6072, Malmö 6.

Amerik. cigarrettändare med lock och »Air Force» emblem. Amerikanska flygets modell. Riktpris 8:—. Vårt pris endast 4:—. Beställ idag från **F:a EBLOCO**, Fack 83, Uppl.-Väsby.

Regnmätare av tjock plåt, rostskyddad. Gedigen konstruktion m. noggrant avvägd flottör och mm-skala. Nyttigt och intressant. Pris 8 kr. E. Lindh, Hög.

En samling av 50 st. 78 v. gr.-skivor säljes för 3:75 st. All slags jazz, fört. mot porto. Sv. t. »Diskofil, 2191».

En lätt MC, JB 400 kr, ett luftgevär, Diana 25, 50 kr, en defekt hammerless kal. 12 100 kr, skinnjacka, vadderad 60 kr, godk. jofahjälms 20 kr, nytt spinnspö 20 kr, 2 spinner. 20 kr st., div. drag 10 kr, pojkykel 20 kr, bälgkamera 20 kr. Svar till »BL, 2184».

Köpes
Skivsp. Luxor 3-speed 140:—.
Rakapp. Remington 75:—.
Spinnfiskeur. 30:—. P. G. Persson, Box 74, Svarthyn.

Bättre beg. trumpet »Old» med väska 200:—. Sv. t. »Old, 2168».

son, Lovising. 9, Södertälje. Ritapp. o. -bestick. Eriks-

SKOLOR

HÄSLEHOLMS STADS TEKNISKA SKOLA
Under statens inspektion
Nya kurser börjar 10 januari. Statens lån och stipendier. Fackavdelningar för maskin- (inkl. motor-), elektro-, husbyggnads-, väg- och vattenbyggnads- samt värme- och sanitetsteknik. Statskurs för el. installatörer (B-kurs) o. vägmästarekurs. A-behörighet under vissa förutsättningar från el. fackavdelningens kurs. Moderna laboratorier. Platsförmedling. Anmälan senast 15 nov. Åberopa denna tidning.

KTS TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare. Studielån och stipendier. Nya kurser 10 jan. och 20 aug. Begär prospekt.

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
Skå Edeby. Flp. SAAB SAFIR, Cessna 140, Silvaire, Klemm 35. Skolpris 66:—/tim. Link-Trainer 20:—/tim.
AB Stockholms Nya Flygskola, Box 1, Skå. Tel. 0756/243 25.

TILL SALU

NY MC-KATALOG
Vi firar vårt 35:e verksamhetsår med att ge ut en **104 sidig JUBILEUMSKATALOG**
som innehåller den största möjliga sortering av Moped- och MC-delar, verktyg m. m. (även bildelar). Beställ katalogen i dag! Vi sänder den mot 1:25 i frimärk.

CYKEL & MOTORFIRMAN O.E. SÖDERSTRÖM ÖRNSKÖLDSVIK

TRAMPBILAR BILLIGT
Överraska grabben m. önskebil i strömlinjeform. För mont. m. gummihjul, ratt, växelspak o. övr. delar. Lätt att mont. End. kr 25:—, LEKSAKSSERVICE Box 23 - Enskede

TYSK PERSONBIL
söker ny generalagent! Även många bra motortillbehör lediga. Alla upplysn. i Motorjournalen AUTO. 3 nr för 1:50 i frim. AUTO, Box 50, Malmö. Postgiro 43 65 37.

Visste ni att???
FRITID = PENGAR. Bliv ombud för våra SKINNKLÄDER, PLASTJACKOR o. DUFFLAR. Efterfrågad bilartikel ingår i proverna. Hög provision. Skriv redan nu efter vår kollektion.
AB. FYND-PRISER SÖDRA VI - AVD. TV

Spar pengar, klipp Er självt!

Elektrisk hårklippningsmaskin för 110 eller 220 volts växelström, klipper 1/20, 1/10, 1, 2 och 3 mm. Pris kontant kr 99:—. På avbetalning 108:—, vid leverans 35:— per månad 15:— inklusive 1 saxhuvud. Ytterligare saxhuvud 18:50 per styck. Porto tillkommer. 1 års garanti för maskinen utom för saxhuvud. Returrätt. Vid beställning ange önskat saxhuvud.
Aldo, Avd. TV, Box 21035, Stockholm 21, Tel. 31 84 03.

I FINNSTÖVLAR
Prima randsydda, herr 65:—, dam 52:50. Sportstövlar 65:—, Sula av cellgummi el. läder. Gummistövlar m. läderskaft 37:—, Mot p.-försk. Returr. Firma Y. KERO, Sattajärvi.

Tydliga manuskript
undandröjer risken för fel i annons.

TILL SALU

ARMBANDSRADION "LUCKY" VÄRLDENS FYNDIGASTE LOKALMOTTAGARE



MODERN, INTRESSANT ARMRYDNAD FÖR SNABBLYSSNING

En liten ytterst behändig radio, som inte tar större plats på armen än ett vanligt armbandsur och därför är lätt att medföra och alltid klar för mottagning. Då Ni önskar lyssna, behöver Ni endast koppla den medföljande antennen, stoppa den lilla örntelefonen i örat och Ni hör lokalstationen på avstånd upp till ett par mil. (Kopplad till utomhusantenn kan även starkare utländska stationer avlyssnas.) Täcker mellanvägsbandet. Försedd med stationsväljare och skala med pil. Antennen och örntelefonen har snabbkontakter och kopplas till och från på ett ögonblick. Levereras fullt komplett med antenn och örntelefon. Kommer till Er klar för mottagning.
Priset är endast **Kr 24:00**

HOBBY-FÖRLAGET
Avd. T - BORÅS
Katalog upptäckande ca 4000 intressanta artiklar GRATIS på begäran.

FRAMKALLA - KOPIERA!

Allt Ni behöver 14:95 + frakt.

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

F:a KNUZ & SVENSSON SOLLERÖN

MOPEDENS
reservdelar finns hos oss. Kataloger (även för bil- och mc-ägare) sändes mot porto.
MOTOR-HÖÖKS
SAGEN - TEL. 30, 31

PRIS-TÄVLING
Stor kortvägsläsnartävling i höst. Nr 9 med tävl.-best. mot 1:—, **DX-RADIO**, Fack 5083, Sthlm 5.

ALLT I VERKTYG

samt **Möbelbeslag, Läs- och Möbelsmide** m. m.



SPECIALITET: Snickeriverktyg

KATALOG på begäran **NORDISKA VERKTYGSAFFÄREN** mot kr 1:15 Drottninggatan 64 B. Göteborg

TV-UKV-TILLSATS MED TRYCKT KOPPLING!

divs. alla ledningar är tryckta på monteringsplattan, varför vi kan garantera att alla kan göra detta kul bygge på ½ timme. Det går knappt att göra fel! Täcker utan spolbyte 2,5-8 meter och ger nytta (dubbelprogram - TV-ljud) och nöje (polisbilarna - flyget m. m.). Byggsatsen är komplett med färdigbearbetad, tryckt monteringsplatta, rör och alla komponenter. Endast montering återstår.

SÄNKT PRIS 19:75 med beskrivning FÄRDIGMONTERAD 28:75

Var god sänd: **Byggsats/monterad UKV-tillsats för växelströmsmottagare/allströmsmottagare. Önskar närmare uppgifter om tillsatsen. (Stryk ej lämpligt i ovanstående.)**
Namn och adress. TV 19-57

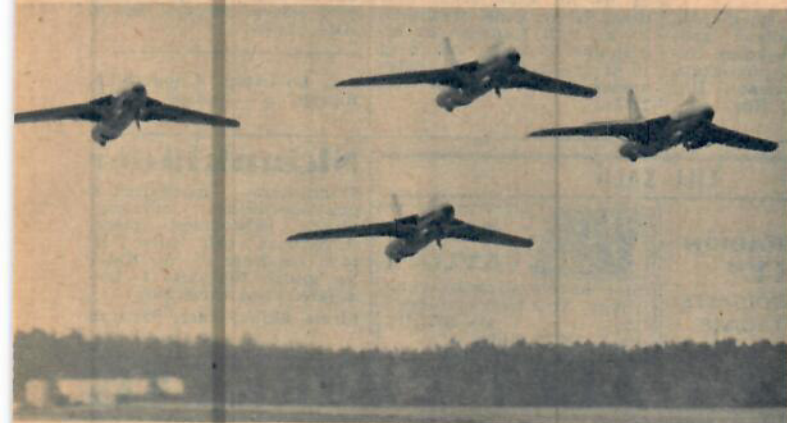
Ingenjörsfirman TELEKTRA
Kvarnhagsgatan 67. Tel. 38 85 00. Stockholm-Vällingby.

DET ÄR BILLIGARE

än Ni tror att skapa eleganta möbler, modernisera och nyttillverka med våra från S:t ERIKSMASSAN och GÖR DET SJÄLV-utst. så populära trä- och metallben. Gör själv en möbel med personlig stil till lågt pris.

TRÄBENEN, svarvade av utvald bok, är försedda m. pat.-s. fästplatta, från vilken man kan på- o. avmontera dem m. ett enkelt handgrepp. Lev. f. rakt el. snedställt montage, med el. utan måssingshylsa
18 cm kr 2:75 50 cm kr 3:40
30 cm kr 3:— 56 cm kr 3:50
42 cm kr 3:25 72 cm kr 3:75
Måssingshylsa 0:50
METALLBEN med svart gummitof el. grå glidfot av plast, speciellt lämpliga för större bord, upplagsbord m. m. 42, 50, 56 o. 73 cm kr 4:75
METALLBEN, s. k. härnalstyp, 30, 42, 50, 56, 65 och 72 cm kr 3:—
Annan höjd på metallbenen tillägg 0:25
För lack. i svart el. grått tillk. för metallb. 0:50, träb. 0:75
SKIVOR FÖR TV- o. RADIOBORD. Storlek 45x55 cm. IFÖ- och SAIVO-mosaik samt alla tillbehör för mosaikläggning.
Stryk under önskad artikel och sänd annonsen med namn och adress. Returrätt inom 8 dagar. Ring eller gör ett besök, det lönar sig.

ESSELGA - Tel. 69 39 49
Bergsundsstrand 13, Stockholm (i närh. av Hornsplan)

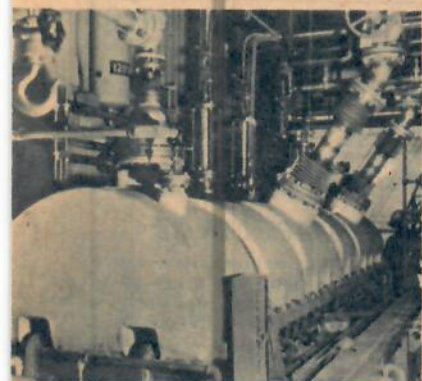


Fyra brittiska Hawker Hunter lyfter i formation från Barkarbys smala bana, bara det en prestation men så satt också vältränade uppvisningsförfare från RAF:s 93:e division vid spakarna. Stockholmare i tusental tittade på.



STÄLLVERK: År 1961 beräknas det nya ställverket på Stockholms Central vara klart. Det har projekterats av järnvägsstyrelsen och L. M. Ericsson och kommer att bli Europas modernaste. All tågtrafik mellan Älvsjö i söder och Solna i norr skall kunna centraldirigeras av två man. Det gamla ställverket krävde en personal på inte mindre än sjuttion. Trafikledarcentralen (ställverk låter litet föråldrat i det här sammanhanget) kommer att ha väggar av glas så att god sikt erhålls och själva dirigeringen sköts med ett myller av knappar. Bland finesserna kan nämnas telefon- och högtalarkontakt med den personal som arbetar på bangårdarna. Notan kommer att gå på 25 milj. kronor.

BILHÖGSKOLA: För dem som redan klarat av den vanliga bilskolan finns det möjligheter att fortsätta studierna i de av IC-Stockholm och Konsum anordnade bilkurserna. Motorteknik står på programmet liksom bilvård och reparationer. Kurserna genomföres i smågrupper på tjugo personer i varje. Det kostar 15 kronor att vara med. Förra årets facit var 1.000 deltagare.



UGN FÖR URAN

General Electric i USA har konstruerat en automatisk ugn som tar vara på okluset uran ur de uranstavar som använts som bränsle i atomreaktorer. Smält uransalt matas in i ugnen och omvandlas där under mycket hög temperatur till uranoxid som sedan förädlas vidare till rent uran. Tidigare var enda metoden att återvinna uran ur använda bränslelement en långvarig och ofta hälsovadlig »kokning» i stora kittlar.



ANTENNAUTOMATION

Den här apparaten garanterar trafikflygarna oavbruten radiokontakt med flygplatsen under landning och start. Den väljer automatiskt ut och kopplar in den antenn som är lämpligast för de mottagningsförhållanden som råder just för ögonblicket. Tidigare har omkopplingen mellan de olika antennerna skett för hand, något som ofta varit enerverande för piloten och förorsakat avbrott i förbindelsen, med åtföljande nervöst letande.



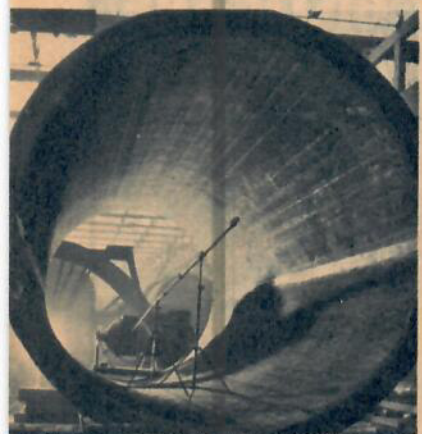
DONATION: Den i Teknikens Världs och Räddningskårens regi år 1955 anordnade turnén med världens snabbaste bil — John Cobbs »The Railton» — inbringade netto 35.154,65 kronor. Därvid har 10.000 kronor ställts till rektors vid Karolinska Institutet förfogande. Resten har gått till Svenska Läkaresällskapet för att utdelas till svenska forskare som arbetar med bekämpande av hjärtsjukdomar och cancer. Turnén besöktes av sammanlagt 50.000 personer i Göteborg, Örebro, Falun, Uppsala, Stockholm, Norrköping, Malmö och Helsingborg.

ANTENN FÖR REGULUS

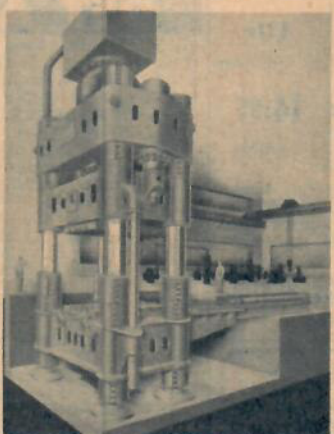
De antenner som används på morgondagens överljudsplan och robotar skiljer sig till det yttre ganska mycket från vad man är van vid. Bilden närmast ovan visar några exempel på vilka former som prövats av Chance Vought Aircraft för nykonstruktionerna F8U-1 Crusader och Regulus II. På den övre bilden monteras en modell av Regulus II på en rörlig mast utanför antennlaboratoriet. Överallt i modellen finns små antenner inbyggda och deras mottagningsförmåga i olika vinklar registreras för att man skall finna vilka som är lämpligast.



HÖJDREKORD: Det nya världsrekordet i höjdflygning lyder på 70.000 fot (21.340 m) och sattes nyligen av de två engelska gentlemanerna på bilden. Till höger piloten Michael Randrup och till vänster Walter Shirley, chefsmekaniker. Det använde planet var en Canberra-bombare som försetts med hjälpraket. Rekordflygningen utfördes över Engelska kanalen och noteringen överstiger det tidigare rekordet med sju procent. (Ovan)



England har börjat exportera radioaktiva isotoper för fredligt bruk. Här används en koboltisotop för att kolla svetsfogarna i ett grovt rör.

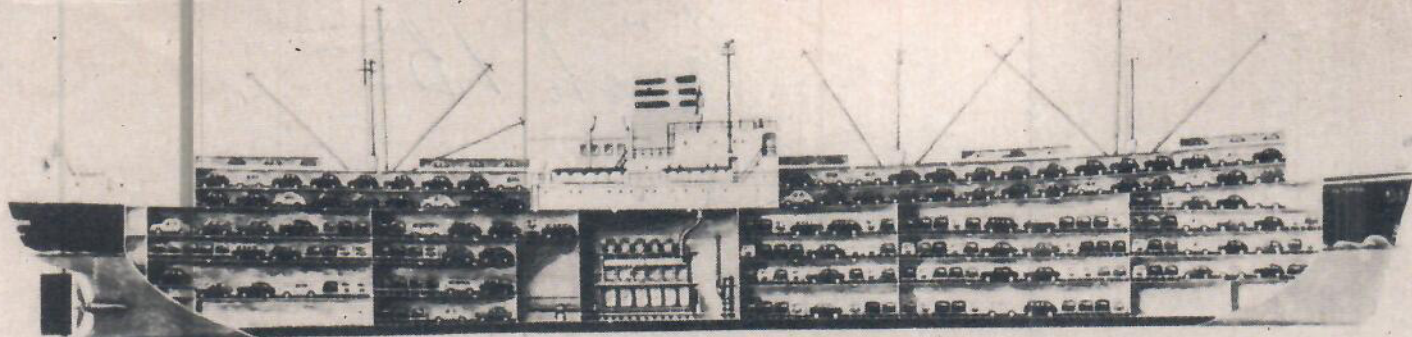


Den här 8.000-tonspressen hör hemma hos Lake Erie Engineering Company i USA. Den är 15 m. hög. Pressvolymen är 2,5 x 1,5 x 1,8 m.



Det här nya Bosch-instrumentet kollar både tändning och automatisk tändförställning vid olika varv och ger även besked om kamvinklarna.

Herri Teve



Italterra är ett väldigt flytande garage med plats för över 1.000 bilar. Det är ett ombyggt Liberty-fartyg, som nu skeppar över Fiat-bilar till USA.

FLYTANDE GARAGE FÖR ATLANTFÄRD

Av FRANCIS C. FUERST

Bilar tillhör det mera skrymmande godset, och det är därför naturligt att det kostar stora pengar att frakta bilar med fartyg. Fiat, som bl. a. exporterar bilar till USA, har nu kommit på en radikal lösning på hur fartygsfrakterna skall pressas ned till rimligare summor. Varför inte bygga ett garagefartyg på samma sätt som det finns hangarfartyg för flygplan? Så resonerade Fiat, och Italnavi-Oceania-rederiet fick i uppdrag att bygga om ett Liberty-lastfartyg till garagefartyg. 7.150-tonnaren Italterra byggdes därför om på ett varv i Genua och kan nu ta ombord 1.000 bilar. Genom de minskade fraktkostnaderna räknar Fiat med att kunna sänka priserna på sina vagnar i bl. a. USA.



Det stora Liberty-fartyget är på 7.150 ton och har byggts om i Genua för sin nya uppgift som jättebilfärja i trafik Italien—USA.



Last och lossning sker snabbt och effektivt med specialkonstruerade hjälpmedel. Här vinschas en ny Fiat över relingen på Italterra.



Den amerikanska marinkåren använder nu ett slags igloo-tält som helikopter-hangarer. »Igloon» består av en lättmetallkonstruktion som kan täckas med ett gummityg.



Radiochemical Centre i Amersham i England producerar nu isotoper i stor skala. Här arbetar en tekniker med en dos radioaktivt jod. Blyväggen skyddar mot strålfaran.



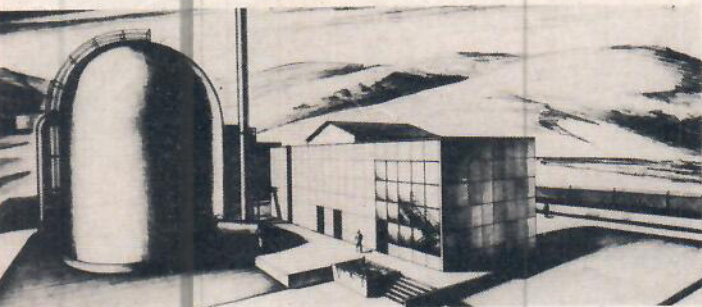
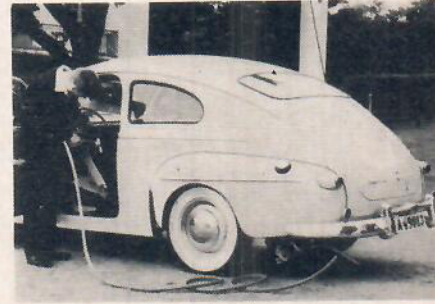
Industri-tv finner ständigt nya former. Här är en ny Siemenskonstruktion: en vattenkyld tv-kamera, som bl. a. kan stickas in i en glasugn för kontroll av smältan.



Minibilarna börjar att bli populära även i Polen. Nu har den polska motorfabriken Milec börjat tillverka den här verkligen trevliga fyrhjulingen, som fått namnet Meduza.

DAMMFRITT MED AVGAS

Moderna bilar brukar vara byggda som ett badkar. Att sopa ur smuts och damm kan vara ganska besvärligt. Det enda som hjälper är en dammsugare. Alla har emellertid inte tillgång till garage och elektrisk ström. Nu har det emellertid kommit en dammsugare i marknaden som drivs av bilens avgaser. Hela konstruktionen är mycket enkel. Ett ejektormunstycke kopplas till bilens avgasrör. Från detta leder en slang till en behållare med dammsugarmunstycke. Genom att låta motorn gå över tomgångsvarv får man ordentlig sugkraft i dammsugaren och kan suga upp grus och damm ur bilen. Större partiklar fastnar i dammbehållarens sil medan de mindre blåses ut med avgaserna. 75 kr är priset på apparaten som heter Ejecto bildammsugare.



JÄTTEGRYTA FÖR ELKRAFT

General Electric håller nu på att bygga en experimentreaktor i Vallejos i Kalifornien. Reaktorn finns i den 91 m höga metallbehållaren (av vilken hälften är under jorden) t. v. på bilden och bygger på »kokande vatten»-principen. 25 gram Uran 235 per dag skall ge 5.000 kW elkraft.



ATOMER I TVÄTTEN

En tvättmaskin, som tvättar utan vatten men badar i vatten medan den arbetar tillhör inte vanligheterna. Den finns emellertid i den amerikanska atomanläggningen i Hanford och används för att tvätta bort oxidationsprodukter etc. från uranstavar. De radioaktiva stavarerna sänks ned i ett syrabad, och »tvättmaskinen» skärmas sedan av med ett 3,4 m vattenskydd. Teknikern på bilden står på taket till den vattenbassäng, som skärmar av strålningen från de radioaktiva uranstavarna. De stora atomanläggningarna i Hanford drivs av General Electric för den amerikanska atomenergikommissionens räkning.

Et fint jobb!

— och en tjugig hobby

Lär dig teckna eller fotografera — vilket du än väljer är det en tjugig hobby, som kan leda till ett fint jobb... Många elever har efter fortsatta

studier helt ägnat sig åt teckning — eller fotoyrket och fått trevliga och värlövade jobb. Det här är din chans — tag vara på den!



JAG KAN
LÄRA DIG
TECKNA

... säger
Åke Skiöld



JAG KAN
UTBILDA DIG
TILL EN SKICKLIG
FOTOGRAF

... säger
Tore Falk

Kursen i ett nötskal

15 innehållsrika lektionsbrev som lär dig allt om teckning i 88 intressanta lektioner. Bl. a.: Människokroppen i vila och rörelse
● Kompositions-, perspektiv- o. skugglära ● Porträttteckning ● Djurteckning ● Landskapsteckning ● Att teckna bilar, tåg, flyg och båtar ● Karikatyrteckning ● Illustrationsteckning ● Sagoteckning ● Reportage- och idéteckning om teater, resor, sport o. politik ● Skämt- o. serie-teckning ● Textning ● Reproduktionsmetoder ● Telefotom. m.

Han — en av Sveriges bästa tidningstecknare — blir din lärare och tar personligen hand om din undervisning. Han hjälper dig med alla problem, som hör till kursen. Han har även förstått att skaffa sig goda medarbetare.

Succé! Redan från starten blev Åke Skiölds teckningskurs en strålande succé. Vi har gjort allt för att kursen skall hålla vad den lovar. 1000-tals nöjda och entusiastiska elever har i sina brev till oss uttryckt sin glädje och förvåning över de förbluffande resultat undervisningen gett. Vi vet nu att vi LYCKATS. Att göra en intressant, inspirerande, roande och lärorik kurs. Och till ett förbluffande LAGT PRIS.

+ 4 av Sveriges bästa tecknare

Fyra topptecknare, var och en specialist på sitt område, visar i ord och bilder hur de arbetar. Här har du namnet på dessa välkända artister: Jan-Erik Garland (Rit-Ola), Edward Lindahl, Margaretha Sylwan (MaS) och Torvald Gahlin. Rit-Ola visar dig steg för steg hur han gör en politisk teckning, Lindahl trolldrar streck för streck fram en av sina underbara fågelstudier, MaS avslöjar hur en av hennes uppskattade reportage-teckningar kommer till och Gahlin ger dig en skojig lektion i skämtteckning. Men inte nog med detta. I denna påkostade kurs får du även stifta bekantskap med...

+ 4 av världens bästa tecknare

Fantastiskt skickliga var och en på sitt gebit. De heter: Charles Wood, Raymond Sheppard, Francis Marshall och Vera Temple. Wood har porträtt- och figurteckning som specialitet, Sheppard är djurtecknare, Marshall är dans- och rörelsetecknare och Temple ritar blommor som ingen annan. Denna berömda kvartett ger dig massor av värdefulla tips.

+ 600 bilder av idel topptecknare

Kursens illustrationer är av hög klass — instruktiva och lärorika. Hela kopplet av våra kända svenska tecknare är representerade plus en massa internationellt erkända artister från England och Amerika. Det litografiska trycket och den moderna redigeringen gör det fylliga bildmaterialet full rättvisa.

För 4:25 var 14:e dag får du en gedigen utbildning i teckning. Det är billigt. Posta kupongen NU!

En kurs som är med sin tid — alltid modern och friskt aktuell!

Vad fotokursen bl. a. innehåller...

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

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

Brev 3 handlar om grupp-fotot, djurfotot, interiörbilder och landskapsfotot.

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

Brev 5 visar dig hur du framkallar film. Kopierings-

apparatens funktion, förstöringsjobbet, valet av papper.

Det 6:e brevet innehåller allt om bildbeskrivning, hur grupp-fotot 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 trick-fotot och sportfotot. 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, nyhets-bilden och vidare får du goda råd som ger dig pengar.

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

Diplom för avslutad kurs.

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.

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!

Basta eleverna delar
1000:-
500 för den elev, som gör basta teckningen under året. Dessutom delar ytterligare 500 kr ut i priser.

1000 kr i pris!
När du gått igenom kursen får du vara med i tävlingen om basta elev-bilden. Tio pris 500 kr. Tävlingsregler i 1:a lektionsbrevet.

<p>TECKNINGSKURSEN IDROTTSKOLAN Stockholm K Tel. 507760</p> <p>Härmed beställer jag Åke Skiölds teckningskurs »SVART o. VITT». Sänd mig omgående första lektionsbrevet mot postförskott kr. 4:25 (plus porto). De efterföljande 14 breven skall sändas mig med 14 dagars mellanrum mot 4:25 (plus porto) per brev.</p> <p>Namn..... Adress..... Postadress.....</p> <p>TV 19-57</p>	<p>FOTO-KURSEN IDROTTSKOLAN Stockholm K Tel. 507760</p> <p>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.</p> <p>Namn..... Adress..... Postadress.....</p> <p>TV 19-57</p>
--	---