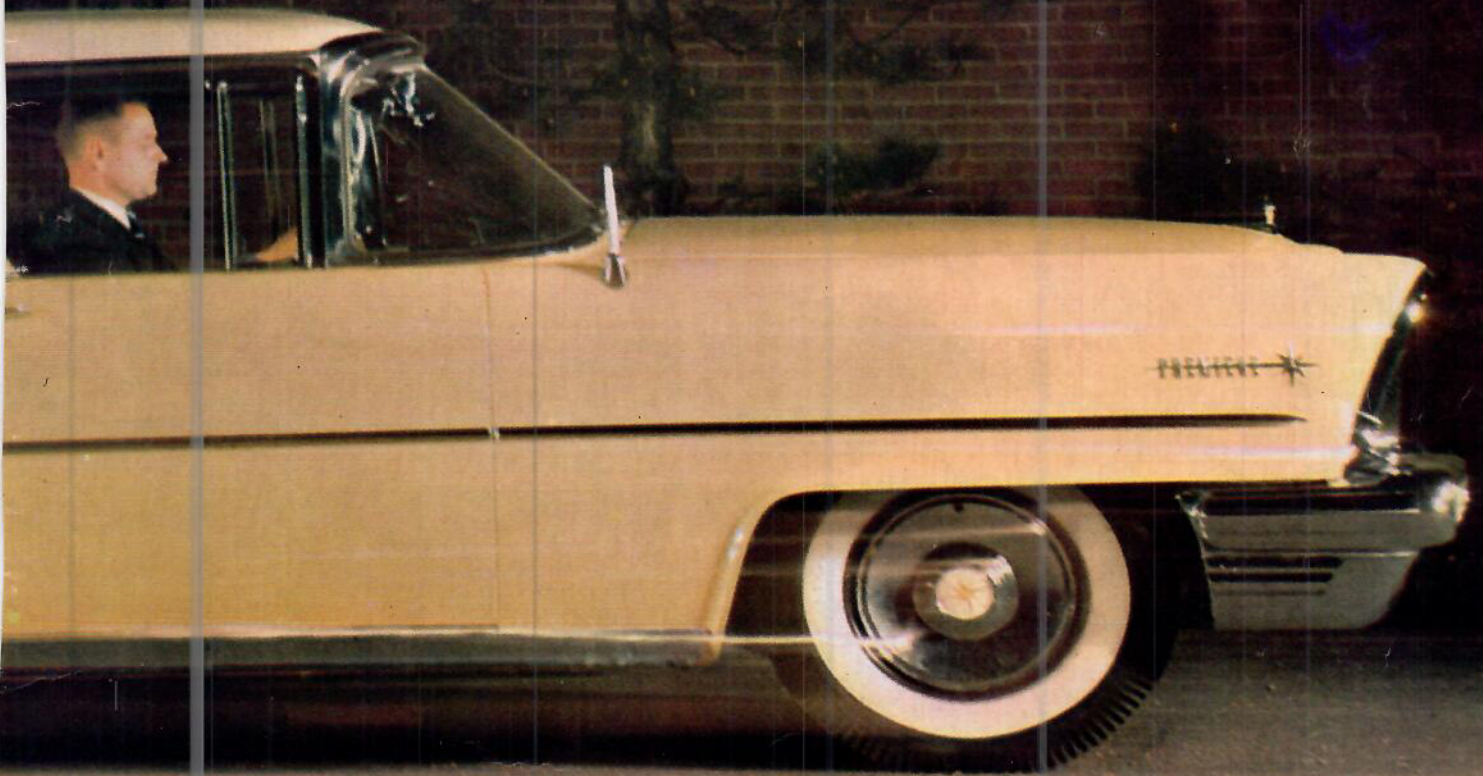


Teknikens TVärld



FORD LINCOLN 1920

FORD LINCOLN 1957



1897 BARA BIL – 1957 LÄCKERT LYXÅK
Teknikens Värld presenterar bilens historia under 60 år.
39 klatschiga fyrfärgsbilder på sidorna 15-29!

MED *Flyg* • NR **3** 1957 • 7/2–21/2 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

Feb

Tekniska frågor

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



Fråga oss om bilar

Fråga: 1) Har hört att de VW som säljs i USA är monterade i Packards fabriker. Är detta riktigt? 2) Hur stor är försäljningen av VW i USA för närvarande? USA

Svar: 1) Det var från början meningen att de VW som exporterades till USA skulle monteras i en från Studebaker inköpt fabrik i New Jersey. Emellertid visade det sig vid senare kalkyler att det av olika anledningar ställde sig fördelaktigare att montera bilarna i Tyskland, som nu sker, och exportera dem till USA i färdigt skick. 2) Man räknar med att under 1956 såldes ca 60.000 VW i USA.

Fråga: Har Teknikens Värld testat VW eller VW Karmann Ghia? Om så är fallet i vilket nummer är testrapporten införd?

William F.

Svar: Både VW och VW Karmann Ghia är testade av Teknikens Värld. Testrapporten för VW var införd i nummer 11 1955 och för Ghia i nr 10 1956.

Fråga: 1) Finns utbytesmotor till Sunbeam Rapier? 2) Är en marschfart på 120 km/t för hög ur slitagesynpunkt? 3) Kan den erhållas med golvväxel? 4) Kommer den att testas i Teknikens Värld? O. W. S.

Svar: 1) Utbytesmotor finns, och kostar ca 1100:— kr. 2) Det går att hålla 120 km/t som marschfart, men man får säkerligen ut betydligt fler körmil om man prutar av 10—20 km/t på nämnda hastighet. Vid 120 km/t är motorvarvet ca 5.100 varv/min och kolvhastigheten drygt 13 m/sek. 3) Ernst Grauers AB, Torsg, 21, Stockholm, har på ett flertal Sunbeam byggt om växelspaken till golvmodell. Kostnaden härför belöper sig till 300:— kr. 4) När detta skrivs är det inget bestämt om testning av Sunbeam.

Fråga: Jag har en 54-års VW som gått 7.800 mil utan nämnvärda reparationer. På sista tiden har emellertid 4:ans växel då och då hoppat ur. Ibland är den alldeles omöjlig, och det hjälper då inte ens att hålla i spaken. Den »sprätter» ur handen. Vad kan det bero på, och hur mycket kommer en reparation att kosta? Göran H.

Svar: Troligen har växellådan blivit illa hopjusterad så att växelgaffeln och spåret för densamma i kopplingshylsan för treans och fyrens växel har slitits. På grund härav kommer inte fyrens kopplingsring och kopplingshylsa i ordentligt ingrepp med varandra, med den påföljden att växeln får benägenhet att hoppa ur. Enligt VW reparationsprislista kommer arbetskostnaderna för ur- och monterning av motor och växellåda samt reparation av växellådan att gå på 112:— kr. Till detta kommer sedan kostnaden för ev. erforderliga reservdelar.

Fråga: Har sett en bilklädsel som enligt uppgift köptes färdigsydd och passade till VW så att man själv kunde klä om bilen. Klädseln ifråga var tvättbar samt säten och ryggstöd var fodrade med skumgummi. Priset skulle vara ca 200—250:— kr. Känner Teknikens Värld till något om denna klädsel, och vem som i så fall säljer densamma? Utslitet

Svar: Det finns en färdigsydd bilklädsel av märket Kurz som är gjord speciellt för VW. Denna är tillverkad av plast eller galon och med väv av silke och nylon. Säten och ryggstöd är skumgummistoppade. Priset är för en komplett klädsel 190:— kr. Om man endast önskar klädsel för säten och ryggstöd blir priset 97:— kr. Generalagent är Montgomery Motor AB, Sibylleg. 35, Stockholm.

Fråga: Vem är generalagent för eller till vem kan man vända sig beträffande Leyland lastbilar? Akare

Svar: Vänd er till Förenade Bil AB, Östra Tullgatan 6, Malmö.

Fråga: Jag har sett en bil som var utrustad med en radioantenn, vilken enligt uppgift var gjord av glasfiber, och nu undrar jag: 1) Kan man få glasfibern elektriskt ledande så den går att använda till antennmaterial? 2) Går dessa antenner att skjuta ihop när man kör in i garage o. d.? 3) Är det några fördelar med en sådan glasfiberantenn framför en vanlig bilantenn? 4) Finns dessa antenner att köpa i Sverige? Vem är i så fall generalagent, och vad kostar de? Bilradio

Svar: Glasfiberantennen är uppbyggd omkring en koppartråd vilken tjänstgör som den egentliga antennen. Glasfibern (glasfiberarmad plast) är i sig själv inte elektriskt ledande utan tvärtemot en god isolator, vilket dock inte försämrar antennens känslighet för radiovågorna. 2) Glasfiberantennen är gjord i ett stycke och är inte hopskjutbar. Däremot är den ledad vid fästningen i karossen, så att den s. a. s. blir fällbar. 3) Fördelarna med en glasfiberantenn är dess stora motståndsförmåga mot mekanisk åverkan, att den är okänslig för »väder och vind», att koppartråden som utgör själva antennelementet kan dimensioneras för bästa radiotekniska prestanda utan att behöva ta hänsyn till hållfasthetstekniska synpunkter, och att alla metalldelar är hopgjutna med övriga detaljer vilket gör konstruktionen tätt och fuktssäker. 4) De glasfiberantenner vi känner till är av svensk tillverkning och märket Allgon. De tillverkas av firma Antennspecialisten, Åkersberga, och försäljes hos de flesta biltillbehörsfirmor. Priset för den s. k. standardantennen är 48:— kr. Längden på denna, som är 115 cm, har valts för att ge bästa resultat om man

även vill lyssna på radioprogram två. Andra längder och infästningsanordningar än på standardantennen kan fås på beställning.

Fråga: Vad menas med cetantal eller cetanvärde? Jag har sett uttrycken i en handbok för traktorskötsel. Dieseltraktor

Svar: Cetantalet eller cetanvärdet är ett siffervärde som anger ett dieselmotorbränsles tändvillighet. Det kan närmast liknas vid en omvärd motsvarighet till förgasaremotorbränslenas oktantal. I en bensinmotor, där bränsleluftblandningen antändes av en gnista fordrar man bränslen med stor knackfasthet. D. v. s. att gasblandningen får inte antändas i förtid på grund av kompressionstrycket med åtföljande temperaturstegring, utan skall av tändgnistan antändas och förbrinna jämnt. Dessa egenskaper mäts som bekant i oktantal. I motsats härtill fordrar man av ett dieselmotorbränsle att det självantänds av ett visst kompressionstryck. Ju högre cetantal desto större tändvillighet. Bränslen med högt cetantal har således lågt oktantal och vice versa. Som exempel kan nämnas att isooktan som har oktantalet 100 har cetantalet 10 medan t. ex. traktordieselolja som har oktantalet 10 har cetantalet 55. För att bestämma ett bränsles cetantal jämför man det med en blandning av två andra bränslen, varav det ena har mycket stor tändvillighet medan det andra har synnerligen liten tändvillighet. Man använder härvid cetan ($C_{16}H_{34}$) som har mycket goda tändegenskaper och C-metylnaftalin ($C_{11}H_{10}$) som har mycket dåliga. Dessa båda bränslen blandas med varandra i ett sådant förhållande att man erhåller samma tändvillighet som det bränslet vars cetantal man söker. Cetantalet för det provade bränslet anges av hur många procent cetan som fanns i blandningen av cetan och C-metylnaftalin när blandningen hade samma tändvillighet som det provade bränslet. Jämförelseprovningarna av bränslena utföres i en härför speciellt konstruerad motor på vilken kompressionsförhållandet är ställbart.

Fråga: 1) Möter det några hinder att man i en cykelbil monterar in en mopedmotor, och kör med denna utan att fordonet registrerats, och att man själv är körkortslös? 2) Om detta tillåts måste man väl även få köra den tyska Brütch Mopette utan körkort efter att på lämpligt sätt ha minskat motoreffekten från 2,5 till 0,8 hk. Cylindervolymen är ju endast 50 cm³, så att de fordringar som ställs på motorn för att få räknas som mopedmotor uppfylles ju för övrigt. Ake F.

Svar: 1) Om man monterar en mopedmotor i en cykelbil torde man med all säkerhet inte få köra med den registrerad eller utan körkort. För att ett fordon skall anses som moped föreskriver lagen nämligen att detsamma skall ha samma huvudsakliga kännetecken som en vanlig cykel. Var sedan gränsen går mellan en cykel och en »bil» är ju diskutabelt. Troligen får man dock anse cykelns huvudsakliga drag förverkade långt innan man fått sådan fason på fordonet att man vill kalla det för bil. Har man sedan fyra hjul på den motoriserade cykelbilen får man inte ens registrera den som motorcykel, vilket däremot går om den har tre hjul. Fyra hjul förpassar den obönhörligen upp i bilarnas skatteklass. 2) Förutom det som sagts i det föregående måste även motortypen, för att bli godkänd som mopedmotor, godkännas härför av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med Statens Provningsanstalt. Ett sådant godkännande är säkert omöjligt i detta fall.

Teknikens Värld

NR 3 ■ ARGANG 35 ■ 7 FEBRUARI 1957

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning,
Sveavägen 53, Stockholm.

PRENUMERATIONSÄVDELNING:

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

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

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

PRENUMERATIONSPRIS 1957:

Sverige: Helår 17: 50, halvår 9: —. I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 30: —. Insänd betalningen till Rudolf Fardal, Raadhusspladsen 59, Köpenhamn V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställts två veckor före flyttning.

ANNONSÄVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm. Tel. 34 90 00

Annonschef: Olle Lindkvist

Ingemar Engelbrektsson

TV:s VARUMARKNAD och TV:s RADANNONSER

Lars Sandin

Ahlén & Akerlunds Fotograferanstalt
Stockholm 1957.

Sveavägen 53, Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER (Äv. direkt 32 82 86)

Redaktionssekreterare: Stig Sandelin

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

För åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjöds!

Högaktuellt:

| | |
|---|----|
| Döva ören för flyg | 4 |
| SOS, SOS det gäller livet! | 6 |
| Sverige kan inte försvaras | 12 |
| Bara bil 1897, läckert lyxåk 1957 | 15 |
| Arets roligaste tävling | 30 |
| Teknisk revy | 42 |

Teknik:

| | |
|-----------------------------|-------|
| Fråga oss om teknik | 2, 51 |
| Oceanjätte för 2.000! | 32 |
| Entré för öppen ridå | 43 |

Motor:

| | |
|---|----|
| Teknikens Värld provkör Citroën D S 19 | 33 |
| Ratta rätt utan glitter | 39 |
| Teknikens Värld provkör Victoria Avanti | 40 |
| Två raceess i två världsdelar: | |
| Jocke Bennier: Det gick riktigt bra! | 46 |
| Varg-Olle: Mitt uppe i ett krig | 48 |

Hobby:

| | |
|--|----|
| Ett öre för blixten | 45 |
| Pristagare till »Sju glada gossar» | 48 |
| Pristagare till »Nyårskryss» | 48 |
| Böcker | 48 |

Serier:

| | |
|---|----|
| Buzz Cooper | 36 |
| Flygsoldat 113 Bom | 37 |
| Samlarserien: Alberto Ascari | 37 |
| Uran, de enorma krafternas metall | 38 |

Nästa nummer (nr 4)

av Teknikens Värld utkommer omkring torsdagen den 21 februari.

Omslagsbilden

visar Lincoln av 1920 års modell och en Lincoln av i dag. Mer om de stora bilfabrikernas tidigaste och senaste modeller kommer på sidorna 15-29, där Curt Borgenstam presenterar det största färgreportage om bilar som någonsin publicerats i Norden!

KÖP MORGONDAGENS RADIO IDAG!



Format: 138 mm lång,
84 mm hög,
38 mm bred.

4
**45-öres batterier
räcker 1/2 år!**



Drömradien för bilisten, handelsresanden m. fl. Ni tar den med Er på hotellrummet, den kan följa Er vart Ni går, i fickan, i portföljen.



Transistorradion bekvämt inom räckhåll om Ni vill höra musik innan Ni går till sängs. Ni behöver inte stiga upp för att stänga av den. Ta den med Er i badrummet, i köket, i trädgården.



Transistorradion följer Er i skog och mark. Ni kan lyssna till musik när Ni arbetar i skogen, när Ni kör traktor, den följer Er vart Ni går därför att den rymmes i fickan.



För Er, som åker motorcykel, moped, vespa eller cykel, öppnar sig möjligheter att förkorta färden med musik. Stoppa Transistorradion i fickan och sätt i hörproppen i örat, musiken hörs då endast av Er.



På badstranden, på semestern, vid kaffebordet i trädgården, överallt förljuvar musiken från MERCURY Transistorradio Er tillvaro.

MERCURY-TRANSISTORRADIO

Transistorn — en revolutionerande amerikansk uppfinning på radioteknikens område, från andra världskrigets slutskede — har nu inlett sitt segertåg på den civila marknaden.

Transistorn — så liten att den rymmes på en tumnagel — inte bara ersätter radiöröret, den är effektivare, har 10 gånger så lång livslängd, tål slag och stötar samt drar så litet ström att 4 st. 45-öres stavbatterier räcker för att driva en MERCURY transistorradio 100-tals timmar — motsvarande 1/2 års normal lyssningstid. Den rymmes ledigt i en kavajficka eller i en damhandväska.

MERCURY fickradio har 5 transistorer motsvarande effekten hos en 5 rörs radio. Ni hör således alla de större mellanvägsstationerna i Sverige, Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, England etc.

MERCURY transistorradio har högtalare — tillräckligt stark för att höras över en normal väning. Ni kan dessutom stänga av högtalaren och koppla till den specialkonstruerade statoklippen (hörpropp) som enkelt fastsättes i ena örat — stoppa radion i fickan, ta en promenad, en motorcykel- eller mopedtur och avnjuta ett radioprogram på samma gång.

Transistorradion har inbyggd antenn, det enda Ni behöver göra är att vrida på, radion, sedan spelar det ingen roll om Ni har den inomhus, i en bil, på ett tåg, i en fabrik o. s. v., den fungerar lika bra ändå.

Därför köp MERCURY transistorradio, den moderna människans trogne följeslagare. Priset — en bagatell i förhållande till det ingenjörsvetenskapliga mästerverk Ni får — endast 287:— kr. Tillika på bekväma betalningsvillkor.

MERCURY-BOLAGET

Tel. 11 34 65, 11 81 65
Wasagatan 5 B, Göteborg C

Härmed beställes ... st. MERCURY Transistorradio, med 6 månaders garanti, till kontant kr 287:—. På avbetalning till kr 315:— med kr 95:— vid leveransen och resterande med kr 22:— per månad. Stryk det ej tillämpliga.

Namn:

Adress:

Postadress: TV 3-57

DÖVA ÖRON FÖR FLYG



Major Hans Neij behöver ingen närmare presentation för Teknikens Världs läsare. Han är välkänd från en rad tidigare artiklar. Nämnas kan att han varit flygofficer sedan 1942 och var en av dem som 1955 satte världsrekord i hastighetsflygning på 1.000 km sluten bana. Sedan hösten samma år är han pressofficer vid flygstaben.

Det kalla kriget har inte släppt sitt grepp om den mänskliga tillvaron. De varma kriget i Korea och Indokina accentuerade ytterligare behovet av att bibehålla ett starkt svenskt försvar. Civilisationens längtan efter nedrustning har därför inte kunnat förverkligas. Penningvärdets fall och den allmänna fördyring, som teknikens utveckling medfört, har drivit försvarsanslagen i höjden.

1956 inträffade den s. k. charmoffensiven. Redan på hösten kom emellertid »återfallet». Arabvärldens alltmer aggressiva utrikespolitik, revolten i Ungern och slutligen den brittisk-franska väpnade aktionen i Egypten samt Kremles hot om robotbeskjutning av London och Paris utgjorde den dystra konsertmusik, som spelades för döva öron i Kanslihuset, allt under det arbetet med 1957 års statsverksproposition fortgick. Försvarsfrågan har dock länge hållits över de partipolitiska svallvägarna, men nu verkar enigheten kring försvaret vara slut.

Sällan har väl vårt folk varit så spontant förberett på nödvändigheten av att bibehålla ett starkt försvar, att fullfölja den av Riksdagen i princip godkända konsolidering av vårt flygvapen, som ännu inte medhunnits. Likväl innebär förelagt budgetförslag att vårt försvar inte ens kan bibehålla sin nuvarande styrka. ÖB har i de för tioårsperioden 1954—1963 utarbetade riktlinjerna för Sveriges försvar med stöd av en enig militärledning hävdad den strategiska grundtanken att genom en »förstärkning av flygvapnet på en gång öka styrkan i såväl invasionsförsvaret som luftförsvaret». Därvid syntes »möjligt att, utan att målsättningen uppgavs, något minska armé- och marinstridskrafternas omfattning, detta dock under förutsättning av bibehållen kvalitet».

I avvaktan på nu sittande försvarsberednings arbete har statsmakterna ännu inte tagit ställning till ÖB-planen. Men redan 1948—1949 års riksdagsbeslut innebar för flygvapnet ett principiellt första steg i enlighet med ÖB kommande riktlinjer. Då beslutades nämligen 50 procents förstärkning av jaktflyget. Så mycket allvarigare är det därför att just flygvapnet drabbas hårdast i förelagd budget. I omvärlden får flygvapnet allt större del av försvarsanslagen. »Styrka i luften är och kommer att bli den väsentligaste faktorn i ett kommande krig», säger nuvarande atlantpaks-ÖB. Inte heller de ryska åtgärderna vittnar om annan uppfattning.

Vår luftförsvarsfront är lika lång som sträckan Köpenhamn—Rom, vilket innebär att vi svarar för i stort sett halva sträckan mellan Ishavet i norr och Medelhavet i söder. En blick på jordgloben visar att det strategiska flygets kortaste färdväg mellan USA och europeiska Sovjet går över Skandinavien, den kortaste vägen även för framtidens interkontinentala robotar. Enligt pressen skulle Sverige

disponera omkring 1000 plan, atlantpaksflyget i Europa omkring 6000 plan samt Sovjet med satellitstater avsevärt flera. Atlantpaksflyget stärks, vårt flyg minskas med närmare 22 procent, såvida vi inte vill pruta på kvalitén. Det senare alternativet är oantagbart. Men minskning av antalet enheter är också oantagbart om av statsmakterna fastställd målsättning för försvarets uppgifter skall kunna bibehållas. Vi tvingas då överväga att inom de luftförsvarede delarna av landet tunna ut luftförsvaret eller — med de följder för samhället detta medför — att låta det helt utgå inom ytterligare områden, allt detta i atomålderns tidevarv och utan att kunna möta »atom med atom».

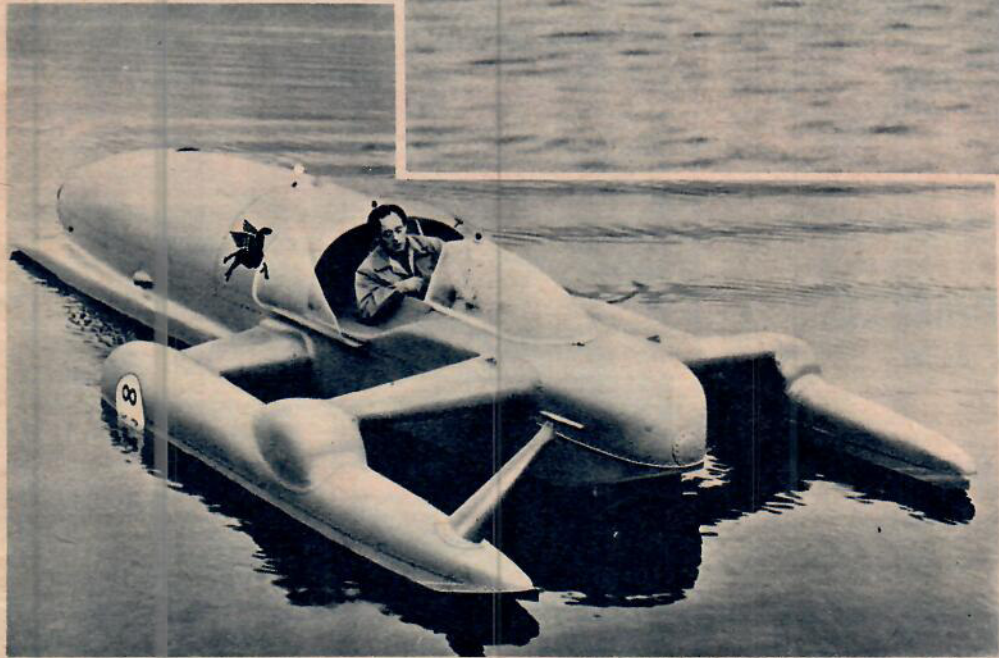
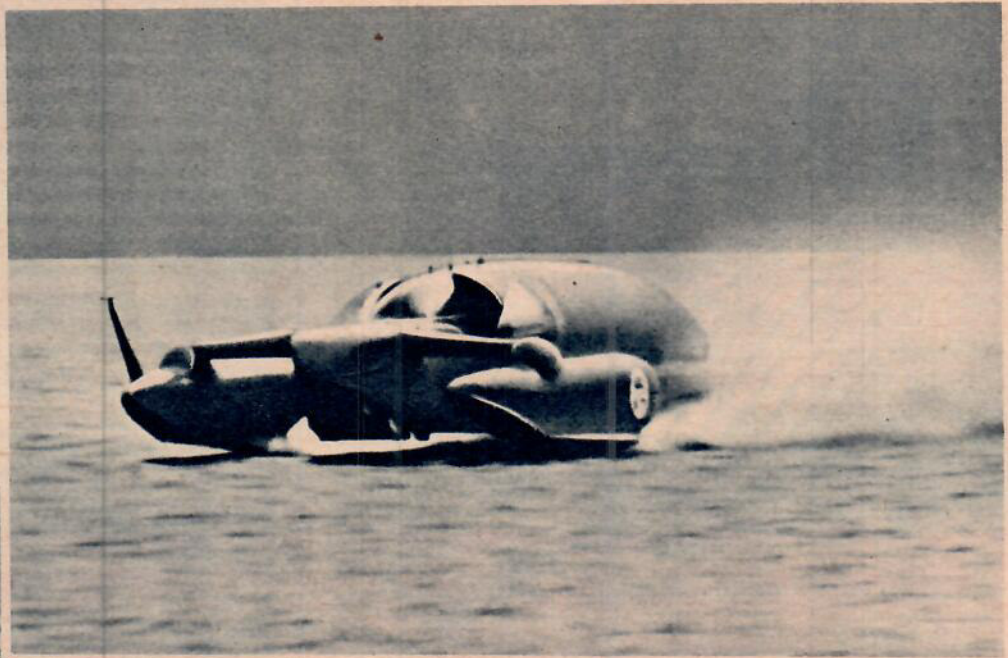
Redan i ett par år har vår försvarsledning varit enig om vikten av att vi så snart som möjligt disponerar atombomber, varigenom våra möjligheter att framgångsrikt försvara oss väsentligt skulle öka. Vi skulle därigenom kanske rent av kunna avvålla en aggressivt sinnad makt från att anfalla oss. Prutas vårt försvars storlek ner är det desto viktigare att vi snarast beredes möjligheter att införliva atcmvapen i vår krympande arsenal för att skapa erforderlig kompensation. Atomvapen är måhända inte särskilt billiga att tillverka eller inköpa men däremot är de mycket ekonomiska som stridsmedel, därför att verkan är så enormt mycket större än med vanliga vapen och att insatsen av svenska liv och konventionell materiel inte behöver bli tillnärmelsevis så stor som med vanliga vapen.

De viktigaste följderna av förelagd budget är för flygvapnet:

- Numerären minskas med över 20 proc. i förhållande till ett jämligt 1948—1949 års riksdagsbeslut utbyggt flygvapen. I förhållande till dagsläget måste 1 flottilj dras in.
- Inga anslag beviljas för telemotmedel, en ytterst viktig komponent i ett modernt luftförsvar, bl. a. för att kunna störa fiendens stridsledning.
- Den nya personalplan, som föranleds av teknikens utveckling kan inte komma till stånd, vilket försvårar utnyttjande av dyrbar specialutrustning.
- Flygtiden bibehålls vid nuvarande nivå, vilket innebär att flygande personal inte får samma möjligheter till flygträning som personalen i utländska flygvapen.
- Utbyggnaden av basorganisationen så att den anpassas efter det växande atombombhotet ointetgörs eller senareläggs.
- Färdigställande av berghangarer — ett av svenskt försvars trumfkort — och fortsatt modernisering av luftbevakningen försenas, varigenom luftförsvarets funktion äventyras. De dyrbara flygplanen gör då ingen nytta, hur fort de än flyger eller hur starkt beväpnade de än är.

Nytt fartrekord för **båtar**

Nytt världsrekord till sjöss sattes den 19 september 1956 på Lake Coniston i nordvästra England av Donald Campbell, som med readrivna "Blue Bird" nådde 362,3 km/tim. I ena riktningen noterade den 36-årige racerföraren fantastiska 460 km/tim, men under den andra körningen — som enligt reglerna måste utföras inom en timme — råkade båten i häftig rullning och hastigheten blev så "blygsam" som 263,5 km/tim.



Det var tredje gången under drygt ett år som Campbell lyckades slå rekordet med sin 2,5 tons "Blue Bird". Den nära 8 meter långa båten drivs av Metropolitan Vickers "Beryl" flygmotorer med en sammanlagd dragkraft av 1950 kg. Lösningen av smörj- och bränsleproblemen för Campbells "jättekrafta" överläts helt på Mobil Oil. Som bränsle användes Mobilgas Turbin Fuel — och för smörjningen valde man Mobiloil, världens mest sålda motorolja.

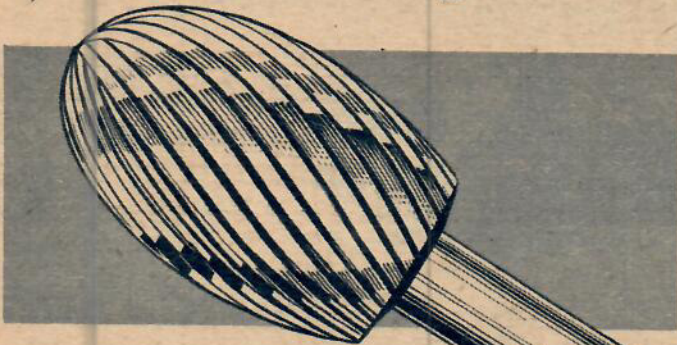
Tack vare omfattande och ständigt pågående forskning kan Mobil Oil lösa de svåra smörjproblem, som uppstår under nutida avancerade fartexperiment. Det är de erfarenheter som idag vinnas på rekordbanorna, som kommer morgondagens vardagsbilister till godo. Mobil Oil har 90 års erfarenhet... och ligger år före när det gäller att framställa ytterligare förbättrade produkter.



ständigt en hästlängd före

Även då det gäller
roterande filar
väljer fackmannen

Öbergs



men det gäller också att välja
rätt filsort
rätt filtyp
rätt tandning
rätt varvtal

Vi kunna erbjuda Eder roterande filar

av **HÅRDMETALL**

med slipade tänder



av **SNABBSTÅL**

med slipade tänder



av **VERKTYGSSTÅL**

1. med frästa tänder

2. med spiralhuggna tänder och

3. med handhuggna tänder



1.



2.



3.

Filarna tillverkas i flera modeller inom varje serie och Ni väljer lätt den rätta filen med ledning av vår katalog RF.

Vi sända Eder gärna katalogen.



Grundlagd 1850

Ensam på havet. Solen bränner, inget land i sikte. Livsandarna håller på att ge upp. Ett brummande i luften, spanande ögon bakom akrylglas. Helikoptern är på väg, en stege sänks ned, starka armar är beredda. Ett människoliv är räddat.



SOS... DET GÄLLER LIVET!

Teknikerna och livräddarna arbetar hand i hand. Den trådlösa telegrafin och radion gav för några decennier sedan räddningsorganisationerna dess allra förnämsta verktyg i kampen mot döden i land, till sjöss och i luften. Helikoptern är ytterligare en teknikens gåva till alla, som svävar i livsfara i samband med katastrofer av skilda slag. Överallt där snabb hjälp är av nöden griper tekniken in.

Av LASSE SCHULTZ och LARS ROSENGREN

Teckning: Magnus Gerne

Foto: Len Waernberg m. fl.

När det gäller att rädda människoliv antingen det är fråga om en fruktansvärd fartygskatastrof, ett störtat passagerarflygplan eller en enda person, som gått bort sig i fjällvidderna, beror det ofta på de tekniska resurserna om räddningen skall lyckas. Livräddningsorganisationerna till lands, till sjöss och i luften bygger upp sin verksamhet i takt med teknikens utveckling. Radion på sin tid betydde ett jättekälv framåt för livräddarna, de fick ett hjälpmedel, som betydde räddningen för tusen och åter tusen nödställda, som annars varit förlorade.

De mest omfattande, svärbemästrade och livsförödande katastroferna inträffar på sjön. Fartygen är mer utsatta för elementens raseri än några andra färdmedel, de för med sig mer människor än några andra transportmedel, de rör sig i ett element, där människan inte alls hör hemma och har svårt att kämpa för sitt liv.

Runt Sveriges kuster vakar natt och dag radion och tusen ögon — fiskarhustrur ute på öarna, fyrvaktare, tullpersonal, lotsar, utkiken på alla fartyg oberoende av nationalitet, trafikflygare och militära flygare — över sjöfararna. Radiovägen står endast öppen för fartyg med radioanläggning ombord — men det finns tusentals småfartyg, segelbåtar, motorbåtar och andra tillfälliga sjöfarare, som inte har annat än mycket primitiva medel att göra sig uppmärksammade med, om olyckan är framme.

Kustradiostationer finns med jämna mellanrum längs hela den långa kusten. Dessa är centraler för all hjälpverksamhet på sjön. Namnanropet »Sjöräddning» leder direkt till någon av dessa stationer, som efter en alarmerande rapport om en sjöolycka har alla befogenheter att sätta igång hjälpapparaten.

Flygflottiljerna står till förfogande, helikopterstationer, lasarettens ambulanser, polis, brandkår med grodmän, marinens alla stationer, tull- och lotsbåtar, alla fartyg, som befinner sig i närheten av katastrofplatsen och sist men inte minst Sjörädd-

(Forts på sid. 10)

VÄND!

KUSTRADIOSTATIONER

● SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPETS SJÖRÄDDNINGSTATIONER MED BÅTAR

○ SJÖFARTSVERKET'S RÄDDNINGSTATIONER

■ FLYGSTATIONER MED RÄDDNINGSPÅN



F2, HÄGERNÄS: CATALINA



ÖVRIGA FLOTTILJER: Sk 16



AMBULANSPLAN



F21, KALLAX: GRUMMAN "GOOSE"

F-4, FRÖSÖN: NORSEMAN



HELIKOPTER, ÖSTERMANS



SIKORSKY
(endast i Stockholm)

FJÄLLRÄDDNING:

▲ MILITÄRA JÄGARFÖRBAND

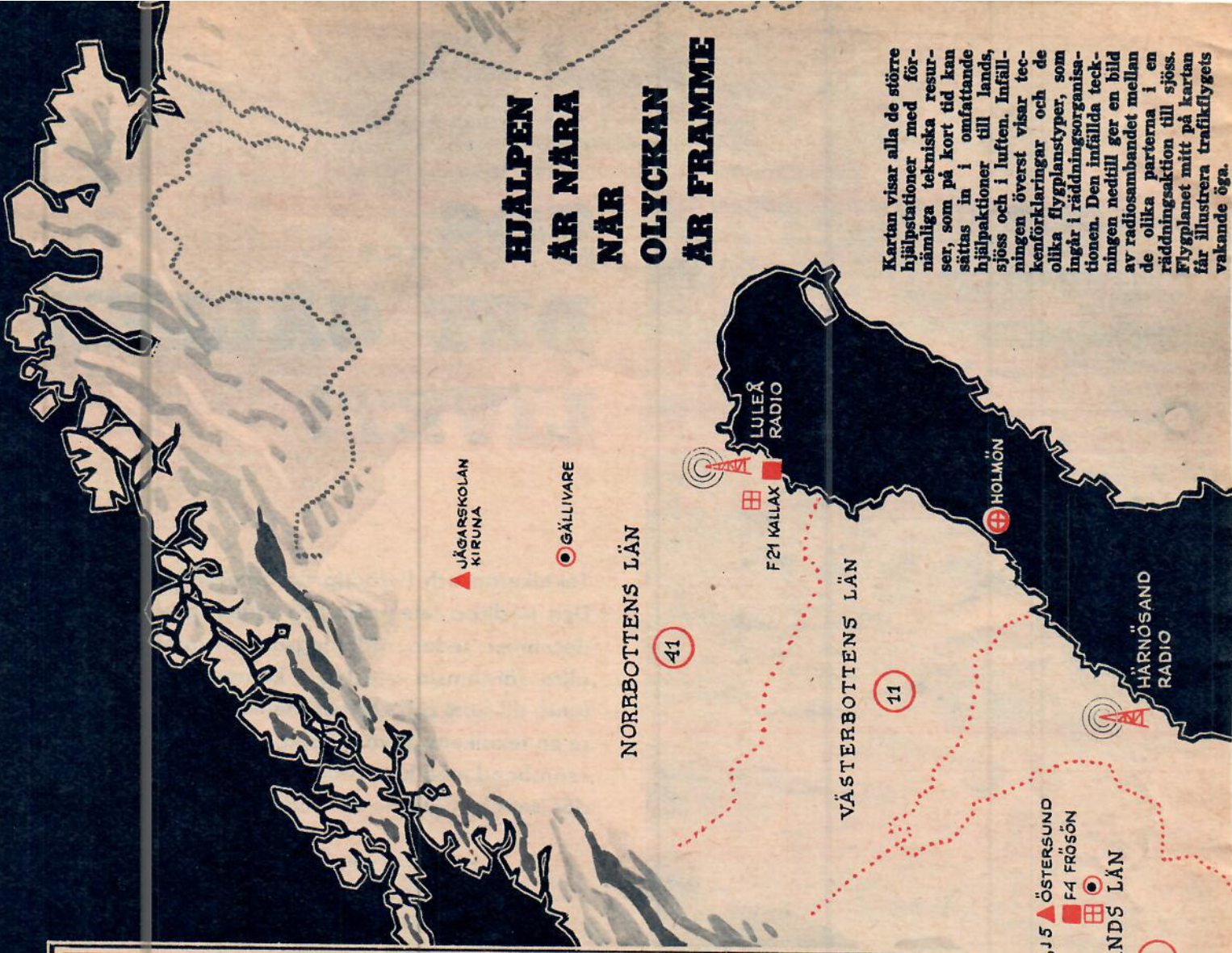
■ ANTAL FRIVILLIGA RÄDDNINGSPATRULLER

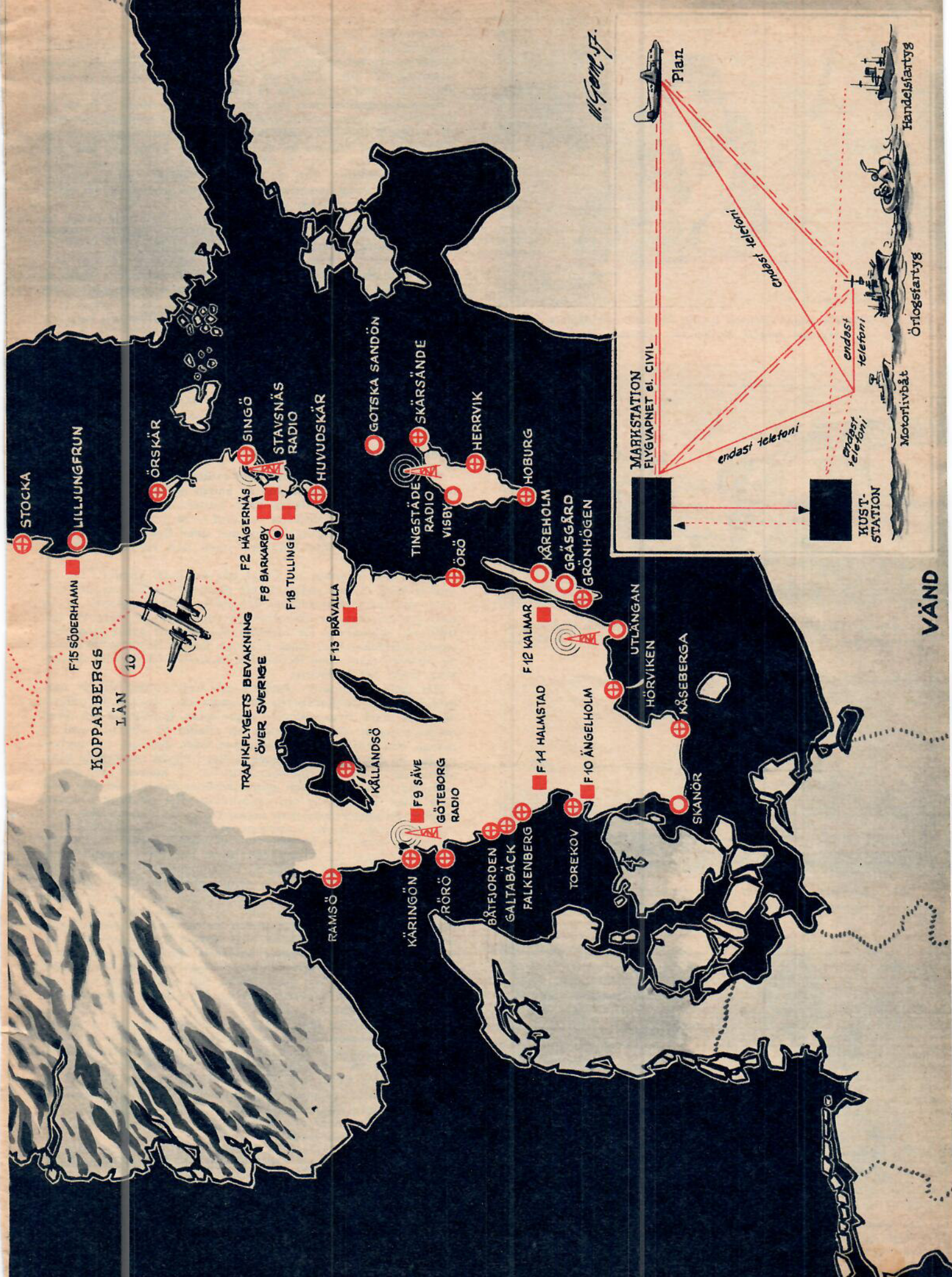


VESSLOR FÖR FJÄLLRÄDDNING FINNS I NORRLAND

HJÄLPEN ÄR NÄRA NÄR OLYCKAN ÄR FRAMME

Kartan visar alla de större hjälpstationer med förnämliga tekniska resurser, som på kort tid kan sättas in i omfattande hjälpaktioner till lands, sjöss och i luften. Infällningen överst visar teknikenförklaringar och de olika flygplanstyper, som ingår i räddningsorganisationen. Den infällda teckningen nedtill ger en bild av radiosambandet mellan de olika parterna i en räddningsaktion till sjöss. Flygplanet mitt på kartan får illustrera trafikflygets vakande öga.





STOCKA

LILLJUNGFRUN

ÖRSKÄR

SINGÖ

STAVSNÄS RADIO

HUVUDSKÄR

GOTSKA SANDÖN

TINGSTÄDE RADIO

SKÄRSÄNDE

HERRVIK

HOBURG

KÅREHOLM

GRÄSGÅRD

GRÖNHÖGEN

F15 SÖDERHAMN

KOPPARBERGS LÄN 10



TRAFIKFLYGETS BEVAKNING ÖVER SVERIGE

F2 HÄGERNÄS

F8 BARKARBY

F18 TULLINGE

F13 BRÄVALLA

F9 SÄVE

GÖTEBORG RADIO

F14 HALMSTAD

F12 KALMAR

F10 ÄNGELHOLM

UTLÅNGAN

HÖRVIKEN

KÅSEBERGA

KÄLLANDSÖ

RAMSÖ

KÄRINGÖN

RÖRÖ

BÅTFJORDEN

GALTABÄCK

FALKENBERG

TÖREKÖV

SKANÖR

MARKSTATION FLYGVAPNET el. CIVIL

Plan.

endast telefoni

endast telefoni

endast telefoni

endast telefoni

Handelsfartyg

Örigsfartyg

Motorfartyg

W. G. M. 1947.

VÄND



Stabstrafikledare Yngve Paulsson (t. h.) och förste trafikledare Lennart Coldén på Cefyl ger snabba direktiv för räddning vid katastroflarm.



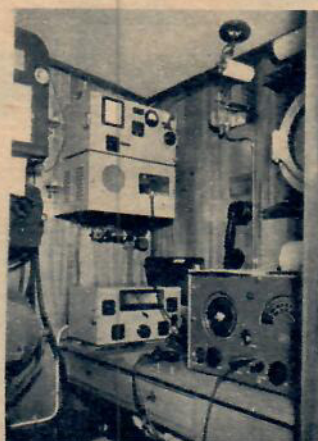
Ostermans helikopter har hämtat en svårt sjuk skärgårdsbo. Räddningskårens ambulans väntar på Bromma. Snabbare kunde den sjuke inte fått hjälp



SOS... Sjöräddningen har fått stort larm. Livräddningskryssaren Hjälparen trotsar elementens raseri och ilar med högsta fart till undsättning.



En välutrustad fjällpatrull betyder räddningen när snöstorm och stora avstånd släcker livslusten.



Den tekniska utrustningen på Sjöräddningssällskapets kryssare står på toppen av vad tekniken kan ge.

(Forts. från sid. 7)

ningssällskapets välutrustade och alltid startberedda livräddningskryssare och mindre livräddningsbåtar. Delar av alla dessa organisationer eller allihop på en gång kan sättas in i en enda jätteaktion med bara några få timmars varsel.

Sjöräddningssällskapet, som förresten fyller 50 år i år, är en rent frivillig organisation. Parollen är: rädda människoliv utan att ta betalt! 250—300 människor runt alla våra kuster och vid Vätern är fast knutna till sällskapet men ännu mer folk kan sättas in — den övriga besättningen rycker in när det gäller en räddningsaktion. Och de får ingen lön för att de räddar människoliv, endast ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Salta gossar, som står pall när havet ryter.

Befälhavaren på dessa kryssare arbetar helt och hållet på eget initiativ. Han har kontakt med kustradion men får därifrån endast direktiv om att en katastrof har inträffat.

Hjälpkryssarna ligger alltid i högsta beredskap på sina stationer från Strömstad till Haparanda. Mellanområdena täcks av räddningsbåtar, som är mindre än kryssarna och inte har samma förmåga utrustning som dessa.

Radio, radar, raketapparater, ekolod, radiopejling och logg hör till kryssarnas standardutrustning.

Motto för all sjöräddning är: alla, som har resurser vid sjöräddningsfall, skall vara med. Larmet om en katastrof kan sedan ha kommit från en vaken fiskargumma långt ute på en kobbe, en trafikflygare på New Yorkplanet, en fyrvaktare, en SOS-signal till någon kustradiostation, ett förtvivlat rop på hjälp från någon utländsk radiostation eller på vilket annat sätt som helst.

"CEFYL" VAKAR I LUFTEN

Så snart ett flygplan, civilt eller militärt, havererat eller saknas, eller så snart flygspaning av annan anledning behövs över svenskt område eller längs våra kuster kopplas Flygvapnets centrala flygsäkerhetsledning — Cefyl — in. I vardagslag sysslar Cefyl med fördelning av luftrummet över Sverige så att flygvapnets övningar inte kolliderar med den civila lufttrafiken eller tvärtom.

Den första åtgärden på Cefyl när ett larm kommit blir att med ledning av den senast kända positionen bestämma det område som skall genomsökas. Så snabbt som flygplanen i dag förflyttar sig kan en osäkerhet på endast ett par minuter beträffande tidpunkten för haveriet medföra att spaningsområdet måste utsträckas över stora delar av landet. Stora resurser och en perfekt organisation fordras för att snabbt få området genom-sökt. Cefyl har bådadera.

När spaningsområdet bestämts ger Cefyl order till de omkringliggande flygflottiljerna att sköta den direkta spaningen. Jämsides med flygspaningen organiserar flottiljerna då även markspaningen. Det är viktigt att snabbt få kontakt med så många som möjligt inom spaningsområdet som kan ha upplysningar om det försvunna planet. Enligt i förväg utarbetade listor alarmeras landsfiskalerna, som i sin tur tar kontakt med övriga polismän i sitt distrikt och andra personer som kanske sett eller hört något. En rapport om motorbuller eller ett brak i skogen innebär att spaningarna kan koncentreras till den platsen. Fyr- och lotsplatser liksom brandtorn och andra observationsplatser alarmeras också. Vid haverier utefter kusterna eller över öppna havet alarmeras kustradion och tullen och även flottans båtar och civila fartyg kan kopplas in i spaningsarbetet.

Ibland kan det på grund av dåligt väder eller andra omständigheter ta flera dygn innan spaningarna ger resultat. Under sådana förhållanden måste den del av spaningsområdet som ligger över havet undan för undan ändras med hänsyn till vind och ström. Cefyl bor granne med flygets väderleksstation och får ständigt färsk rapport om sikt, vind, ström och andra förhållanden som kan inverka på spaningarna. Tack vare exakta beräkningsmetoder kan man på så sätt ganska väl veta var man skall söka en haverist även om flera dagar förflutit sedan han först saknades.

För en tid sedan kom t. ex. en motorbåt på drift i Gävle-bukten. De ombordvarande fick inte igång motorn och hade inga åror. Långvarig tjocka gjorde att dagarna gick utan att man fick tag på båten. Men med hjälp av väderleksuppgifterna kunde man på Cefyl hela tiden pricka in dess troliga läge på kartan. De första dagarna drev den norrut i Bottenviken, sedan över mot finska sidan och så åter söderut. Efter 10 dygn återfanns den strax norr om Åland endast några sjömil från det på Cefyl beräknade läget.

När det gäller både smärre trafikolyckor och större katastrofer finns det en mängd olika privata räddningsorganisationer, som från sina stationer över hela landet kan gripa in. Dessa räddningskårer har både radiobilar, ambulanser, grodmän, bärgningsbilar och andra moderna tekniska hjälpmedel i sin tjänst.

Kartan på nästa uppslag visar hur de stora livräddningsorganisationerna är placerade och hur väl de täcker landet — framför allt Sveriges långa kuster.

RÄDDNINGEN I PLÅNBOKEN



Sverige har ställt sig i spetsen för en internationell livräddningsorganisation, som revolutionerar all räddningsverksamhet. En sinnrik liten radiosändare, som skall kosta endast 100 kronor och bli var mans egendom, garanterar hjälp för en nödställd.

Pengarna eller livet?

Inför en sådan situation väljer väl 99,99 procent att offra allt de äger i materiella tillgångar för att få behålla livhanken. Men när det gäller att förebygga faror är man i allmänhet litet snålare: säkerhetsanordningar av alla slag skall kosta så litet som möjligt. Det är först när döden tittar en i ögonen, som man hur gärna som helst skulle vilja ge bort allt — utom livet.

Detta faktum hade kapten *Hans Hansson* i Sjöräddningssällskapet klart för sig när han beslöt sig för att ta ett initiativ, som kommer att revolutionera all hjälpverksamhet i samband med katastrofer av olika slag — till lands, i luften och på sjön — över hela världen.

Kapten Hansson säger:

—Vi har i alla tider varit på jakt efter en anordning av något slag, som snabbt talar om att en olycka skett och som samtidigt på kortaste möjliga tid ger tips om var de nödställda befinner sig. Det skulle vara en »pjäs», som meddelade dessa uppgifter timme efter timme och som fungerade även om den nödställda själv inte kunde göra någonting för att bli uppmärksamrad.

Nu har vi hittat denna välsignelserika anordning.

Det engelska bolaget Ultra Electric Limited har nämligen konstruerat en mycket liten radiosändare, som oavbrutet i 20 timmar sänder ut en nödsignal i etern. Denna apparat kan lätt anbringas på personer, som skall ge sig ut på riskfyllda uppdrag. Engelsmännen konstruerade denna apparat, som de kallade för SARAH (Search And Rescue And Homing), speciellt för flygvapnet. Men den blev för dyr för vanligt enkelt folk. Dessutom ställde vi krav på att man inte skulle behöva flygplan för att lokalisera den nödställda.

Men nu är vi på väg att få det som vi vill. Det engelska bolaget har framställt en liten sändare, som kostar 200 kronor. Den består endast av en plånboksstor, vattentät dosa, som innehåller batteri och sändare. Runt dosan är en enkel spiralantenn virad, den nödställda behöver bara riva loss en bit tape eller ett lås av annan konstruktion så springer antennen upp av sig själv. Samtidigt som antennen flyger upp börjar sändaren fungera. Den arbetar som ett hjärta — sänder ut en pulserande signal. Aktionsradien för sändaren, som arbetar med ultrakorta vågor, är c:a 3 mil om antennen sticker upp från vattenlinjen och mottagaren sitter placerad i ett fyr torn eller något liknande. Finns mottagaren i ett flygplan kan räckvidden bli upp till 10–12 mil under gynnsamma förhållanden.

Ytterligare ett krav vi ställde på SARAH, för att den skulle gå in i den allmänna livräddningen var en enkel anordning, som talade om att sändaren börjat arbeta och att det alltså fanns en människa i livsfara inom ett visst område.

Fabriken konstruerade då en mottagare, som kan monteras upp i fyr torn när det gäller sjöräddning, på höghus, luftbevakningstorn eller liknande höga punkter då det är fråga om att bevaka områden i land. Denna larmapparat skall också kunna monteras på flygplan och båtar. Den lilla sändarens signal tas upp av en antenn och påverkar en larmklocka, som talar om för fyrvaktaren eller den, som skall bevaka anläggningen, att en människa är i nöd inom ett visst område från larmplatsen.

När det sedan gäller lokaliseringen av den nödställda finns det en televisionsliknande sökarapparat, som tar upp nödsändarens signaler. En kurva på televisionsskärmen får ett visst bestämt utseende, då livräddningsbåten, flygplanet eller markpatrullen har den exakta riktningen mot den nödställda.

Fullt perfekt blir den här lilla nödsändaren först när man fått fram batterier, som aldrig behöver bytas ut. Sådana finns att få men än så länge använder man i SARAH batterier, som måste bytas efter två år. Det är en stor svaghet hos apparaten. Vidare vill vi ha ned kostnaden till omkring 100 kronor. Först då kan det bli »var mans egendom».

SARAH kan rätt utnyttjad garantera skydd för sin ägare över hela världen under förutsättning att vi får till stånd det internationella samarbete vi siktar på.

Inom sjöräddningen, där vi först kommer att lansera den nyttiga lilla apparaten, siktar vi först och främst på att alla fiskebåtar och andra fartyg, som av ekonomiska eller tekniska skäl inte har tillgång till radio skall utrustas med SARAH. Vad den lilla sändaren kommer att innebära för t. ex. fjällräddningen kan var och en förstå — genom snöstorm och dimma kan en räddningspatrull gå rakt på en människa som gått bort sig.

Omfattande prov med SARAH gjordes nyligen i Hanöbukten — de första i sitt slag i världen. 15 fiskebåtar, räddningskryssaren Dan Broström och civila flygplan deltog och det framgick med all tydlighet hur ovärderlig SARAH kommer att bli.

SVERIGE KAN INTE FÖRSVARAS

En ändring i de militära målsättningarna är inget ovanligt i dessa tider. Händelserna i Ungern och Egypten har gjort att man i många länder ansett sig böra se om sitt försvar. Men i Sverige tvingar den kommande försvarsbudgeten — om den går igenom — fram en ändring av annat slag. Det blir den största omläggningen sedan åren efter kriget men det blir en minskning i stället för en ökning av försvarsstyrkan. Målet att försvara hela landet och i det längsta hindra en angripare att få fast fot här kan inte nås. Vid ett anfall måste stora delar av landet uppges utan strid och försvaret koncentreras till de viktigaste delarna. Överbefälhavarens långtidsplan från år 1954 syftade till en omorganisation av försvaret med bibehållen styrka och andel i nationalbudgeten. Den har statsmakterna inte tagit ställning till. Nu räcker medlen varken till en omorganisation eller till att behålla den vi har.

Av LARS ROSENGREN

Krigsmakten har råkat i kläm mellan de ekonomiska sköldarna i budgetförslaget. Anslagen räcker inte för att i fortsättningen försvara hela vårt land.



ARMÉN 776 miljoner**960 miljoner**

Bland de angelägnaste ärendena märks modernisering av vissa artilleridivisioner, nyan-kaffning av terränggående fordon och övergång till ny fältuniform.

899 miljoner

Nedprutningen innebär bl. a. att planerade beställningar för 100 milj. inte kan placeras. Nya terränggående fordon nödvändiga för transport av redan moderniserade artilleriförband kan inte anskaffas. Fortsatt modernisering av artilleriet kan inte komma till stånd. Övergången till den fastställda nya fältuniformen kan endast ske i takt med nedslutningen och kommer att ta ca 30 år.

MARINEN: 404 miljoner**454 miljoner**

Viktigaste utgiftsposter: Nyan-skaffning av fartyg, nybyggnad av batterier och anskaffning av pjäser för kustartilleriet.

416 miljoner

Följden av nedprutningen blir att en planerad beställning av fyra nya kustminsvepare utgår. Genomförandet av kustartilleriets sexårsplan för löpande anskaffningar försvåras eller omöjliggörs. En försvagning av kustartilleriet blir oundviklig.

FLYGVAPNET: 738 miljoner**863 miljoner**

Främst på listan står en förstärkning av nattjakten, telemotmedel (radarstörning o. d.) som nödvändig förstärkning av luftförsvaret, omarbetning av basorganisationen med hänsyn till atombombhot, ökad lagerhållning av ammunition och drivmedel.

774 miljoner

Följden blir att beställningarna på ny flygmateriel minskar med 150 milj., ingen förstärkning av nattjakten kan göras, anslagen till nya baser minskar med mer än 50 proc. och blir mindre än under löpande budgetår, lagerhållningen av ammunition och drivmedel snarare minskar än ökar vilket medför starkt reducerad uthållighet i krig, en önskad höjning av de flygande förbandens kvalitet och trim kan inte bli av eftersom det inte finns pengar till en ökning av flygtidsnormerna.

STABER, FÖRVALTNING o. ANDRA GEMENSAMMA POSTER: 151 miljoner**194 miljoner****163 miljoner****TOTALT 2.070 miljoner****2.471 miljoner****2.242 miljoner**

Försvarets omdaning och modernisering är en tidskrävande process. Närmare ett årtionde kan förflyta från det man börjar projektera ett nytt vapen till dess det tillförts förbanden i tillräcklig omfattning. Under hela den tiden måste försvaret kunna fylla sin uppgift utan det nya vapnet. Man får för den skull inte satsa enbart på atomvapen, robotraketer och andra undervapen som kanske kan revolutionera försvaret. I väntan på dessa måste krigsorganisationen tillföras tillräckliga mängder av de vapentyper som redan finns och som säkert behövs även i framtiden trots robotar och raketer. Anslagen till vapenanskaffning får inte prutas därför att vi kanske kan skaffa bättre vapen om några år. »Landet måste försvaras i dag», yttrade försvarsministern nyligen. Yttrandet rimmar dåligt med de militära anslagen i årets budgetförslag.

De fasta kostnaderna medför att en prutning av anslagen med t. ex. 10 proc. innebär för arméns del en ungefär dubbelt så stor minskning i försvarsstyrkan. Alla staber, förvaltningar och skolor kostar lika mycket oavsett anslagens storlek och den tekniska grundutrustningen kan man inte snåla in på. Telekommunikationer, luftbevakning, maskering o. d. är utgiftsposter som inte går att ändra. De fasta kostnaderna uppgår till ca 50 proc. Hela inknappningen måste alltså göras på den andra halvan av anslagen d. v. s. genom en minskning av förbanden i krigsorganisationen.

UNIFORM ELLER KANONER

De direkta anslagen för materielanskaffning prutas för arméns del med över 30 miljoner kronor. Eftersom endast en tredjedel av materielens pris betalas vid beställningen innebär prutningen att de planerade beställningarna måste minskas med ca 100 milj. kr. På materielanskaffningslistan finns många poster och alla är lika nödvändiga. Att avgöra vilken post inbesparingarna skall gå ut över är inte lätt.

Man vill inte gärna minska beställningarna av moderna grovkalibriga kanoner som skall ersätta de gamla 7,5 cm-pjäserna som tjänat ut. Lätt fjärrpansarvärn står också på listan men minskar man på den posten ställs infanteribrigaderna utan fjärrpansarvärn. Vad detta skulle innebära i dagens läge är inte svårt att föreställa sig. Händelserna i Ungern bör ha gett var och en påminnelse om pansarvärnets nödvändighet. Eldledningsmateriel för luftvärnet skall anskaffas. Minskar man på

den posten kan pjäserna inte utnyttjas till fullo. Våra i övrigt moderna lv-batterier får då inga möjligheter att träffa nutidens överljudsplan. Övergången till den nya fältuniformen innebär minskade påfrestningar för soldaten i krig. Den posten kan man inte gärna snåla på o. s. v. hela listan igenom.

Till den dystra bilden hör dessutom att den nuvarande planen för armén går ut 1962-63. En ny plan som skall efterträda den nuvarande har framlagts men till den har ingen ställning tagits i budgeten. I en tid när projektering av nya vapen tar nästan ett årtionde har man ingen plan för nästa femårsperiod. Om förhållandena inte ändras inom den närmaste framtiden är det ofrånkomligt att målsättningen för hela armén måste göras om.

KUSTARTILLERIPJÄSER I "MALPÅSE"

Den marina utvecklingen går mot mindre fartyg i större antal. De moderna stridsmedlen i synnerhet robotvapnen innebär i framtiden en möjlighet att utrusta små fartyg med vapen som ger stor effekt. En jagare kan ta robotvapen som i effektivitet motsvarar ett slagskepps artilleri. Förkrigstidens tunga flotta med pansarskeppen som ryggrad omvandlas successivt till en lätt flotta med huvudsakligen jagare, fregatter, minsvepare, ubåtar och motorpropellerbåtar.

Omdaning kan av ekonomiska skäl endast ske undan för undan som de gamla fartygen faller för åldersstreck och ersätts med nya. Den nuvarande flottplanen omfattar ersättningsbyggen för fartyg som avföres ur flottan men ingen direkt förstärkning. Örlogsfartyg är emellertid långlivade farkoster och förvandlingen kommer att ta en lång följd av år.

Med de nu beviljade bemyndigandena kan dock inte ens ersättningsbyggena utföras. För ändamålet hade behövts 128 milj. men i budgeten har anslaget prutats med 28 milj. till 100 milj. Följden blir att bl. a. fyra kustminsvepare som skulle ha beställts måste strykas. 3 miljoner till fyra minsvepare av fiskefartygstyp beviljades däremot. De är nödvändiga för utbildning av den personal som i krig skall tjänstgöra på de fiskefartyg som rekvideras som hjälpminsvepare.

Än värre är förhållandena för kustartilleriet. Pjäserna till en rad nya kustbatterier är redan levererade men de befästningar där de skall uppställas är ännu inte byggda — och kan inte



I och med att Lansen kommit i serieproduktion finns möjligheten till en förstärkning av nattjakten. Men i budgetförslaget finns inga medel för ökade beställningar och nästa år är det redan för sent.



Ungernhändelserna aktualiserar en upprustning av pansarvärnet. Budgeten medför en besänkning



Fyra nya kustminsvepare av samma typ som de på bilden skulle beställas. Vi får nöja oss med fyra minsvepare av fiskerbåtstyp för utbildningsändamål.

byggas. Pengarna räcker inte. Anslagen till vapenanskaffning prutades med 20 procent och till befästningar från 18 milj. till 5 milj. De dyrbara kanonerna ligger alltså till ingen nytta i förråden utan att ett skott blir lossat. De tar visserligen ingen skada av lagringen och blir inte så fort omoderna men vad värre är, de kan inte utnyttjas i utbildningen. Den personal som skall skjuta med pjäserna när de äntligen kommer i eldställning har ingen möjlighet att öva på dem.

Anslagen till flyttning av Stockholms örlogsstation, en åtgärd som varit på tal i jämnt hundra år är så gott som obefintliga. Något annat hade man knappast väntat men flyttningen står mycket högt på marinens önskelista, jämsides med en önskan om flera bergtunnlar för fartygen. Anslagen till det ändamålet räcker till att i sakta mak fortsätta på de redan påbörjade men inte till några nya tunnlar. Större delen av flottan kommer även i fortsättningen att vara utan atombombsäkra baser.

Resultatet i stort blir för marinens räkning att verksamheten med nöd och näppe kan fortsättas men att försvarsgrenen i realiteten försvagas och att all långtidsplanering omöjliggörs.

FÖR SENT FÖR LANSEN

Flygvapnet har fått vidkännas de största prutningarna på anslagen. I alla andra länder gör man ansträngningar att förstärka luftförsvaret, i Sverige går utvecklingen åt rakt motsatt håll. Enligt en långtidsplan för flygmaterialanskaffningen begärdes för de sju åren 1957—1963 sammanlagt 5.076 milj. Planen var i enlighet med de av överbefälhavaren uppdragna riktlinjerna men en avsedd förstärkning av nattjakten var ej medtagen. Enbart för att behålla nuvarande organisation fordrades under samma tid 4.284 milj. men i budgetpropositionen har för sjuårsperioden upptagits endast 3.662 miljoner. Än mer betydande för hur flygmaterialanslagen beskurits är siffrorna för

kommande budgetår 1957—58. Från början begärdes 580 milj. men överbefälhavaren tvingades pruta det slutliga äskandet till 550 milj. För att bibehålla nuvarande organisation fordras 535 milj. och i budgeten anslås 490 milj. till ändamålet.

En tidigare föreslagen utbyggnad av flygplansbeståndet med 22 procent måste nu om inte anslagen kraftigt ökas utbytas mot en besänkning med 22 proc. och en flygflottill måste dras in. I stället för att jaktförsvaret som i dag är ofullständigt utbyggs till att omfatta hela landet måste det ytterligare inskränkas till endast de viktigaste delarna. Övriga delar av landet lämnas oskyddade så mycket mer som några telemotmedel, radarstörning o. d. inte kan organiseras. Anslaget till det ändamålet har helt strukits i budgetförslaget. Flygets ekonomiska läge blir så allvarligt att det rentav kan bli svårigheter att betala redan beställd material och nyanskaffningar för att hålla materielbeståndet på nuvarande nivå måste uppskjutas.

Även om anslagen om några år kraftigt ökas så att en återhämtning blir möjlig är det då för sent att beställa ytterligare flygplan av lansentyp för attack, nattjakt och spaning. Lansen har då undanträngts av Draken på produktionsschemat och Draken är huvudsakligen avsedd för jakt. Beställningarna av Draken kan dock utvidgas om större anslag beviljas i början av 1958. Återhämtningen kan i så fall börja i mitten på 1960-talet medan den välbehövliga förstärkningen av attack- och nattjaktflyget får vänta tills en ny attackplanstyp konstruerats och efterträder Draken i produktionen. En sådan förstärkning skulle sålunda om budgetförslaget går igenom inte kunna komma till stånd förrän i mitten på 1960-talet. Det vansinniga inträffar att under den tid då ett inhemskt, högmodernt attack- och nattjaktplan serieproduceras blir upprustningen av just den delen av flygvapnets verksamhet så eftersatt att verkningarna sträcker sig 10 år framåt i tiden.

1897 BARA BIL

1957 LÄCKERT LYXÅK

Av CURT BORGSTAM

Bilens historia omfattar kortare tid än en mansålder. Under denna tidsrymd har utvecklingen gått i rasande fart. Sekelskiftets primitiva motordrivna fordon har förvandlats till lyxåk med väldiga kraftresurser under motorhuven. Bilen har gjort människan till herre över avstånden och har kanske mer än något annat bidragit till den teknikens revolution, som präglar vårt samhälle av i dag. På de följande sidorna berättar Teknikens Värld om amerikanska och svenska bilars historia i ett unikt jättereportage. I färgsprakande bilder visas de stora bilmärkenas första och senaste modeller, och intressanta data ger en klar bild av den stora skillnaden mellan förr och nu.



Här är den första Scania. Den byggdes 1897 av Gustaf Eriksson och motorn var en tvåcylindrig liggande vattenkyld fotogenmotor. Tändningen skedde med tändrör av eldfast tegel, som upphettades med hjälp av blåslampa. Vagnfabriks AB i Södertälje, som Scania-Vabis hette på den tiden, hade skickat ut Eriksson på en studieresa i Europa innan bilen kom till.

VÄND!

IMPERIAL

Imperial var modellnamnet på en särskilt kraftig version av Chyslervagnen, introducerad 1926. Den kallades även Chrysler 80, enär dess 92 hk motor möjliggjorde en toppfart av hela 80 miles/h (ca 130 km/t). Ett speciellt »ansiktsdrag» hos Chrysler Imperial var de konkava inbuktningarna på kylare och motorhuv, en linje som lånats från brittiska Vauxhall. Imperial har sedermera varit namnet på Chyslers största modell. Så är fallet även i årets typserie. Imperial förses med den största motorn på 325 hk som i år har fått förstärkt ram- och vevlager. Vagnen har torsionsfjädring och hydraulisk automatväxellåda av typ Torque-Flite.

CHRYSLER

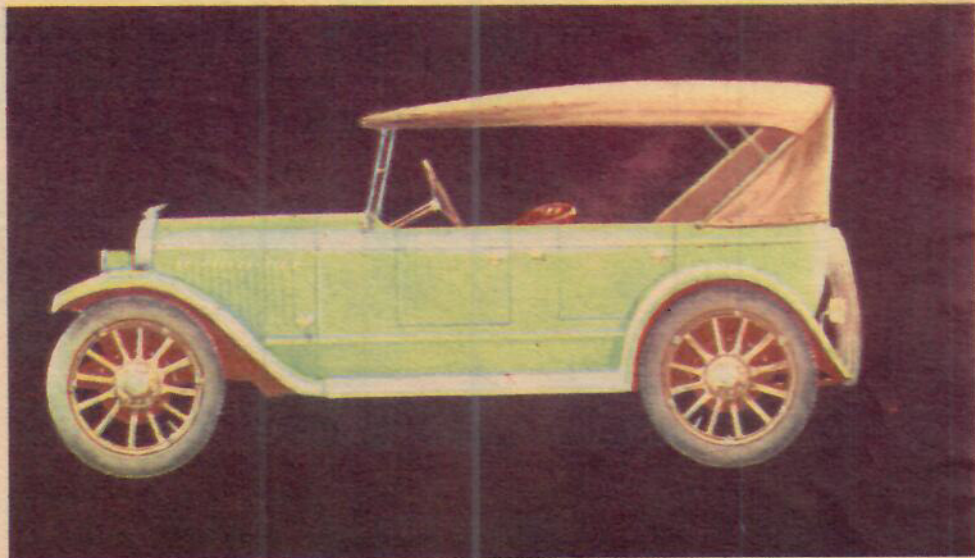
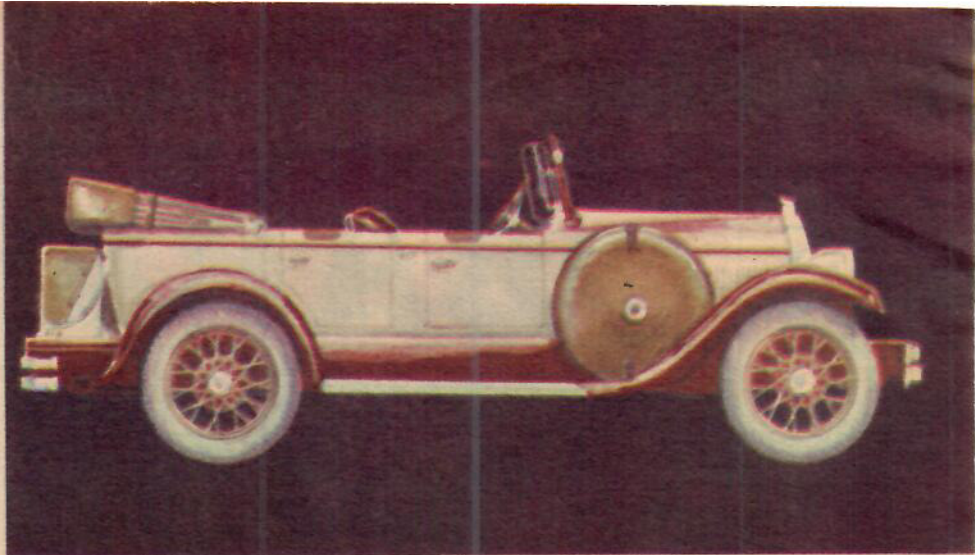
Firman grundades 1924 av den kände finansmannen med samma namn, genom övertagande av Maxwell- och Chalmers-fabrikerna. Chrysler har alltid byggt kraftfulla, stabila vagnar, och de första modellerna hade 6-cyl. 65 hk motor samt en så avancerad finess som fyrhjulsbromsar.

(Bland mera kända Chrysler-modeller bör nämnas Airflow som presenterades 1934. Den var extremt strömlinjeformad och hade självbärande kaross. Marknaden var dock inte mogen för den nya exteriören, och den efterträddes av normalare typer.)

Årets modeller har, liksom de flesta amerikanska vagnarna, fått lägre kaross och utpräglade bakfenor. Motoreffekterna varierar mellan 285 och 325 hk. Växellådan är tryckknappsmanövrerad. Mot extra pristillägg kan man få dubbla huvudstrålkastare, torsionsfjädring och kulleddförsedd framhjulsupphängning.

VOLVO

Den första Volvobilen konstruerades 1926, och 1927 var den första personbilen i en serie om 1.000 bilar klar att lämna fabriken. Den första serie-Volvon hade en 4-cyl. 28 hk motor. För att citera den tidens reklamprospekt hade den kraftiga trähjul i naturfärg av artillerityp med avtagbara fälgar, kaross av plåt på spant av ask och rödbok samt extra långa och mjuka halvelliptiska fjädrar. Mellan den första Volvon och nya Amazon ligger 30 års utveckling. Lådan på fyra hjul har förvandlats till ett stilrent fordon med mjuka, eleganta linjer. Det är en vagn byggd för snabb och säker körning. Instrumentpanelen är madrasserad och rutorerna ger god sikt. Motorn är en fyrcylindrig toppventilmotor, som ger 60 hk vid 4.500 varv/min. Toppfarten är 145 km/t, en väldig ökning jämfört med den gamla Volvons blygsamma 60 km/t. Ser man på de yttre måtten är skillnaderna inte så stora. Amazon har 2,6 m hjulbas, är 4,39 m lång, har 1,3 m spårvidd och den största bredden är 1,6 m. Motsvarande mått för den första serie-Volvon är för hjulbasen 2,8 m, längden 4,05 m, spårvidden 1,3 m och bredden 1,55 m.





FORTS.!



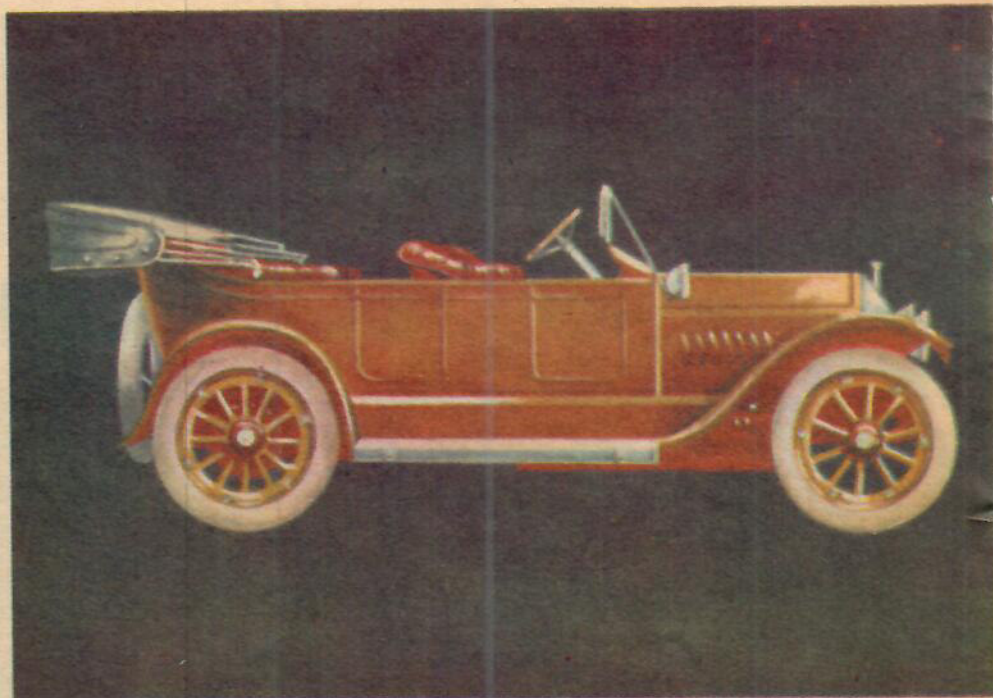


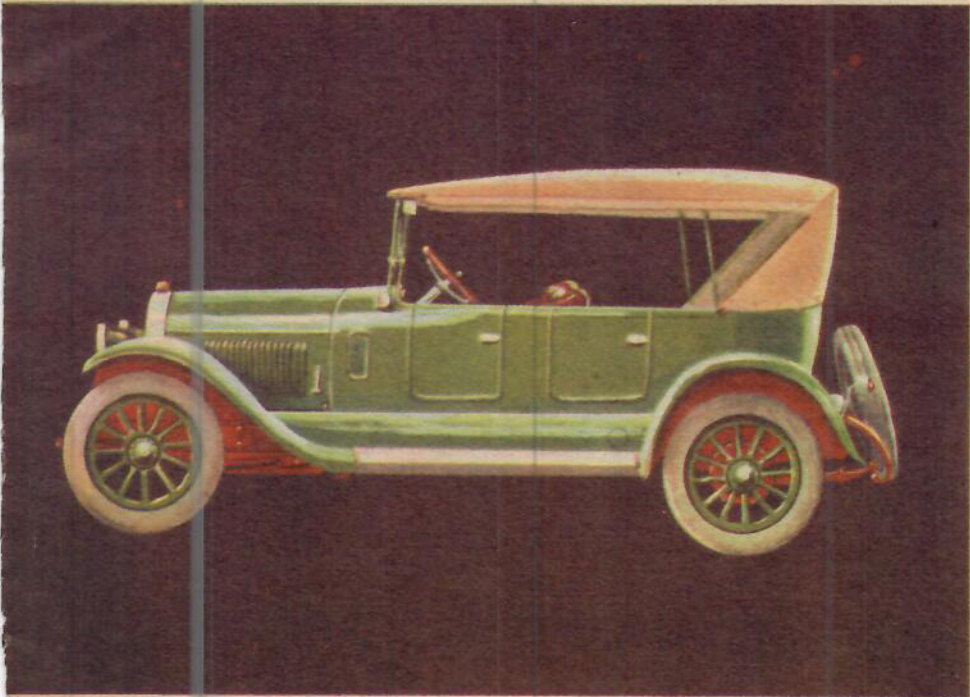
CHEVROLET

Firman grundades 1912 av bröderna Gaston och Louis Chevrolet, på sin tid berömda tävlingsförare. De första Chevroletmodellerna hade sexcylindrig motor, men sina största försäljningsframgångar vann firman sedan man koncentrerat tillverkningen till enklare fyrcylindriga vagnar. Redan 1919 intog fabriken i fråga om försäljning andra platsen efter Ford. Karakteristiskt för Chevrolet har alltid varit dess toppventilmotor, i motsats till de flesta andra amerikanska fabriker, som hållit sig till sidventiltypen.

Chevrolet var efter det senaste kriget det första amerikanska fabriker som serie-tillverkade en sportvagn, Corvette.

På 1957 års modell har, som främsta tekniska nyhet, införts direktinsprutning av bränslet i inloppsören, vilket system lanserats under försäljningsnamnet »Ramjet». Anordningen kan fås mot extra prisetillägg, och höjer effekten till 283 hk. Den nya Turboglide-växellådan har tre turbiner och två planetväxlar, samt en välkommen anordning som medger bromsning med motorn i utförsbackar. Chevroletvagnen på nästa sida tillhör märkets lyxösa Bel Air-serie.





LINCOLN

Lincoln-vagnen presenterades 1920. Den skapades, liksom Cadillac-modellerna från samma tid, av Henry Leland, en av USA's mest berömda bilkonstruktörer. Leland var stark anhängare av V8-motorer, och även Lincoln fick en sådan, med 60° vinkel mellan blocken. Då firman efter några år kom på obestånd inköptes den av Ford, och Lincoln kom därefter att representera Ford-koncernens lyxvagn, på sin tid i skarp kontrast mot Fords andra produkt, den enkla T-modellen. Då Ford 1934 införde V8-motorn även i sina enklare vagnar, fick Lincoln gå ett steg högre på skalan, och försågs med en 12-cyl. V-motor. 1938 års modell blev den strömlinjeformade Lincoln Zephyr, i mångas ögon en av de mest linjesköna vagnar som byggts. Numera har Lincoln åter en V8-motor. Effekten är 300 hk. Bland årets nyheter kan nämnas spärddifferentialen, som hindrar att det ena bakhjulet spinner oberoende av det andra i halt väglag. Lincoln har även infört det nya strålkastarsystemet med fyra huvudstrålkastare, varav två för helljus och två för avbländat ljus. Lincoln Premiere längst t. v. är en fyrdörrars hardtop modell.

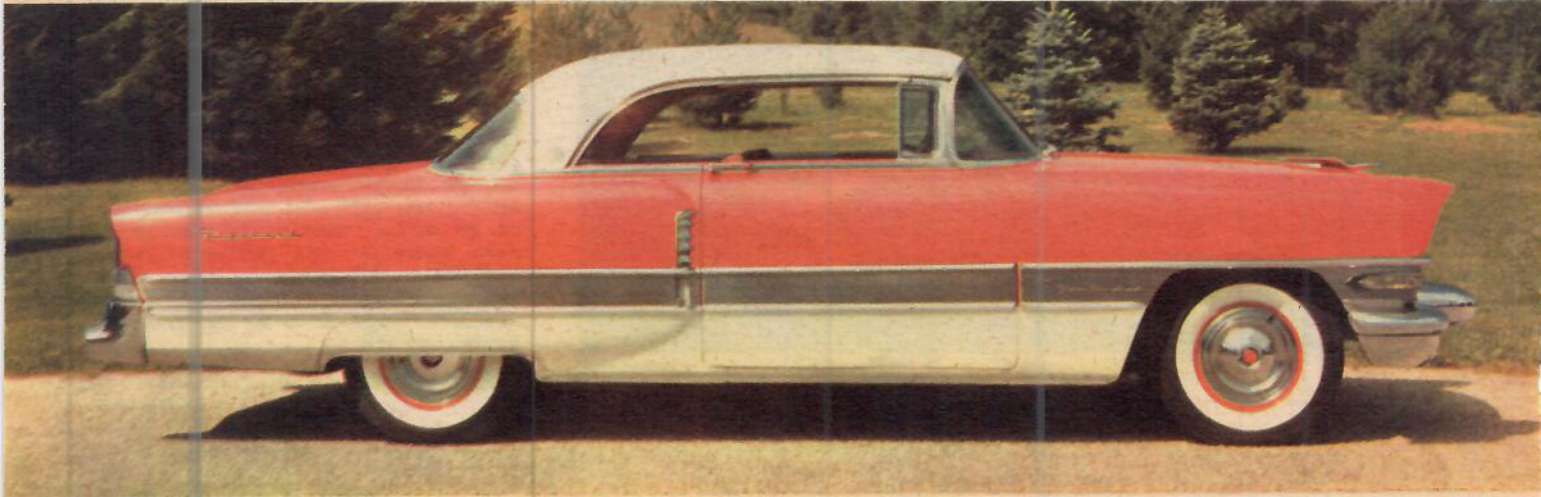
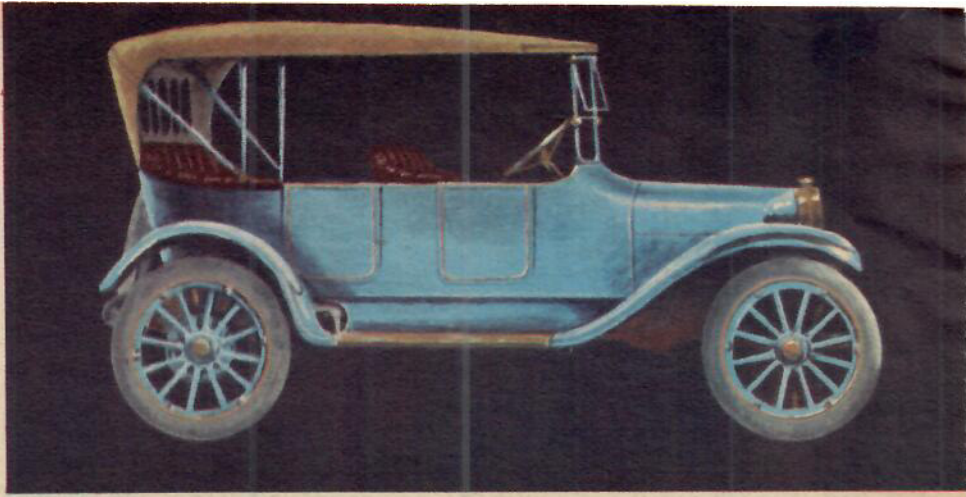
FORTS.!



DODGE

Firman grundades 1913 av bröderna Horace och Charles Dodge, vilka tidigare var kompanjoner till Henry Ford. (De utlöstes av Ford på villkor att de inte skulle starta någon konkurrerande fabrikation. Då Dodge-vagnen trots detta presenterades skedde det med den något genomskinliga ursäkten att den inte avsåg någon konkurrens med Ford!) De första vagnarna hade fyrcylindrig motor på 30–35 hk och en hjulbas av 2,8 m.

Dodge är numera inkorporerat i Chrysler-koncernen. Bland nyheterna på 1957 års modeller bör nämnas 14 tums hjul, vilka bidrar till den lägre karossen, torsionsfjädring och automatväxellåda av typ Torque-Flite mot extra tillägg. Bilden visar 245 hästars Royal med V8-motor.

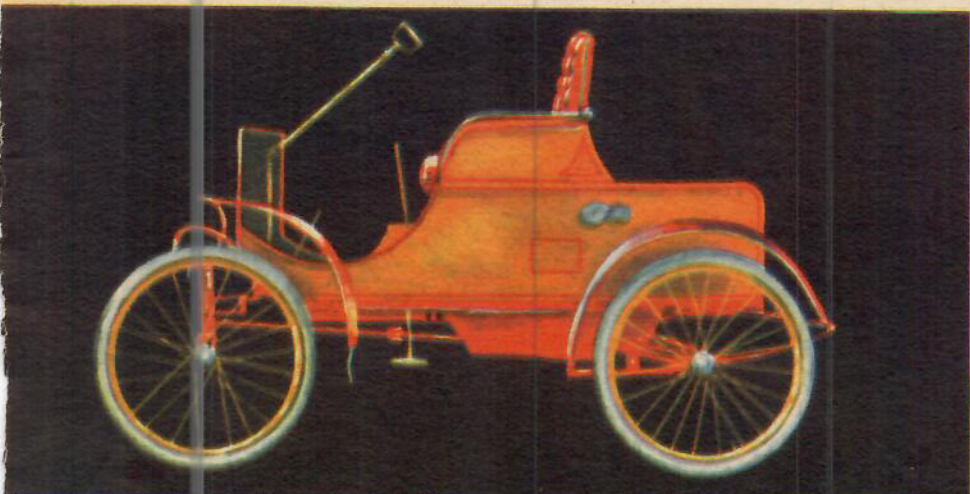
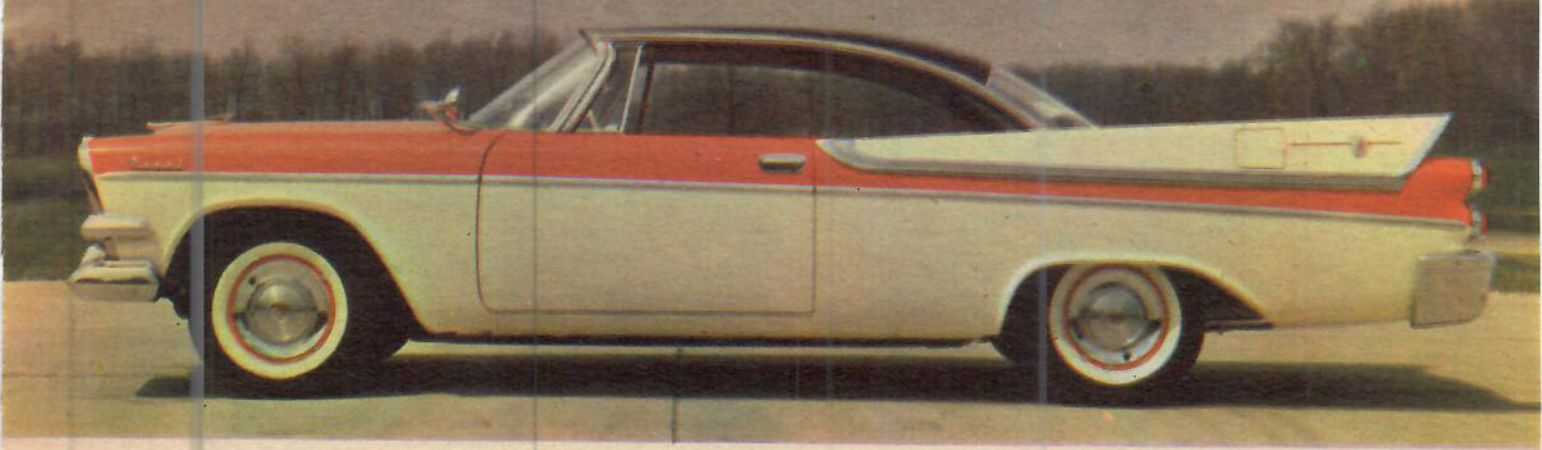


MERCURY

Mercury infördes 1939 som typbenämning för den största, och mest påkostade Ford V8-modellen. Den hade något kraftigare motor, 95 hk, mot den vanliga typens 85 hk. Hjulbasen var 2,95 m.

Årets Mercury har även V8-motor, men effekten är numera 255–290 hk. Karossen är 127 mm längre än i fjol, men har kunnat byggas 100 mm lägre, tack vare bl. a. mindre hjul med 14" diameter. Trots sänkt takhöjd är de nya karosserna rymligare. Formgivningen är inspirerad av Fords experimentmodell Turnpike Cruiser med det karakteristiska mönstret på bakfenorna.

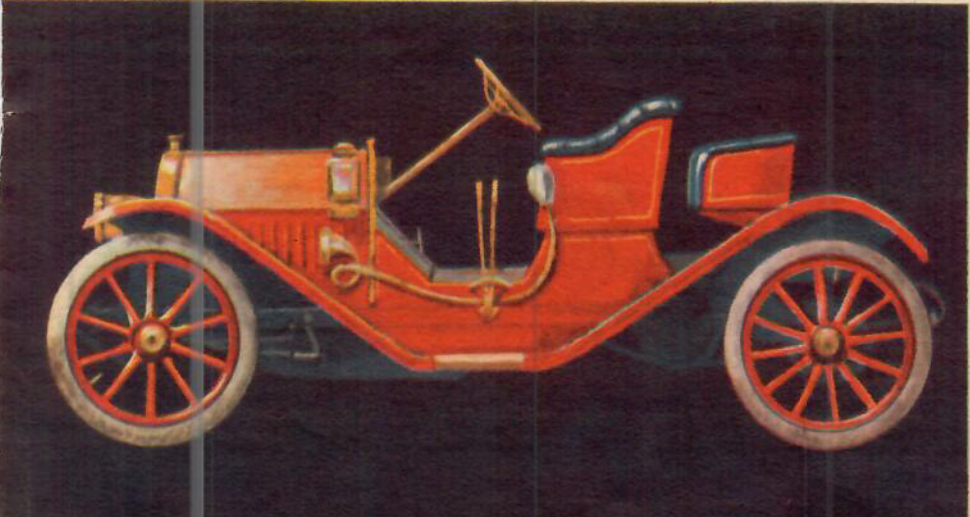
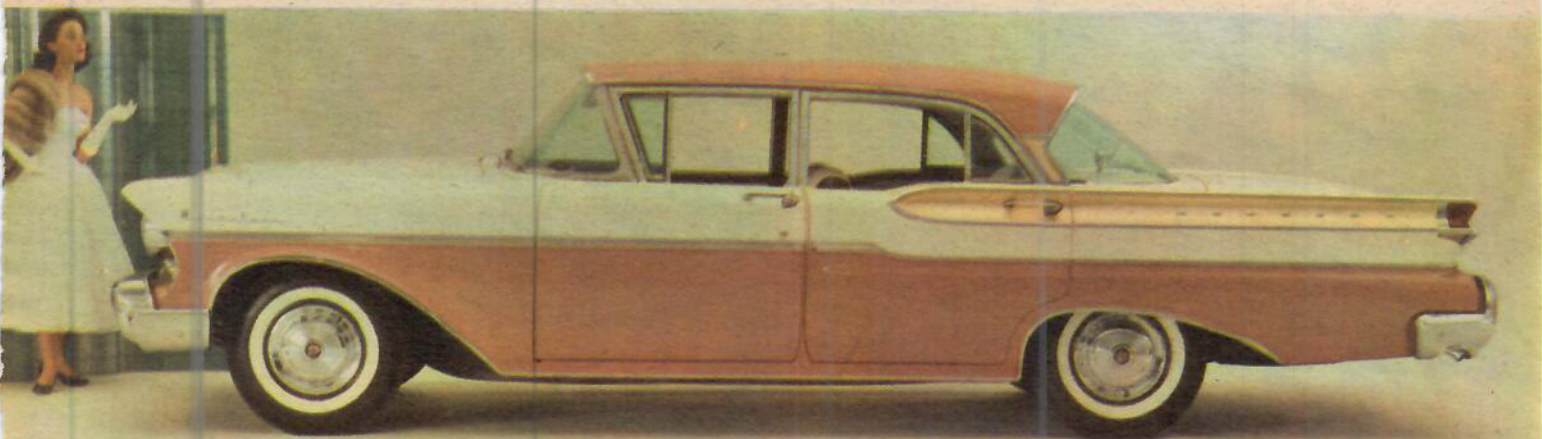




PACKARD

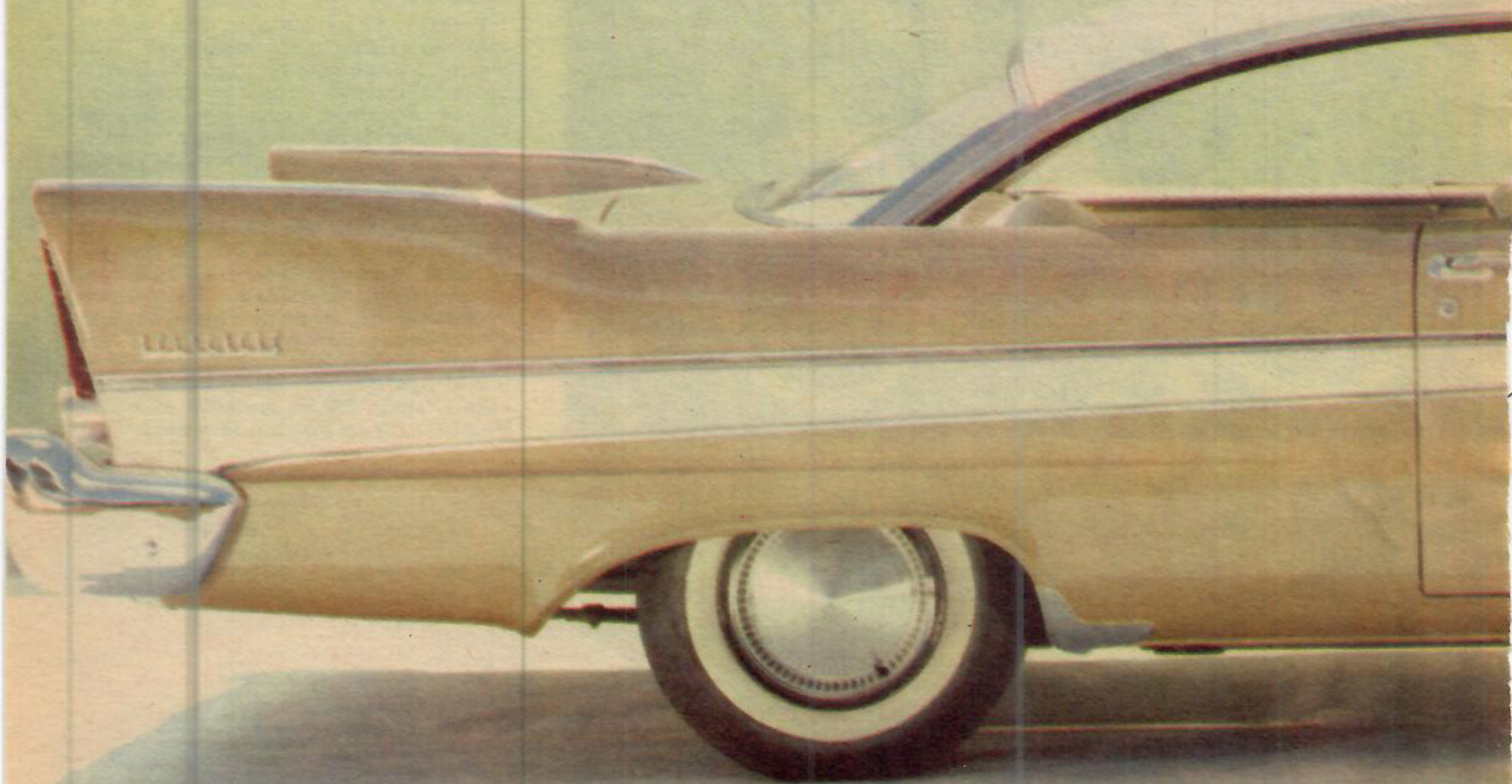
Packards första modeller, som byggdes 1899, var relativt enkla, med 1 cyl. 12 hk motor, tre utväxlingar och kedjedrift. Snart utvecklades emellertid Packard till ett av Amerikas elegantaste och mest högtstående vagnmärken. Firman var bl. a. den första som i USA tillverkade en 12-cylindrig bilmotor.

Numera har Packard en V8-motor, som i normalmodellen ger 290 hk, och i den mera luxuösa Caribbean 310 hk. För två år sedan väckte Packard sensation genom att som första amerikanska firma införa torsionsfjädring, ett av de bästa arven från de europeiska firmorna. Den största maskinella nyheten för i år är en spärrdifferential som automatiskt blockeras om ett bakhjul slirar. 290 hk modellen på bilden längst t. v. är en Packard four hundred.



HUDSON

Hudson uppträdde på marknaden första gången 1909 med en för dåtida begrepp relativt kraftig vagn med 20 hk motor. I likhet med flera europeiska bilar från denna tid, hade Hudson chassiram av trä, vilket ansågs ge mjuk och skrammelfri gång. Stora, rymliga vagn typer i den medelhöga prisklassen, har sedermera alltid varit firmans kännemärke. Så är fallet även med årets modeller, som har 255 hk V8-motor med kompressionsförhållande 9:1, fyrdubbel förgasare och dubbla avgasrör. Hudson var en av de första amerikanska fabriker, som gick in för ett extremt lågt och brett byggnadssätt hos vagnskorgen. Hardtop-modellen, som representerar dagens modell, är en Hornet V8.

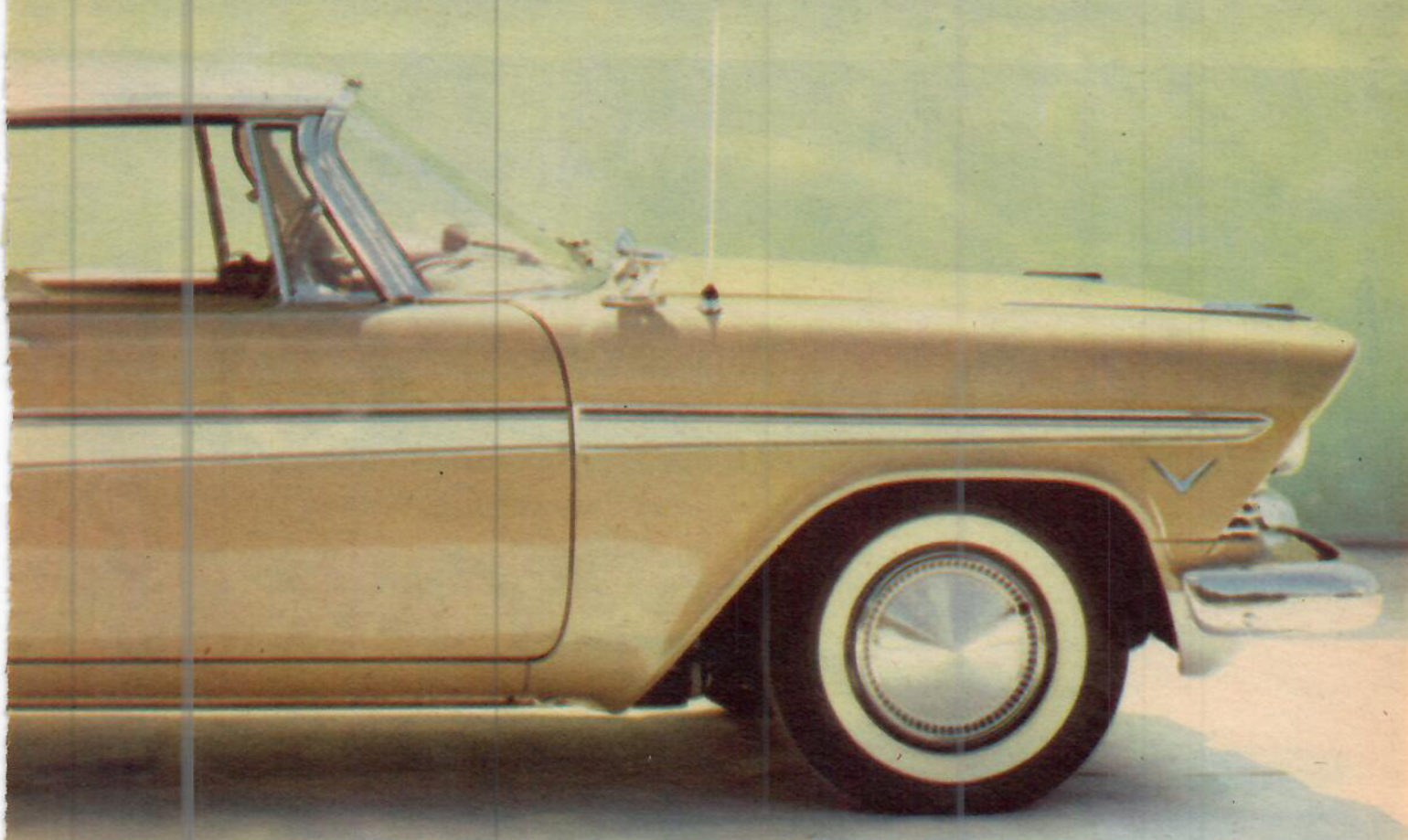


PLYMOUTH

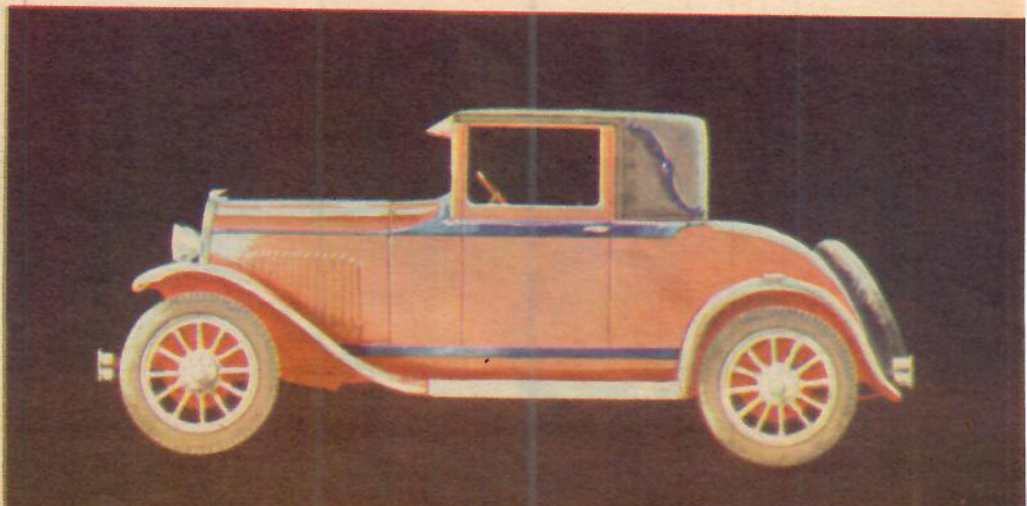
Märket Plymouth tillkom ursprungligen under namnet Maxwell år 1904. Fabriken övertogs emellertid år 1924 av Chrysler, som tillverkade vagnen som en billigare

upplaga med 4 cyl. 45 hk motor (medan Chrysler-vagnarna hade större 6-cyl. motorer). Plymouth återkom under eget namn 1929. Plymouth har i allmänhet betraktats som den populära amerikanska familjebilen till måttligt pris.

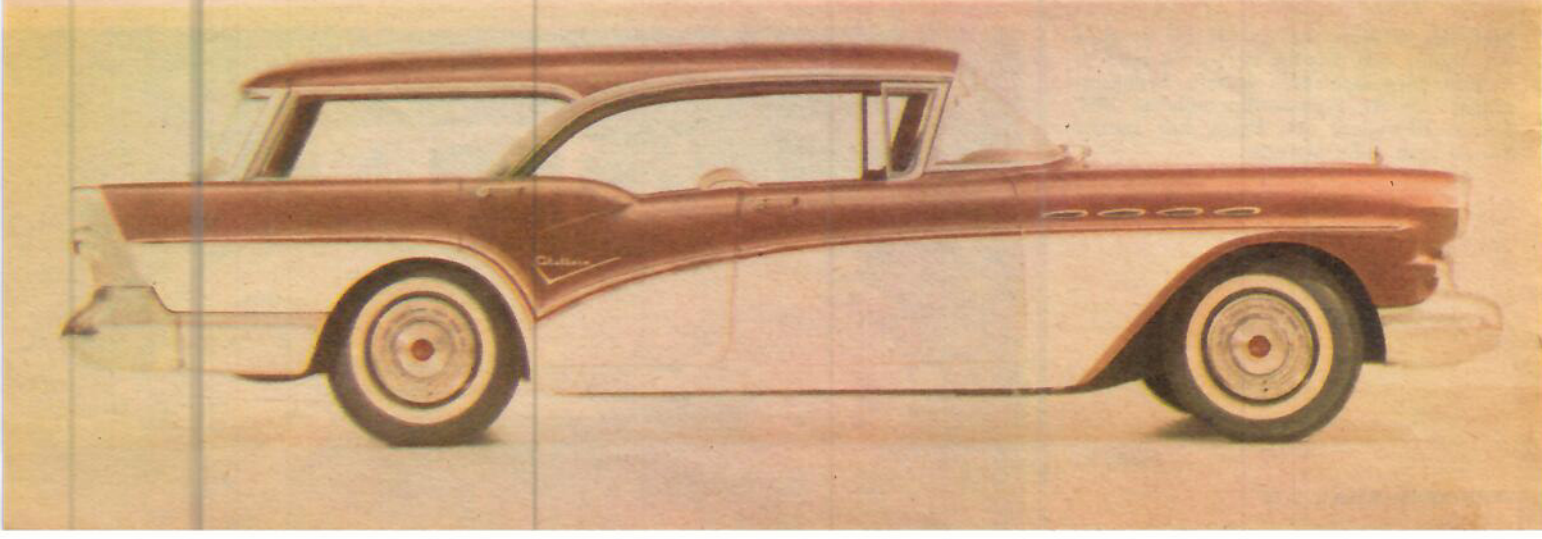
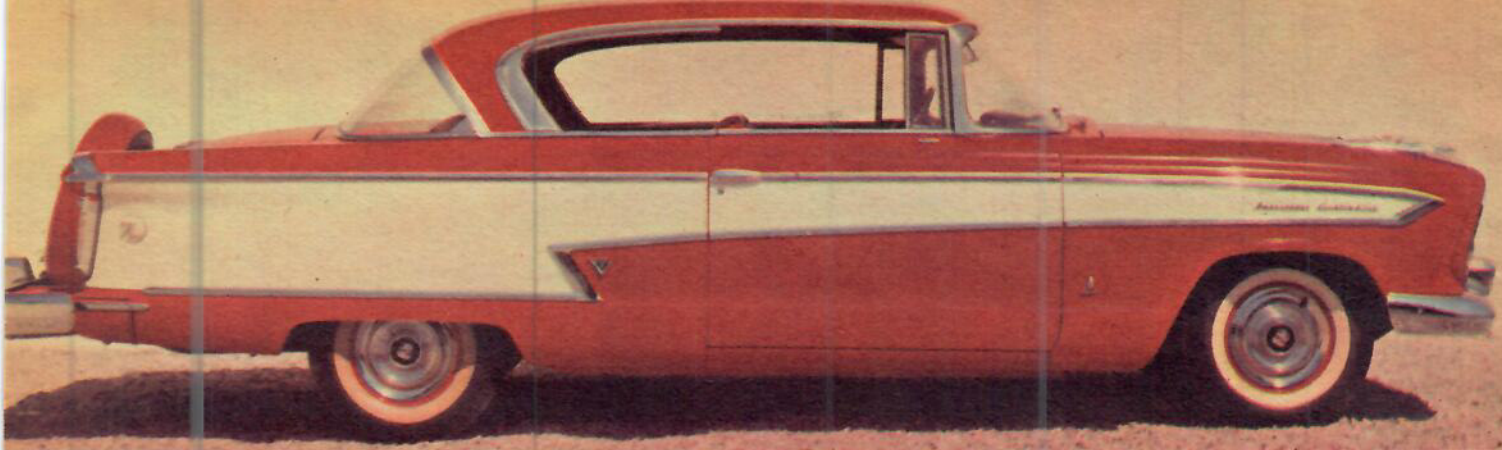
1957 års modeller har ny form på bakfenorna, samt nykonstruerad framvagn med kulleder och torsionsfjädring. Bakfjädrarna är mjukare och placerade närmare hjulen. Hela hjulupphängningen är vibrationsisolerad med gummikuddar. Ef-



fekterna varierar mellan 132 hk ur en 6 cyl. motor och 235 hk ur en V8 med 4-dubbel förgasare och dubbla avgasledningar. De tre Plymouthmodellerna 1957, Savoy, Belvedere och Plaza, har samma kaross men olika motorer.



FORTS.!



NASH

Firman bildades 1916 då den kände industrimannen Charles Nash inköpte Jef-fery-fabriken. Han hade rikliga erfarenheter att bygga på, eftersom han tidigare varit en av ledarna inom General Motors. Nash var redan från början en rätt påkostad vagn med tre olika storlekar av 6-cyl. motorer, och har sedermera legat i mellanprisklassen.

1957 års Nash har 255 hk motor med 4-dubbel förgasare. De senaste modellerna har självbärande kaross, vilken i år fått större uttag för framhjulen för att medge snävare vändradie. Framhjulen var tidigare helt inbyggda. Vagnen förses numera med fyra strålkastare, två i vardera framflygeln. Det som skiljer Nash från Hudson är det friliggande reservhjulet bak.

STUDEBAKER

Studebaker började sin verksamhet 1902 med att bygga elektrobilar, vilka i seklets början var rätt populära och kända för sin tysta och mjuka gång. Deras prestanda var dock blygsamma, med en toppfart av blott 20 km/t. De första bensindrivna Studebaker-bilarna byggdes 1904. Firman har sedermera huvudsakligen byggt medelstora familjevagnar. Den har under efterkrigsåren ofta varit banbrytande i fråga om karosseriets form, (som dikterats av den kände bilkonstnären Loewy). Sålunda lanserades 1949 den breda bakrutan och det plana »akterdäcket», och för ett par år sedan kom Studebaker först med en låg, neddragen motorhuv. Årets nyhet är en ny form på bakfenorna, som är konkava och utåtlutande. Motoreffekten har i Golden Hawk, på bilden längst t. v. höjts till 275 hk, med kompressor.

PONTIAC

Pontiac har fått sitt namn efter en känd indianhövding, och började tillverkas 1926. Den hade då en 6-cyl. 36 hk motor och en hjulbas av 2,8 m.

Årets modell har V8-motor med högt kompressionsförhållande, 10:1 och effekten ökad till 252 hk i Chieftain och 270 hk i Super Chief och Star Chief. Hjulbasen är 3,10 resp. 3,15 m. Vagnen kan för-ses med 16 olika karosser, alla med 4 cm lägre profil och 5 dm² mera glas i panoramavindrutan än fjolårets modeller. Pontiac Star Chief på bilden längst t. v. har 270 hk motor.

BUICK

Buick är en av Amerikas äldsta bilfir-mor, och började sin tillverkning redan 1902 med en liten, lätt vagn med 15 hk motor, placerad under förarsätet. På motorhuvens plats fanns i stället bränsle- och vattentankarna. Vagnen hade två växlar, och en toppfart av 55 km/t.

Firman var den första större tillverkare som införde toppventilmotorer, och har i allmänhet byggt relativt stora, eleganta vagnar. Buick tillhör nu General Motors.

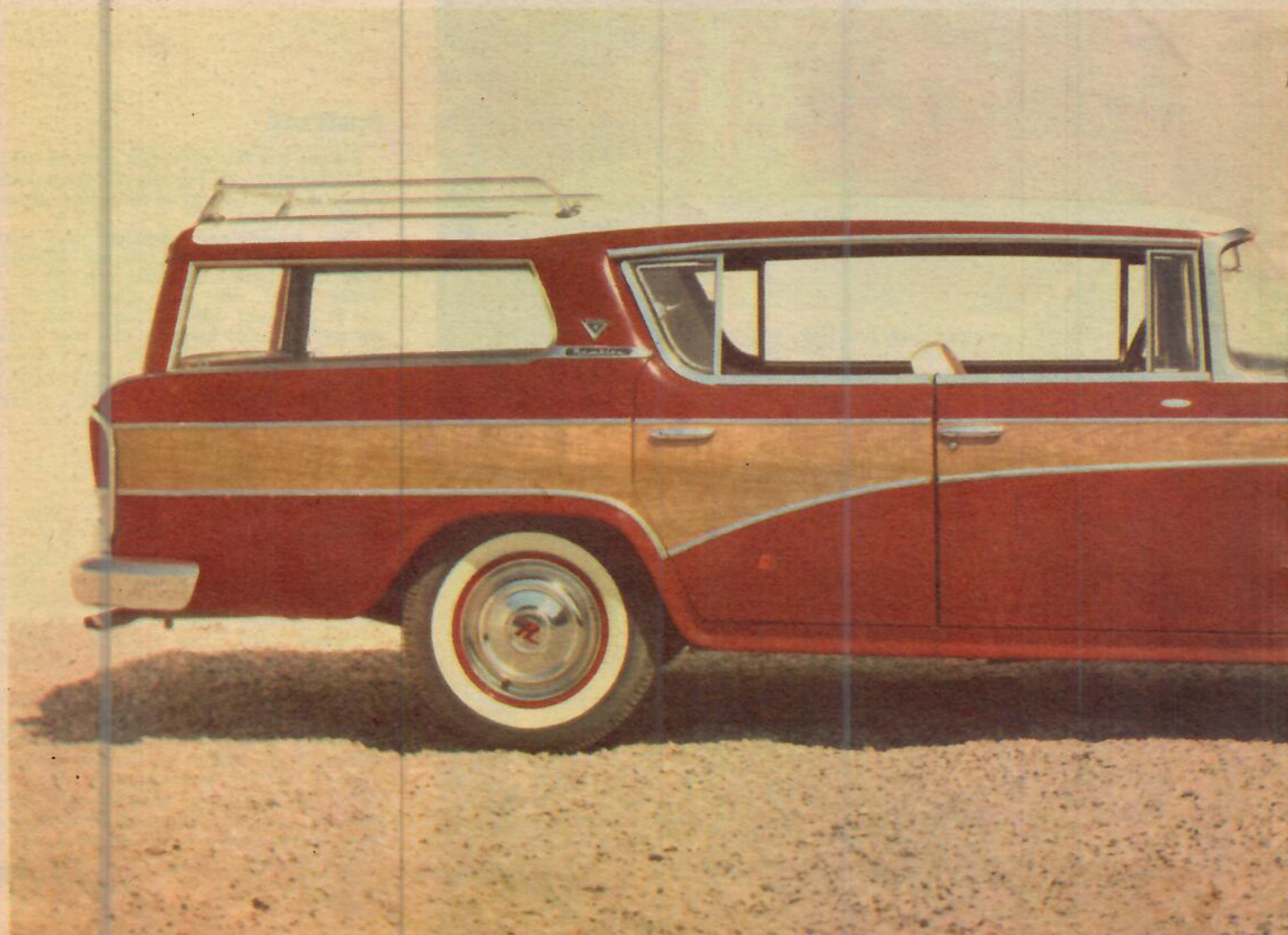
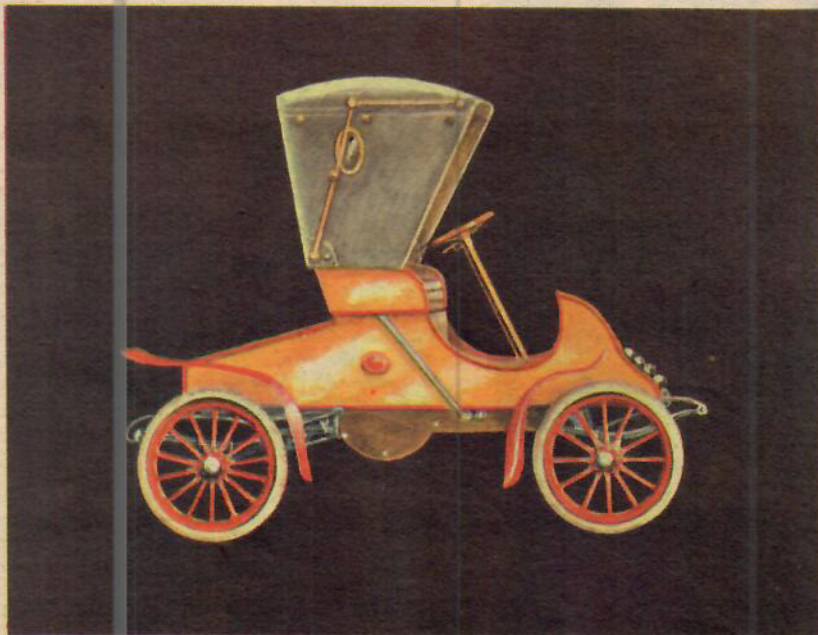
Bland 1957 års modeller märks den här visade Caballero, en 4-dörrars stationsvagn av helt nytt utseende. Motoreffek-terna varierar från 220 till 300 hk.

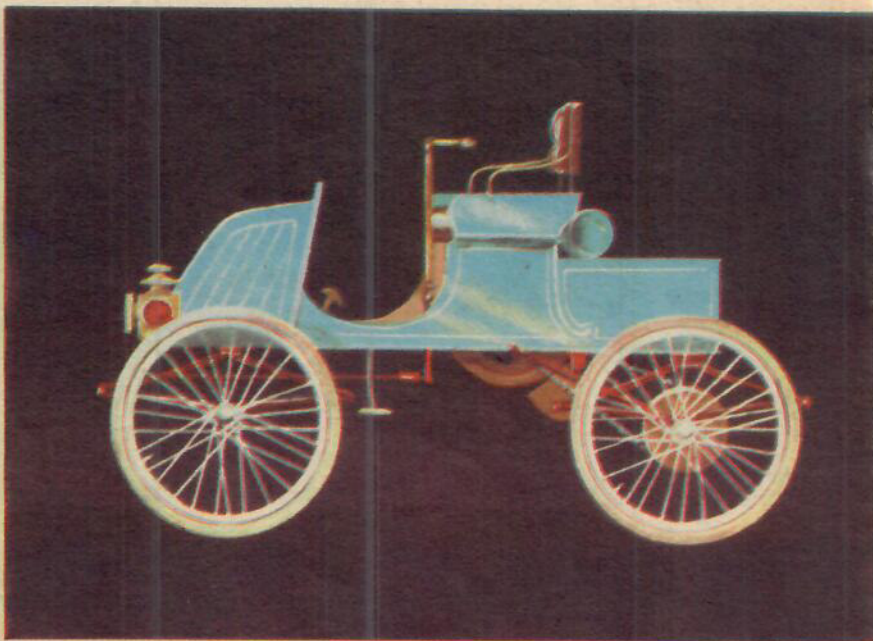
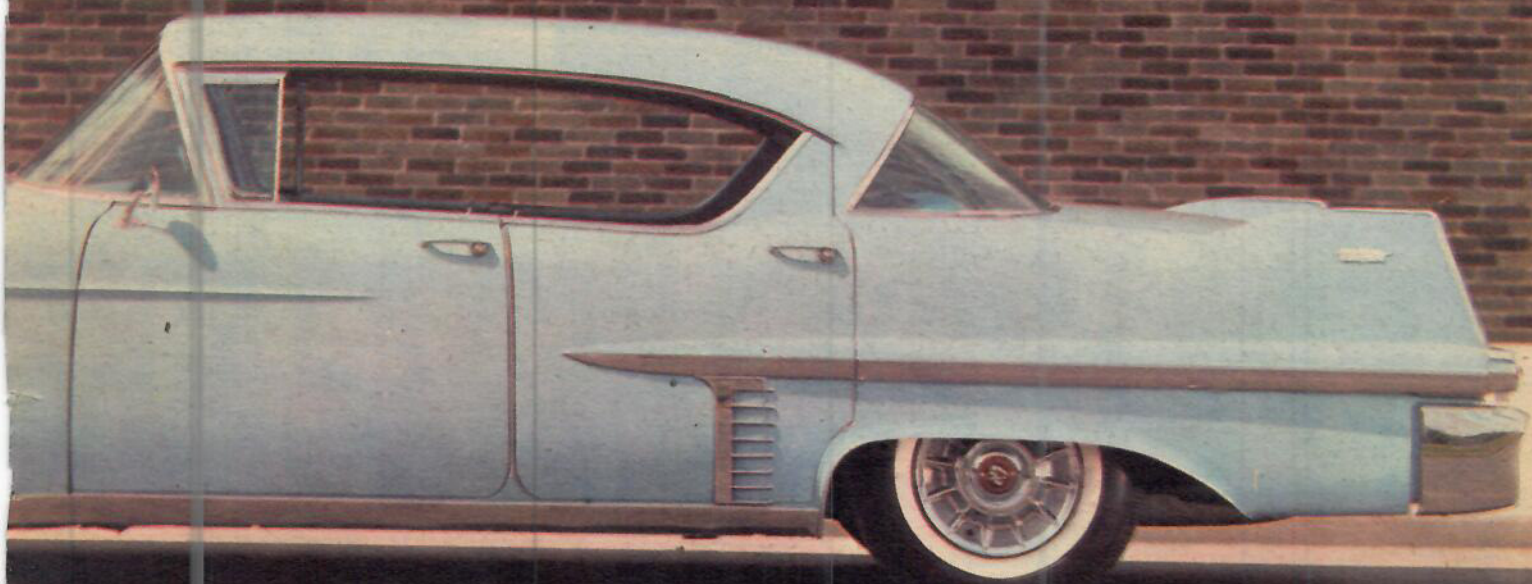
CADILLAC

Firmans första vagnar, som byggdes 1903 hade 1-cyl. 6,5 hk motor och var mycket enkelt byggda. De fick dock gott rykte för driftsäkerhet och vann stor popularitet som droskbilar.

De enkla modellerna efterträddes snart av mera påkostade typer. Bl. a. var Cadillac bland de första som införde V8-motor samt elektrisk start och belysning.

Cadillac har under de senaste åren i många avseenden varit tongivande i sin formgivning. 1957 års modeller är 3 tum lägre än fjolårets, och har större panoramavindruta. Cadillac Serie 62 är inspirerad av firmans »drömvagnar» och kan fås med 300 eller 325 hk V8-motor. Teknikens Världs bild visar en vagn ur den »billiga» 62-serien.

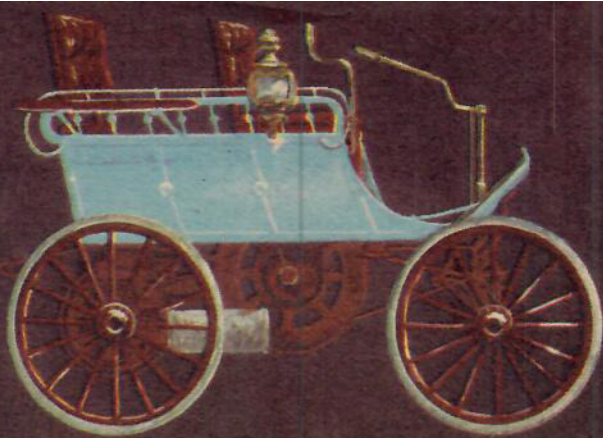




RAMBLER

Rambler är ett av de äldsta amerikanska märkena. Efter två års experiment började firman seriebygga sina första modeller 1902, relativt lätta vagnar med en 1-cyl. 4 hk motor. De gick sedermera under namnet Jeffery, tills firman uppgick i Nash.

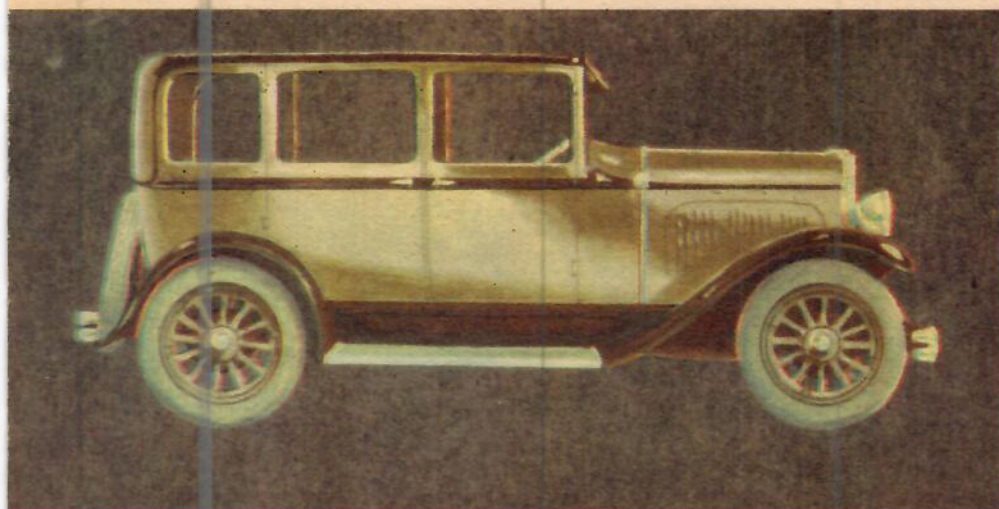
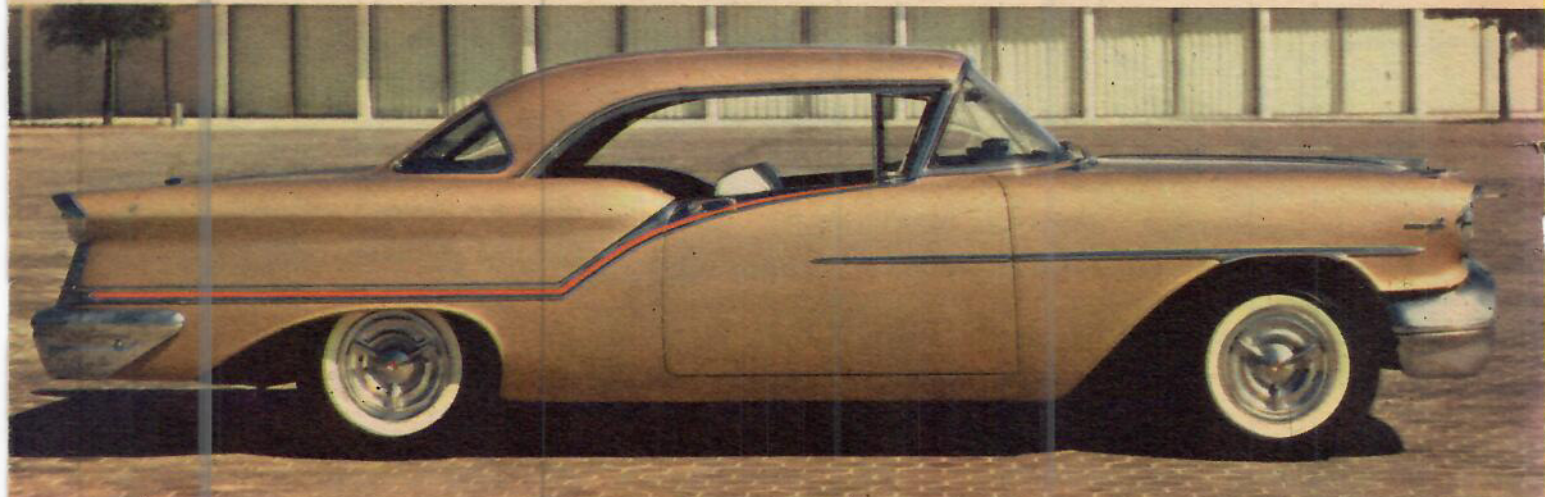
Typnamnet Rambler har återupptagits av Nash för firmans minsta modell. Efter europeiska begrepp är den dock ingen småbil med sin hjulbas av 2,75 m. Årets modell har alternativt en 6 cyl. motor om 125 hk eller en V8 om 190 hk. Dubbla avgasrör och ljuddämpare är standardutförande på alla modeller med V8-motor. Rambler tillverkas numera av American Motors, en sammanslutning av Nash och Hudson.



OLDSMOBILE

Oldsmobile är en veteran bland de amerikanska märkena. Redan 1897 byggde firman en 4-sitsig vagn med 1 cyl. 6 hk motor. Karakteristisk för dessa modeller var styrningen med »styrstång» i stället för ratt, det lätta byggnadssättet och motorplaceringen under sätet. (Påfallande många av dessa gamla Oldsmobilevagnar från sekelskiftet finns ännu bibehållna.)

Märket ingår numera i General Motors-koncernen, och brukar vara den vagn, på vilken firman först presenterar sina tekniska nyheter. Oldsmobile var sålunda bland de första amerikanerna med toppventilad V8-motor. Motorn ger numera 277 hk. Årets modeller har ny kaross, längre och lägre och med 18 procent större vindruta. Hjulställen har kulleleder i alla länkar.



DE SOTO

De Soto introducerades på marknaden 1928 som »lilla Chrysler», och ingick i denna koncern. De första modellerna hade 6 cyl. 57 hk motor.

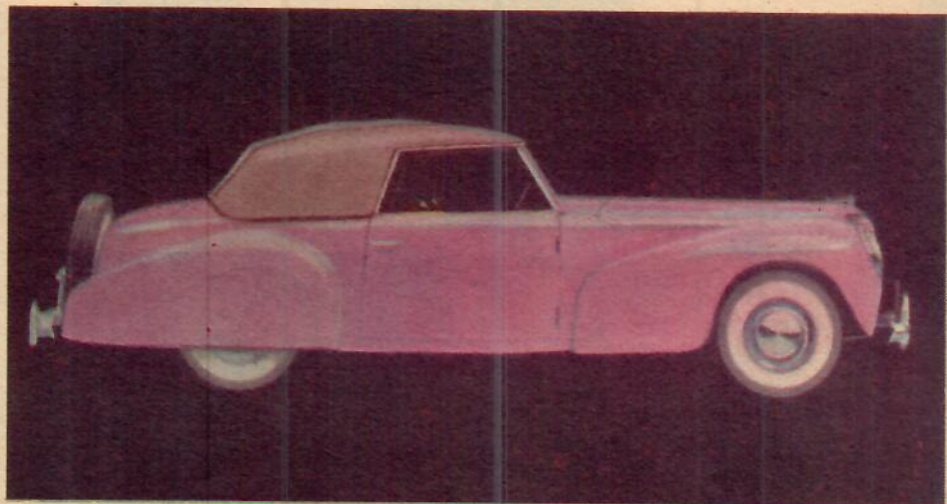
1957 års modeller tillverkas i tre serier med typnamnen Fireflite för den dyraste, Firedome för den medelklassiga och Firesweep för den enklaste modellen. Effekterna varierar mellan 245 och 295 hk. Alla modeller har V8-motor med 4-dubbel förgasare. Tryckknappsmanövrerad automatväxellåda är standard på de bägge dyrare serierna. De Soto 1957 representeras här av modell Fireflite som är den exklusivaste vagnen i serien.





CONTINENTAL

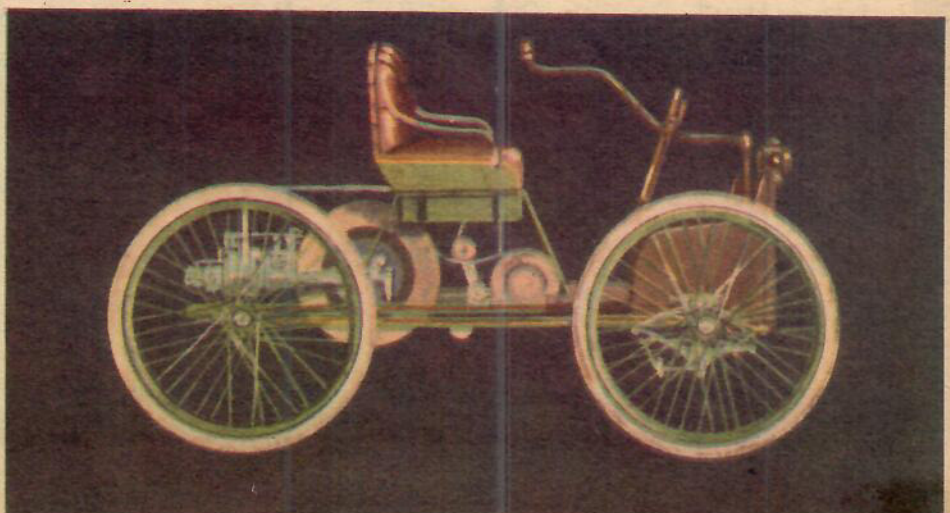
Continental infördes 1939 som typnamn för en Lincoln-modell med lägre och mer sportbetonad kaross. Den försågs då med Lincolns vanliga 120 hk V12-motor. I sina huvuddrag har typen bibehållits i stort sett oförändrad till det yttre. Den har emellertid numera V8-motor. Till 1957 års nyheter hör ett högre kompressionsförhållande, förbättrad kraftöverföring, minskad vikt och bättre bromsar. Lincoln ingår numera i Ford-koncernen, men Continental-modellen säljs sedan 1955 under eget namn. De nya modellerna kan fås i fyra färger: guld, silver, blått och grönt, samtliga med polykromatisk lackering.



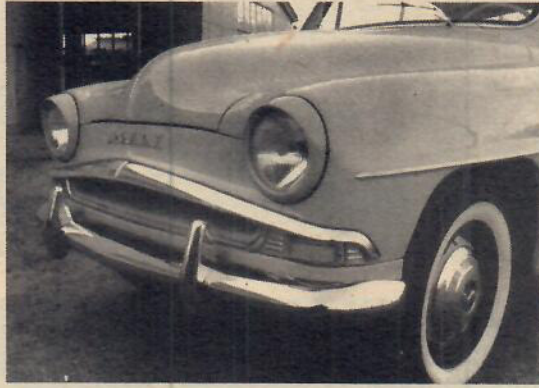
FORD

Henry Ford är världens mest berömda biltillverkare, (och hans namn har blivit synonymt med den massproducerade amerikanska bilen). Sin första vagn, med 2-cyl. 4 hk motor, byggde han 1896. Firman grundades 1903, till en början i mycket blygsam skala. Genombrottet kom med den berömda modell T, som byggdes i över 10 milj. exemplar under åren 1908–1927, ett enastående rekord inom bilindustrin. Framgången förklaras genom dess enkla, robusta konstruktion och låga pris, men framför allt på en väl genomförd reservdelsservice. I dag är Ford inte längre en primitiv »folkbil» utan en luxuös vagn med stor typvariation. Ford 57:an på bilden är en 4-dörrars Custom 300 Sedan.

TEKNIKENS VÄRLD 3/57



ÅRETS ROLIGASTE TÄVLING



SIMCAN STARK, SNABB, SÄKER

Simcan är en elegant och rivig »fransman», som blivit allt vanligare på våra svenska vägar. 1.000 bilar om dagen matas fram på det löpande bandet i de båda Simcafabrikerna strax utanför Paris och det är 18.000 anställda, som har någon liten del var i den gedigna bilen.

Som ni vet allesammans är det ett års helgaranti på Simca-bilarna och den flotta gestalten kunde fabriken ge Simca-köparna efter tre mycket hårda testningar. Hör här bara.

Representanter för Frankrikes största motororganisation — en motsvarighet till KAK och M — fick gå ned i fabriken och peka ut tre bilar på bandet. Dessa tre bilar rycktes sedan bort från Simcakontrollen och fick vara med om följande:

DEN FÖRSTA SIMCAN kördes 10.000 mil i racertävlingsfart med uppehåll endast för de sedvanliga servicearbetena. Hela tiden pressades allt vad man kunde få ur den ettriga motorn.

DEN ANDRA SIMCAN kördes också 10.000 mil — men i stadskörning. I bi-

len fanns instrument som registrerade varje tryck på bromspedalen, varje användning av kopplingen, varje litet tryck på signalen osv. Det hårda provet utfördes mitt i Paris' brusande trafik och även här stod bilen endast stilla de gånger den föreskrivna servicen utfördes.

DEN TREDJE SIMCAN kördes på landsvägar och i alpterräng av 10 olika förare — fem damer och fem herrar — som blev uttagna bara av den anledningen att de hade körkort. De körde 1.000 mil var och körde också non stop med uppehåll endast för service.

Proven genomfördes helt utan Simcafabrikens inblandning och det enda som behövde göras åt bilarna efter de jättehårda proven var att byta en liten detalj i fördelardosan på den bil, som körts av de 10 olika förarna. Den lilla manicken kostade 4 kronor!

Detta om något bevisar att vinnaren av Teknikens Världs prisbil inte bara får en elegant och snabb kärra utan också en bil, som är kvalitet in i minsta detalj.

Det vimlar av ystra biljägare i hela landet. Allihop deltar i Teknikens Världs spännande och roliga rebusjakt och allihop har ett enda mål för ögonen: att vinna den charmiga, sportiga, riviga Simca Aronde med Hard Top! Du är väl med i årets roligaste tävling?

Så har vi, alla ivriga och duktiga biljägare, kommit fram till den sista och avgörande etappen i den fartfyllda och spännande tävlingen. Naturligtvis har de allra flesta av er lyckats plita ihop två »tolvor» i de båda första etapperna. Det blir inga 75.000 kronor på de där båda fullträffarna — men det ger dig en jättechans att vinna den tjusiga prisbilen.

Den sista etappen är av litet annorlunda slag än de båda första tävlingsuppgifterna. Nu gäller det att själv skapa någonting, att komma med kloka och sunda åsikter om ett problem som rör alla som färdas — till fots, på cykel, moped eller i bil — på våra gator och vägar. Det gäller trafiksäkerheten, ett problem som är ditt liksom alla andra trafikanters.

Vi har för att underlätta det hela inriktat oss på en speciell detalj i hela det jättelika trafiksäkerhetsproblemet — nämligen säkerheten i samband med motorcykelkörning.

Vet du att det finns mer än en kvarts miljon motorcyklar i Sverige nu? Vet du att av de 836 dödsoffren i trafiken 1956 så var 124 motorcykelförare och 21 motorcykelpassagerare?

Det är avskräckande siffror — många av de människoliv som trafikdöden kräver är just motorcyklister. Alla trafikanter, antingen han åker motorcykel, sitter bakom ratten i en bil, åker cykel, moped eller minibil eller går, kan säkert komma fram med förnuftiga och vägledande åsikter om ökad säkerhet i samband med motorcykelkörning.

Och så till uppgiften. Det gäller att med egna ord, så kortfattat som möjligt, tala om vad du anser om de trafiksäkerhetsproblemen, som läggs fram i tre frågor på nästa sida.

Den slutliga vinnaren kommer att koras av den tremannajury bestående av kanslichef Harald Pettersson i Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, sekreterare Nils Björkman i KAK och Teknikens Världs chefredaktör Rune Melander, som skall bedöma uppgifterna i den tredje och sista etappen.

SISTA SKOTTET I BILJAKTEN

TREDJE ETAPPEN

SITT SÄKERT PÅ SITSEN

Vi skall ställa tre olika frågor, som har med trafiksäkerheten att göra. Formulera dina svar så kortfattat som möjligt men räck inte utrymmet till i frågerutan eller om du inte vill klippa sönder tidningen går det bra att skriva svaren på ett särskilt papper.

Så här har tävlingsledningen formulerat den sista avgörande etappen i tävlingen om Simca Aronde:

Vilka åtgärder för att öka säkerheten vid färd med motorcykel föreslår du ifråga om

1. Vägarna och deras varnings- och säkerhetsanordningar?

2. Motorecyklarnas konstruktion och utrustning?

3. Motorecykelförarnas körteknik och uppträdande i trafiken?

Så där ja, nu kan du gnugga händerna belåtet efter att ha skrivit ned dina åsikter om dessa viktiga trafikproblem. Har du av någon anledning missat de båda första tävlingsuppgifterna så finns de publicerade i nr 1 och nr 2 av Teknikens Värld. Dessa tidningar kan du rekvirera från Teknikens Värld, Expeditionen, Sveavägen 53, Stockholm Va. Varje nummer kostar en krona och betalningen skickas in i frimärken. Anmärk vilket eller vilka nummer det gäller.

Nu är det bara att samla ihop de båda tipskupongerna från de första etapperna, lägga dem i ett kuvert tillsammans med svaret på denna sista uppgift och skicka in det hela till Teknikens Världs tävlingsredaktion, Postbox 3268, Stockholm 3. Märk kuvertet »Biljakt 1957» och se till att du skickar in det så att vi har det här på Teknikens Värld senast fredagen den första mars. Lycka till — och glöm inte att lägga ned namnkupongen, som finns härnedan, i kuvertet.

TEKNIKENS VÄRLDS BILJAKT 1957

Härmed sänder jag in de båda tipskuponger, som utgör lösningen på de båda första etapperna samt min åsikt om de tre trafikfrågorna i sista etappen.

.....
(namn)

.....
(adress)

.....
(postadress)

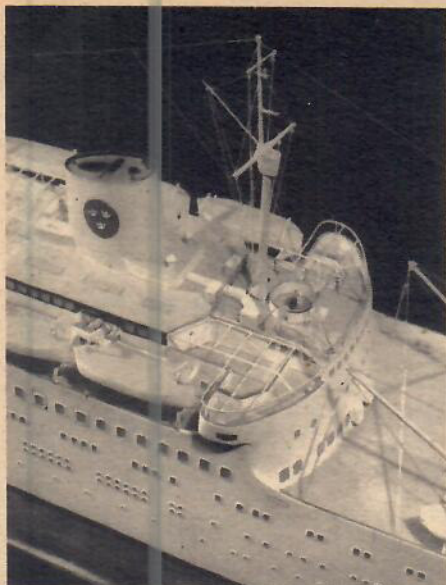
.....
(telefon)

.....
(ålder)



— TA CHANSEN — VINN BILEN

OCEANJÄTTE FÖR 2.000



50 fartyg har lämnat »stapelbädden» på Sveriges största fartygsvarv — som också är det minsta! Det handlar om modellbyggare. De knåpar ihop linjesköna atlantjättar, som i minsta detalj är kopior av förebilderna.

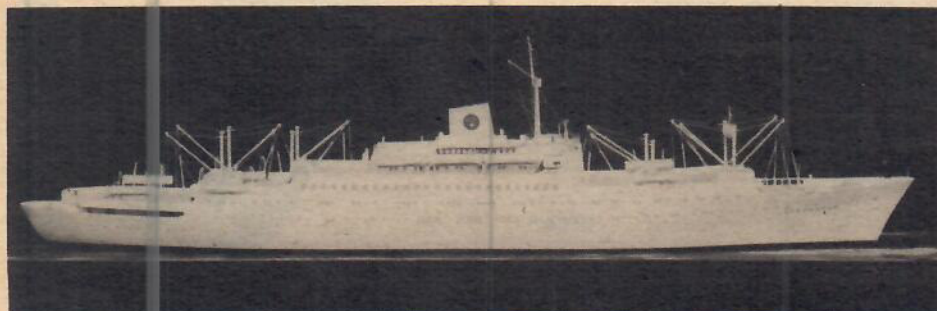
Det här är inget flygfoto av kommandobryggan på atlantbjässen Stockholm utan en närbild av den fulländade Lindsjö-modellen. Trots att det inte är en teknisk modell i verklig mening är utformningen av alla detaljer smått fantastisk.

Av LASSE SCHULTZ

Foto: Lennart Jensen-Carlén



Kay Malmström har för ett ögonblick släppt sitt jobb med SAL:s Braheholm. Fascinerad tittar han på när Aldo Lindsjö med säker hand arbetar med de puttesmå specialverktygen. Både väggar och tak runt verkstadslokalen är tapetserade med de över 200 ritningar ett riktigt modellbåtbygge kräver.



Svenska Amerika Linjens Stockholm i all sin glans. Denna modell är gjord i skala 1:200, medan perfekta tekniska modeller i allmänhet byggs i skala 1:100. Och då finns varenda detalj på sin plats.

När de första rapporterna om den fruktansvärda atlantkrocken mellan Stockholm och Andrea Doria kom fanns det två malmöbor, som nära nog på millimetern kunde räkna ut hur pass omfattande skador Stockholm fått i stäven.

I verkstaden på Flensburgsgatan hade nämligen modellbyggarna Aldo Lindsjö och hans kollega Kay Malmström en fulländad skalamodel av den svenska atlantjätten, naturtrogen in till den minsta detaljen i ankarspelet.

Det där med verkstad pekar väl på att de båda modellbyggarna inte sysslar med sitt knåpgöra endast för sitt nöjes skull. Även om det hela började som en hobby.

LIVSINTRESSE: BÅTARI!

— Jag har alltid haft bara ett enda intresse: båtar, båtar och båtar, säger Aldo Lindsjö, som är »kapten på skutan». Redan som liten parvel var mitt käraste tillhåll hamnen i Malmö, jag fascinerades av fartygens läckra, svepande linjer. Små barkbåtar, kanske litet snyggare och mer detaljrika än smågrabbar i allmänhet brukar ha tålamod att tälja till med en slidkniv, var mina första försök som modellbyggare. Sedan blev det litet svårare saker — men först för sex år sedan ansåg jag mig ha sådan färdighet och sådana kunskaper att jag kunde starta det här lilla »varvet».

Det är Aldo Lindsjö's skeppsbyggarhistoria i ett nötskal. För sex år sedan började han få beställningar av Kockums varv på modeller av varvets nybyggen. Det betydde att Lindsjö måste skaffa sig en rejäl verkstad, maskiner och verktyg långt utöver det som hör hobbyjobbaren till.

50 MODELLER KLARA

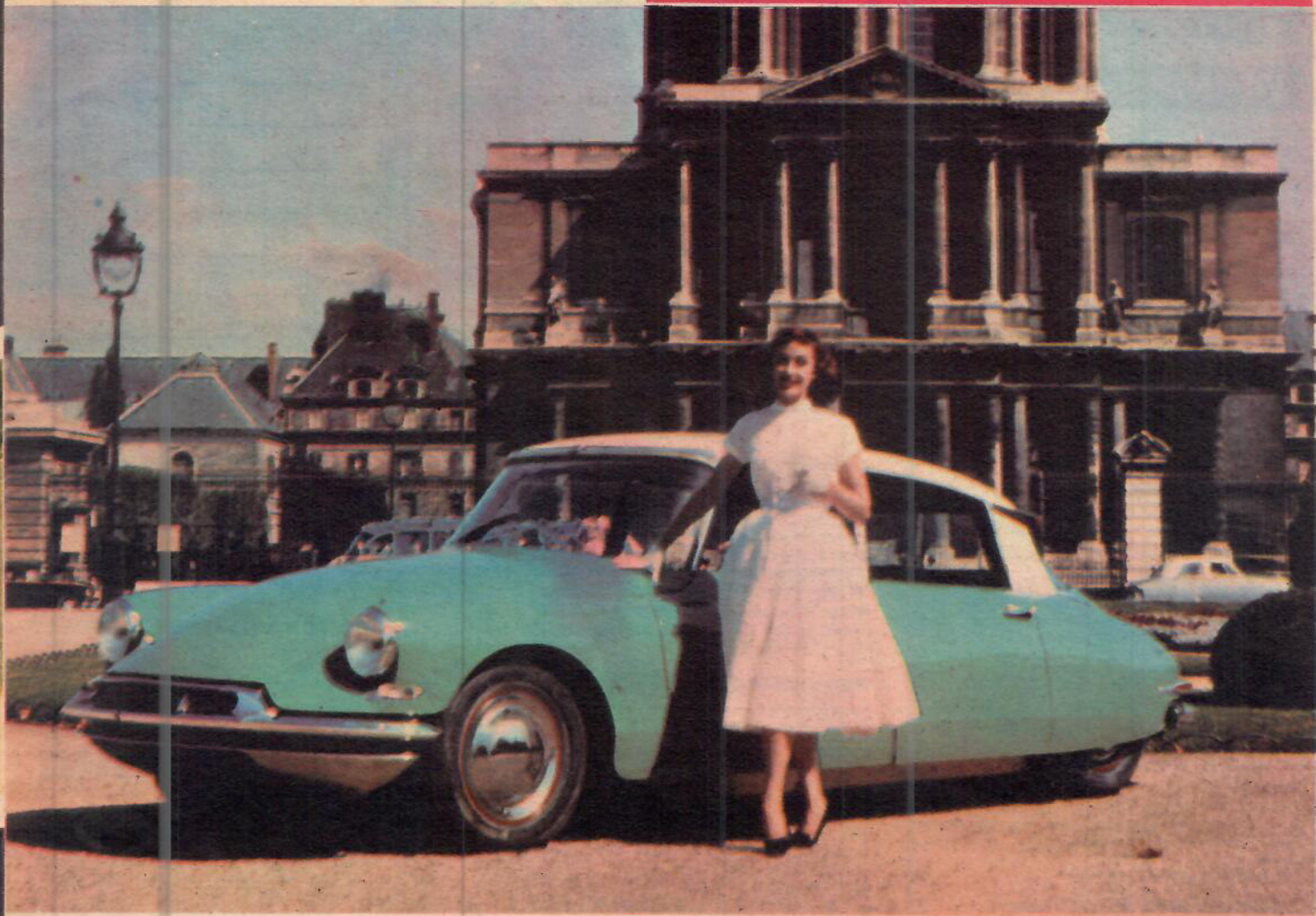
De första försöken var lyckade, andra varv och rederier började få upp ögonen för modellbyggarna på Flensburgsgatan. Det blev beställningar på löpande band. Lindsjö måste ofta ta in extrajobbare på »varvet» — ibland kunde det vara sju modellbyggare i fullt arbete i den lilla verkstaden.

— Vi har byggt jämnt 50 modeller här sedan starten, säger Lindsjö. Såväl enklare s. k. princip- eller reklammodeller som mera avancerade och detaljrika tekniska modeller. Trevligast är ju att bygga sådana modeller, där största krav ställs på allt, från varje enskild liten detaljs exakta mått och noggranna utförande till modellens uppbyggnad och finish, så att resultatet blir en fartygsmodell, som så detaljtroget som möjligt ger en vederhäftig bild av det fartyg den föreställer.

ETT BYGGE — 200 RITNINGAR

Med förstklassiga maskiner och verktyg tillverkar vi alla detaljer här. För ett bygge kan ibland erfordras upptill ett par hundra ritningar. Skroven utförs i plast när det gäller reklammodeller och i trä beklätt med plåt för tekniska modeller. Alltefter storlek och utförande kan priserna variera från c:a 1.000 kronor till omkring 5.000 kronor.

— Sakta men säkert har vi arbetat oss fram till erkänt hög standard, men vårt mål är att nå den höga klass, som norskt modellbygge är världsberömt för. Och detta mål är kanske inte så långt avlägset, då nu även norska varv och rederier har gett oss beställningar.



CITROËN DS 19

PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLDS TESTAVDELNING Av INGENJÖR OLLE LINDAHL Foto: Citroën (färg) och Ove Wallin

Aldrig tidigare har väl en ny bil blivit så omskriven och uppmärksammas som Citroën DS 19. Och det med rätta för utan tvekan är detta den mest avancerade och intressanta standardbil som någonsin konstruerats. De amerikanska bilarna med sina automatväxellådor, servostyrningar och servobromsar i all ära men de överträffas i flera avseenden av denna bil.

Karossens linjer kan lindrigt uttryckt kallas för extrema. Smaken är olika, men för vår del tycker vi att karossen är vacker och praktiskt utformad inte minst med tanke på luftmotståndet. Bilen är stor med god plats för fem personer. Bagageutrymmet är av stort lådformat och rymmer en halv kubikmeter. Motorerna och reservhjulets placeringar utgör ett gott skydd ur säkerhetssynpunkt. Säkerheten är inte bortglömd utan märks på många detaljer. Den enkrade ratten och skum-

gummits rikliga användning är tillsammans med den ypperliga sikten andra exempel härpå.

Innerutrymmet är bättre än i många stora bilar. De separata framstolarna ger med sina skålade ryggstöd och sin skumgummistoppning en synnerligen luxuös åkkomfort. Ryggstöden är inställbara i önskad lutning och kan även fällas helt bakåt så att bilen därigenom blir förvandlad till en härlig dubbelsäng för semesterturen. Baksätet är lika bekvämt som framstolarna samt har ett fällbart armstöd i mitten. Benutrymmet är mycket väl tilltaget. Redan när man stiger in i bilen får man en känsla av högsta komfort genom att golvet under mattan har ett två centimeter tjockt lager av skumgummi. Alla dörrar utom förarens har bekväma armstöd. Dörrhandtagen är bygelformade och har tryckknappar som måste användas vid öppning av dörrarna. Detta gör

att passagerarna kan gripa tag i handtagen utan att falla ur. Innerbelysningen är utmärkt och passagerarna kan ha belysningen tänd utan att föraren irriteras.

Körställningen är fullgod och sikten framåt och åt sidorna är den bästa tänkbara. Vindrutestolparna är så smala att de inte utgör något sikthinder. Sikten bakåt är mycket dålig så snart det finns passagerare i baksätet. Detta medför att det är befogat att förse bilen med utvändiga backspeglar. Vindrutetorkarna, som tillhör sikhjälpmedlen, lämnar för stor del av rutans mittparti orörd och dessutom arbetar de för sakta och motsvarar inte vagnens fartresurser. Den enkrade ratten är ganska liten och känns litet underlig att hålla i till en början. Rattlutningen är lagom och kombinationen styrservo och kuggstång förenar fingerlätt manöverbarhet med god precision.

(Forts. på sid. 35)

TEKNIKENS VÄRLDS TESTSIFFROR FÖR CITROËN DS 19

VAGNBESKRIVNING

Typ: Citroën DS 19.

Tillverkare: Societé Anonyme André Citroën.
Generalagent: Automobiles Citroën Aktiebolag, Stockholm.

Pris: 14.795 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem.

Skatt: 250 kr per år, omsättningsskatt 1188 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris. Imsprutor för varmluft/kallluft finns. Ventilation för kalluft finns. Ventilationsfläkt för låg fart finns inte. Defrostersprutorna har separat fläkt. Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår i bilens pris. Radio ingår icke i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inklusive montering 400 till 600 alltefter apparatens och antennens typ. Backlampa finns inte. Ratflås finns inte.

RESERVDPRISER

Utbytesmotor finns inte. Sats kolvar (och cylinderväder) jämte kolringar och kolvultar 312 kr. Sats avgasventiler inkl. ventiltjädrar 81:60 kr. Cylinderlockpackning 10 kr. Termostat för kylsystem 18:65 kr. Strömfördelarlock utan kablar 4 kr. Kopplingslamell med centrum 130 kr. Ett däck kostar 123 kr. Vindruta 300 kr. Höger framflygel utan strålkastare 287 kr. Bakre stötfångare 350 kr komplett med alla detaljer.

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas inte.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektfull vid tjänstevikt 56,8 hk/ton.

Effektfull vid lastad vikt 44,7 hk/ton.

Spec. bromsarea 3,96 cm² per ton tjänstevikt. Antal rattvarv 3,0 mellan fulla framhjulsslagslag.

Vändcirkeldiameter: 11,5 m.

MOTORNS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 75 hk vid 4500 varv/min.

Vridmoment: Max. 14 kpm vid 3000 varv/min.

Medelkolvhastighet: 3,33 m/s vid 1000 varv/min.

Effektivt medeltryck: 7,85 kp/cm².

Spec. maxeffekt: 39,2 hk/liter.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande helsvetsad stålkaross med plant golv och tak av glasfiberplast som på begäran kan fås genomskinligt. Fyra dörrar. Bagagerum baktill, åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Vagnen är framhjulsdreven. Inredning: 5 sittplatser på mjuka skumgummidynor. Fram separata stolar, bak hel soffa med fällbart armstöd. Golvet täckt av mattor fodrade med skumgummi. På begäran erhålles bäddbara säten.

Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler.

Cyl.-diam. 78 mm, slaglängd 100 mm, slagvolym 1911 cm³.

Kompr.-förh. 7,5:1. Max. effekt 75 hk vid 4500 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling med automatisk hydraulisk manövrering. Fyra växlar framåt varav de tre övre synkroniserade. Hydraulisk servoväxling, styrd av rattväxelspak. Slutväxel med spiralskurna drev samt drivning på framhjulen.

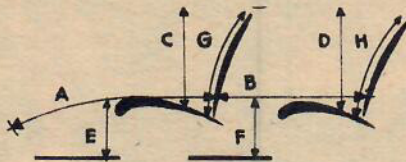
Hjulställ: Alla hjul är separatfjädrade med hydraul-pneumatiska fjäderdon, vilka har inbyggda hydrauliska stötdämpare. Både främre och bakre hjulstället har krängningshämmare. En automatisk markhöjdsregulator håller ständigt karosseriet på samma höjd över marken, oberoende av belastningen.

Bromsar: Självjusterande frambromsar av skivtyp samt bakbromsar av trumtyp med var sitt hydrauliska servosystem och automatisk fördelning av bromsverkan mellan fram- och bakhjulen alltefter viktfordelningen mellan hjulen. Mekanisk parkeringsbroms verkande på framhjulen.

Styrinrättning: Styrväxel av kuggstängstyp med hydraulisk servocylinder.
Elsystem: 6 v, generatoreffekt 210 W, batterikapacitet 75 Ah.

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 480 cm, bredd 179 cm, höjd 147 cm, hjulbas 312,5 cm, spårvidd fram 150 cm, bak 130 cm, markfrigång variabel från 9—28 cm.

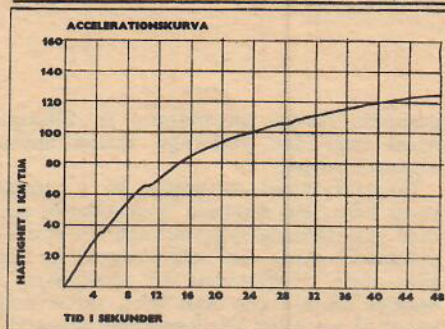


Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 134 cm, baksätets d:o 123 cm. Bredd i axelhöjd fram 133 cm, bak 119 cm. Framsätet går att skjuta 6,5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 40 cm, a 97 cm, b 78 cm, c 95 cm, d 87 cm, e 40 cm, f 40 cm, g 50 cm, h 55 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 91 cm, höjd 62 cm, bredd 97 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1320 kg (körklar med förare), lastad vikt 1675 kg (körklar med 5 vuxna + 70 kg bagage).

PROVRESULTAT

| De olika växlar | 1 | 2 | 3 | 4 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Synkroniserad | Nej | Ja | Ja | Ja |
| Tystgående | Ja | Ja | Ja | Ja |
| Växellådans utväxlingsförh. | 3,54 | 1,89 | 1,23 | 0,85 |
| Slutväxelns utväxlingsförh. | 3,89 | 3,89 | 3,89 | 3,89 |
| Antal motorvarv per drivhjulsväxel = total utväxling | 13,8 | 7,35 | 4,75 | 3,3 |
| Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t | 9 | 17 | 25 | 37 |
| Antal motorvarv per körkilometer | 6.670 | 3.530 | 2.400 | 1.620 |
| Kolvväg, m/körkm. | 1.334 | 706 | 480 | 324 |
| Max. effekt och medelkolvh. 15 m/s uppnås vid km/t | 39 | 73,5 | 108 | 160 |
| Teor. fart vid maxdragkraft, km/t | 27 | 51 | 75 | 111 |
| Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt | 451 | 240 | 155 | 108 |



ACCELERATIONSTIDER

Acceleration genom växlar: 0—50 km/t 7,0 s, 0—80 km/t 14,3 s, 0—100 km/t 23,7 s, 0—120 km/t 39,0 s. Stående kilometern: 41,8 sek.

BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av 21 33 48 70 85 91 procent av vagnvikten vid ett pedaltryck av 5 10 15 20 25 30 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 40 m, 5:e 39 m, 10:e 40 m, 15:e 40 m samt 20:e bromsningen 39 m.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 91 km/t, upp till 120 km/t på fria vägvägnitt) medelförbrukning ca 1,09 l/mil. Samma sträcka, lugn körning (medelfart ca 63 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvägnitt) medelförbrukning ca 0,92 l/mil. Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 1,2 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 120 km/t vid en verklig fart av 28,2 46,9 76 95,3 114,3 km/t

Vägmätaren visade 1,3 procent för lång vägstrecka.

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

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 3 lux. Halvljus 25 m 0,5 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte över-skrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÅTKOMLIGHETS BETYG

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

Inställning av förarsäte 3. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 2. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Tändstift 3. Strömfördelare 1. Förgasare 2. Bromsvätskebehållare 3.

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Bilen är lättkörd samt synnerligen komfortabel och rymlig.
- Fjädringen är revolutionerande och styrningen är ypperlig.
- Bromsarna är de mest fulländade vi någonsin träffat på.
- Vindrutestolparna är så smala att de absolut inte skymmer sikten.
- Inredningen är av toppklass.

MINDRE BRA:

- Sikten bakåt är sådan att med passagerare i baksätet behövs utvändiga backspeglar.
- Forcerad växling är svår att genomföra helt ryckfritt.
- Vindrutetorkarna lämnar en stor, osvept yta mitt på vindrutan.
- Under motorhuvu är det synnerligen trångt om saligheten även om vissa servicedetaljer sitter lättåtkomligt.

(Forts. fr. sid. 33)

Instrumentpanelen representerar »modern design» i allra högsta grad och är liksom de flesta detaljer på denna bil helt annorlunda än vad vi är vana vid från andra bilar. I panelens mitt finns ett stort handskfack och på båda yttersidorna sitter gällliknande friskluftintag med ställbara klaffar så att den insläppta luften kan riktas i höjdd. (En utmärkt anordning för sommarkörning. På vintern är den inte användbar genom att friskluftintagen endast arbetar med kalluft.)

Alla instrument är samlade rakt framför ratten och är lätta att överblicka. Förutom hastighets-, väg och trippmätare finns ampèr- och bränslemätare samt varningslampor för bromstryck, helljus och körvisare. Oljetrycksmätare samt temperaturmätare för motorn saknas. Klocka är däremot standard.

Växelspaken sitter på panelen rakt framför ratten. Den halvautomatiska hydrauliskt manövrerade växlingen gör att växelspaken kan manövreras med fingertopparna. (Kopplingspedal saknas.) Gaspedalen är av vanligt utförande medan bromspedalen ser ut mera som en avbländningskontakt. Utrymmet på golvet är gott och man kan allt efter smak använda höger- eller vänsterfoten för bromsning. Handbromsen har ersatts med en parkeringsbroms av pedaltyp. Denna pedal kan med fördel användas för lätt bromsning i stadstrafik eftersom den ordinarie bromsen tar mycket häftigt vid låg fart.

Till vänster om föraren sitter en spak som reglerar karossens höjd över marken. Allt efter behov kan karossens frigångshöjd över marken ändras från nio till tjugofem cm. Denna möjlighet är bra att ta till på dåliga vägar eller under speciella förhållanden. Fjädringens hårdhet ökar ju högre upp karossen kommer. Det ser mycket lustigt ut när karossen hissas upp och vid sänkning med ett pustande återtar sitt normala utseende. Vid punktering behöver man bara höja karossen och sedan placera en pallbock under ena sidan. När karossen åter sänks kommer sidans båda hjul att vara fria från marken. Den höjd som man med markhöjdsreglaget ställt in behålls av bilen oavsett belastningen. Genom att bilen har en markhöjdsregulator för framhjulen och en för bakhjulen hålls karossen alltid i det närmaste vagnrätt. Detta påverkar gynnansamt bl. a. strålkastarinställningen.

Det som möjliggör bilens förnämliga och ovanliga egenskaper bl. a. med ovan beskrivna höjd- och fjädringsreglering samt servostyrning, servobromsar och halvautomatiska växling är dess hydraulsystem. Detta kan jämföras med bilens elsystem. En sjucylindrig hydraulpump motsvarar generatoren och tryckackumulatort motvarar batteriet. Tryckackumulatort innehåller liksom hjulens fjäderdon komprimerad gas. Den elektriska generatortns laddningsrelä motsvaras i hydraulsystemet av en tryckregulator. Denna leder vätskeströmmen från pumpen till tryckackumulatort när trycket i denna understiger ett bestämt värde, resp. genom en tomgångskrets när tryckackumulatort är fulladdad.

Den fyrcylindriga motorn arbetar med karakteristiskt Citroën-ljud fastän det är ganska dämpat genom god isolering. Motorn är inte direkt lättåtkomlig även om vissa servicedelar är välplacerade. Fjäderdonen och de olika hydrauliska detaljerna gör det sällsynt trångt under huven. Man kan inte begära att få en bil som kan göra nästan allt och samtidigt skall vara så enkel att ägaren själv kan klara de

(Forts. på sid. 48)



Den enekriga ratten är ganska liten och känns ovan till en början. Körställningen är perfekt.



Instrumentpanelen är toppmodern. »Dragspelen» på båda sidorna är reglerbara friskluftintag.



Man får onekligen en vision av framtidsbilen när Citroën DS 19 kommer svepande utefter vägen.



Varsågod, det är bäddat. Genom ett enkelt handgrepp fäller man framsätets stolryggar bakåt och får på så sätt två härliga bäddar med mjuka skumgummimadrasser. Sittkomforten är högsta möjliga.

Trängseln och virrvarret under motorhuven kan knappast locka någon Citroën-ägare att försöka hitta o. avhjälpa ens de mindre besvärliga felen.

Stora bagageutrymmen har aldrig varit den allra starkaste sidan hos Citroën. Med tanke på de goda innerutrymmena är det snålt även i DS 19.



BUZZ COOPER

AV ROY CRANE



SKÖNT ATT DET ÄR ÖVER!

BUZZ AVLÄMNAR SIN SISTA FLYGRAPPORT FÖRE EXAMEN.

PÅ ETT HALVÅR HAR BUZZ FLUGIT OCH PRÖVAT ALLA SORTERS FLYGANDE FARKOSTER OCH KÄNNER SIG NU SÄKRARE.

JAG HOPPAS VI FÅR TJÄNST SOM TESTFLYGARE, BUZZ.

JÄ, MEN MINA BETYG RÄCKER NOG INTE.

DÄR HAR VI DE TJÄNSTER, SOM STÅR ÖPPNA FÖR EXAMINERADE TESTPILOTER.

VI SKA LÄMNA IN ANSÖKAN OM DE TRE SORTERS JOBB VI FÖREDRAR!

JAG VET DÅ VAD JAG HELST VILL!

DET FINNS JU BARA TRE SÄNA TJÄNSTER!

JÄ!

ALLA VILL BLI TESTFLYGARE, ÄLSKLING! VI FÅR VARA GLADA OM VI FÅR BLI KVAR HÄR!

MENÄR DU, ATT VI FÅR FLYTTA... JUST NÄR VÅNINGEN BLIVIT KLAR?

KÄRE BO, FEMTON AV DINA TESTPILOTER VILL HA TJÄNST SOM TESTFLYGARE! JA, OCH DET FINNS BARA TRE PLATSER.

DU HAR REKOMMENDERAT COOPER TILL EN AV DEM?

JÄ, HAN HAR UTVECKLATS TILL EN AV DE BÄSTA PILOTERNA!

ROLIGT ATT HÖRA. JÄ, DET ÄR FLER, SOM FRÅGAR EFTER COOPER, MEN JAG SKA SE PÅ DINA REKOMMENDATIONER OCH SÄGA, HUR DET BLIR VID EXAMEN.

EXAMENS~ KVALLEN.

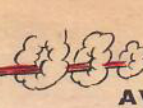
MINA HERRAR, PÅ ER FALLER ANSVARET FÖR KVALITETEN PÅ DE PLAN VILAR KANSKE HELA DEN FRIA VÄRLDENS ANVÄNDER UNDER KOMMANDE ÄR.

ER PLACERING ÄR AV STOR BETYDELSE, TY PÅ DESSA PLAN VILAR KANSKE HELA DEN FRIA VÄRLDENS TRYGGHET.

© BULL'S

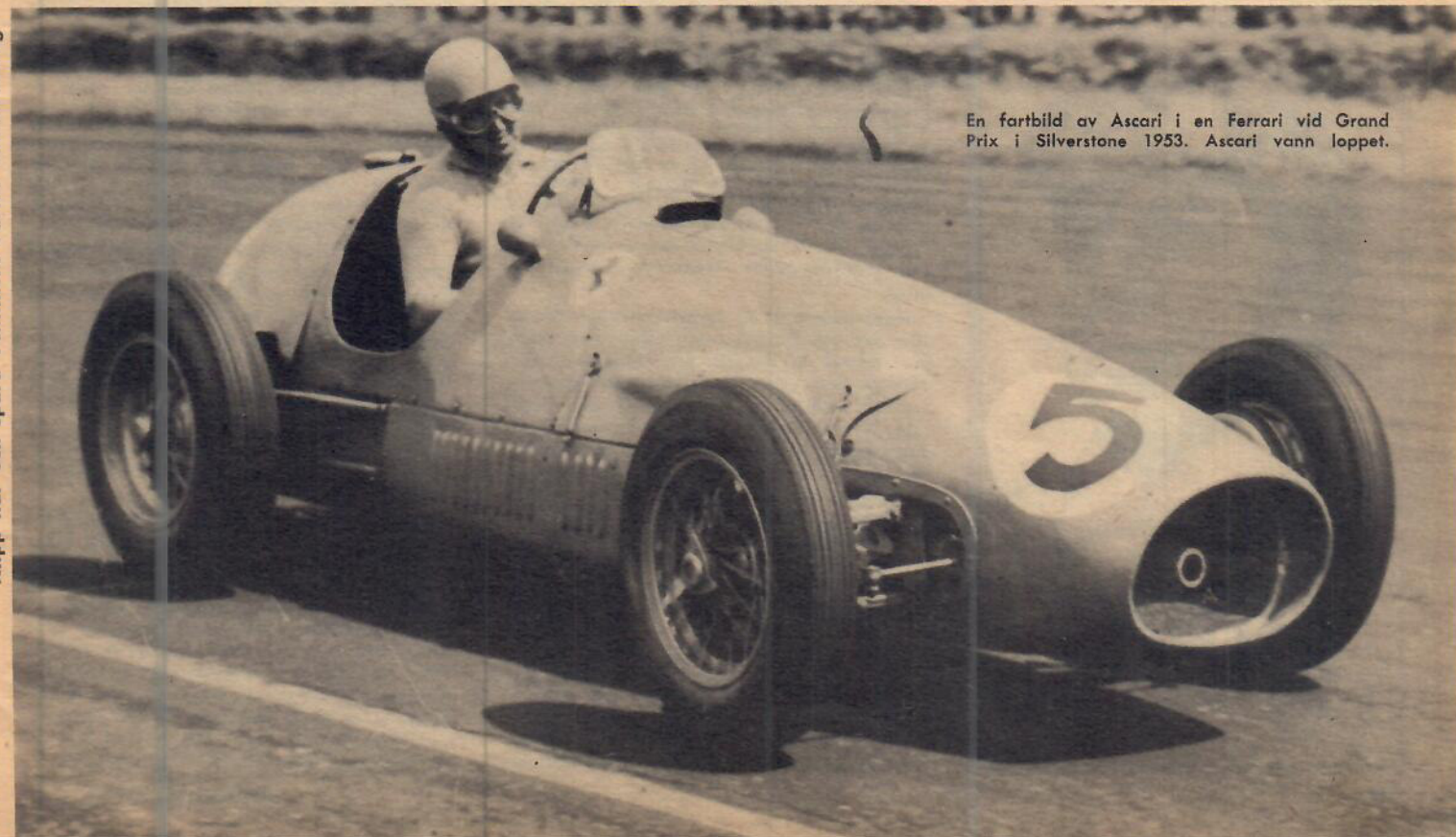
LYCKA TILL, MR. COOPER!

18.



TV:s samlarserie:
VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

ALBERTO ASCARI



En fartbild av Ascari i en Ferrari vid Grand Prix i Silverstone 1953. Ascari vann loppet.

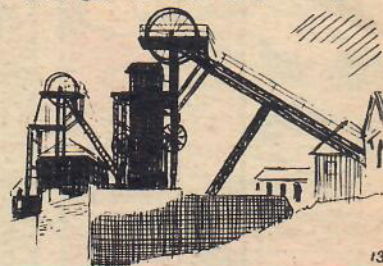
URAN

DE ENORMA
KRAFTERNAS METALL

ÅR 1234 FICK BORGARNA
I NEWCASTLE KUNG
HENRIK III:S TILLSTÅND
ATT BRYTA KOL.



INOM DE NÄRMASTE 25 ÅREN MÅSTE VI
FINNA ETT BRÄNSLE SOM KAN ERSÄTTA
KOLET SOM VÄRLDENS VIKTIGASTE KRAFT-
KÄLLA. MÄNNISKORNA HAR FÖRBRUKAT
ENORMA MÄNGDER KOL UNDER ÅRHUND-
RADEN OCH NU BÖRJAR KOLTILLGÅNGEN
TRYTA. URAN KAN BLI KOLETS ERSÄTTARE.



13.

RATTA RÄTT...



...UTAN GLITTER

VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR ÄRFTLIGT BELASTAD RATTVIRTUOS



Många bilister älskar att hänga på det ena onödiga glittret efter det andra på sina staccar-bilar. Ju blankare desto bättre.

ETT HÅL ÄR ETT HÅL

En ytterst ringa del av all extra utrustning som finns i handeln är av någon större praktisk betydelse. Naturligtvis är det kul att skaffa sig några lyxsaker till bilen — men när det gäller detaljer som monteras utvändigt bör man nog tänka sig för både en och två gånger. Ett borrhål i karossen är och förblir ett borrhål. Allt extra kromglitter betyder också extra jobb med putstrasan. Rosten gillar som bekant allt som blänker. Mobilisera alltså lite karaktär och omdöme när ni står framför disken i tillbehörsaffären.

När vi köper en ny bil fattas det tyvärr ofta en del nödvändiga detaljer. Framförallt på bilar i de lägre prisklasserna. Det är vanligen kylargardin, kylvattentermometer, värme samt underredsbeklädnad. Detta brukar ju dock ordnas i samband med leveransen. Se'n är

vagnen fullt klar att tuta och köra — men nog klarar det i fingrarna att få hänga på bara lite, lite extra möjänger. Och det finns ju faktiskt en hel del som direkt eller indirekt bidrar till ökad trivsel och trafiksäkerhet.

ALLA GODA TING ÄR TRE

Först på listan står vindrutespolning. Det är ofattbart att mängder av bilister fortfarande saknar denna viktiga utrustning — men förkromad rörstump på avgasröret har dom! Vindrutespolning borde vara fastställd utrustning i trafiklagstiftningen, lika väl som vindrutetorkare (§ 3:1n). Alla har väl någon gång upplevt den kusliga situationen att få vindrutan totalt igenslammad av vägsprut. Marknaden bjuder på en del skilda fabriker i olika pris-lägen. Här gäller att en tia extra lönar sig i längden. Välj en typ med två sprutmunstycken, ett för vardera vindrutetorkare. Ett s. k. tandemmunstycke med två sprutnipplar har den nackdelen att vid högre hastigheter ändrar (Forts. på nästa sida)

Ascari körde racerbil med samma precision som ett schweizerur tickar. Om han så körde 25 varv runt en bana valde han exakt samma väg varje varv. Följde man de märken som hans däck lämnade i åsfalten, märkte man att han varv efter varv höll sig på millimetern i samma spår. Ändå förolyckades han på grund av en felbedömning — oförklarlig för alla som följt Ascari's karriär genom åren och ännu oförklarligare eftersom det inte finns några vittnen till olyckan.

Ascari var vuxen svåra och farliga situationer. Sådana finns det många under en racerförarens liv. Men han var dem alltid vuxen. Så svände sig emellertid plötsligt blodet: inom loppet av en vecka gjorde han två misstag av en art som ingen racerförare har råd att göra. Den 22 maj 1955 körde han av vägen i Monte Carlos GP och störtade i havet — mirakulöst nog utan att bli skadad. Den 26 maj, en svart torsdag i motorsportens historia, kostade honom en härfin felbedömning livet på den hypersnabba Monzabanan, under träning.

Ingen hade trott att Ascari kunde misslyckas. Han var den försiktige bilföraren, som körde med insidan av huvudet och aldrig tog några onödiga risker. Helt fritt från livsfarliga äventyr var naturligtvis inte hans liv som bilförare. Det berättas att han en gång tappade ena framhjulet, men ändå lyckades ta sig in till depån för egen maskin. Han körde på tre hjul och en bromstrumma och lyckades genom ett under av rattskicklighet hålla vagnen kvar på vägen. Genom att hålla hårt i ratten och bromsa lätt klarade han sig den gången och fullföljde efter en depåvisit loppet. Hans klockmässiga pålitlighet förnekade sig inte ens när oturen var framme...

Många anser att Alberto Ascari är den främste racerföraren genom tiderna. Från 1951 till 1955 stod han i världselitens spets och erövrade två gånger, 1952 och 1953, världsmästerskapet. Han gjorde ofta Fangio äran stridig och han kunde ofta visa argentinaren bakhju-

let. Faktum är att Ascari fram till 1955 ansågs vara den ende som verkligen kunde förvisa Fangio till andraplatsen. Konkurrenten mellan dessa två toppmän var stimulerande inte minst därför att de företrädde så skilda körstilar. Ascari hade sannolikt blivit världsmästare även 1951 om han inte stoppats genom ett däckmissöde i Spanien. 1954 deltog han endast måttligt i kampen på GP-banorna. 1955 ansågs han vara den ende som kunde hota Mercedes-konstellationen Moss—Fangio.

Ascari hörde till de racerstjärnor som inte endast är övermänniskt skickliga utan också otroligt populära. I Italien var han något av en nationalhjärte. Han levde ett lugnt liv som familjefader, hade många vänner, inga fiender och lät aldrig framgångarna stiga åt huvudet. Hans fader hade varit fabriksförare hos Alfa och förolyckades, liksom sin son, i en snabb vänsterkurva. Antonio Ascari lämnade sin talang vid ratten i arv till sonen Alberto.

Pappa Ascari förolyckades emellertid redan 1925 medan sonen inte gjorde sin tävlingsdebut förrän 1940. Den tekniska utvecklingen dess- emellan hade gått snabbt och Alberto fick handskas med betydligt snabbare och farligare raceråk än fadern. Han debuterade i Mille Miglia utan att nå någon placering. Men hans körstil imponerade tillräckligt för att han genast skulle få fina erbjudanden som fabriksförare. Ascari fick äran att köra den första Ferrari-vagn som uppenbarade sig på racerbanorna.

Ascari har kört Alfa, Cisitalia, Maserati, Ferrari och Lancia. Han blev de italienska märkenas trogen. Hans trohet till vännen och läromästaren Villorosi stod sig också genom åren: När Ascari 1953 gick till Lancia skedde det under förutsättning att Lancia samtidigt anställde Villorosi. Utan Villorosi, ingen Ascari.

Får racervärlden någonsin en ny Ascari? Ja, men mänskligt att döma bör det dröja minst tio år innan en talang av motsvarande snitt kommer fram igen. Folk av hans kaliber har bilsporten trots allt inget överflöd av.

fartvinden strålarnas riktning så att de endast träffar mitten av vindrutan. Tillsätt ett antifrysmedel vid risk för köldgrader.

Som nr två på listan står säkerhetsbälten. Om ni anser att ni kör så sansat att ni inte behöver säkerhetsbälte så lyd ett gott råd — uppsök närmaste större bilskrotning. Gå runt och titta på alla krockvrak. Ni kommer att få se intryckta rattar, demolerade instrumentbräden och utslagna vindrutor så det stockar sig i halsen på er. Sen kanske ni bättre förstår nyttan av säkerhetsbälten. Två säkerhetsbälten i framsätet är en effektiv livförsäkring.

Nummer tre är en detalj som skänker trivsel åt våra medtrafikanter. Nämligen stänkskydd av gummi bakom drivhjulen, s. k. »Underkjolar». De flesta stenscott och igenslammade vindrutor skulle undvikas om alla bilister kostade på sig denna ringa utgift. Ett par tiotior bör räcka, inklusive monteringen.

Det var tre verkligt goda ting. Sen kommer ingenting och ingenting, sen kommer resten. Innan ni börjar med rena julgransglittret så tänk på det viktigaste. Utvändiga backspeglar t. ex. är långt mera användbara än en rattmuff av ljuvligt lammskinn. Konvexa speglar är absolut att föredra framför plana, vilka ofta återkastar bländande strålkastare och solkatter rätt i ögonen på föraren. Sökare, dimljus eller fjärrljus gör oändligt större nytta än falska ekerhjul. Här är en varning på plats. En sökare är ingen leksak! Många ansvarslösa bilister använder sökaren bl. a. som någon sorts dompörpiska. Så fort dom anser sig förorättade kommer ljusknippen som ett piskrapp rakt in i den andra bilen. I högsta grad barnsligt och trafikvådligt! Utnyttjad med omdöme är sökaren en nyttig liten apparat. Starktonshorn gör mera väsen av sig än t. ex. vita däcksidor. Ett backlyse är nyttigare än en förkromad avgaststrätt. Osv. Välj alltså glittret med omdöme.

Till sist — det finns ett litet extra tillbehör som är viktigare än allt annat. Både för trivseln och trafiksäkerheten. Det är ett vänligt och jämnt humör. En redad bilförare är en omdömeslös bilförare!

DAGENS LÄXA

Urdrag ur trafiklagstiftningen — § 50:4, som lyder:

Avgivande av tecken eller signal fritager icke någon förare från skyldighet att förvissa sig om att av honom tillämnat färd-sätt icke innebär fara för andra vägtrafikanter.

Per-Olof Olby

VISSTE NI ATT...

...matematik kan vara nog så lustig ibland. Ta t. ex. det här exemplet: ett oelastiskt snöre spänns runt ekvatorn (40.000 km). Detta snöre höjes överallt en centimeter från markytan. Hur mycket längre måste det göras för att ändarna skall gå ihop? Gissa först och räkna sedan. Om du räknat rätt, kommer du till din förvåning att finna att snöret endast behöver förlängas ungefär sex centimeter!

Vad säger du om den här uppställningen:

$$312 \times 221 = 68952$$

$$213 \times 122 = 25986$$

Den andra multiplikationen har man fått fram genom att kasta om siffrorna i den första. Du kan själv kontrollera att det stämmer.

Ombärlig för Er som är tekniskt intresserad

Den STORA tekniska studiehandboken

Med nyaste kurser!

En modern praktisk vägvisare som talar om VAD Ni kan bli inom tekniken av idag och HUR Ni kan bli det

gratis genom nedanstående kupong!



Ni kan börja med utbildning till förman-verkmästare och sedan komplettera med NKI-studier till ingenjörskompetens. Ni kan också studera direkt till ingenjör. Genom frikupongen får Ni en särskild broschyr om NKI:s ingenjörutbildning på fritid 3-5 år.

För Er som vill bli:

- | | |
|--------------------|----------------|
| ■ ingenjör | ■ avsynare |
| ■ verkmästare | ■ serviceman |
| ■ förman | ■ kontrollant |
| ■ arbetsledare | ■ driftsledare |
| ■ ritare | ■ konstruktör |
| ■ mekaniker | ■ skyddsombud |
| ■ montör | ■ svetsare |
| ■ maskinist | ■ vägmästare |
| ■ laborant | ■ reparatör |
| ■ radiotelegrafist | ■ installatör |
| ■ TV-serviceman | ■ yrkeslärare |

Denna handbok från NKI är en verklig "guldgruva" för Er som vill komma fram på det tekniska fältet. Här får Ni utförliga besked om vad man idag fordrar av en förman, verkmästare eller arbetsledare inom 16 olika fackområden. Ni får veta hur Ni kan snabbast utbilda Er för vilken av dessa eller andra befattningar Ni önskar, och Ni får ingående information om nya givande framtidsområden, såsom plast, radio, radar, television m.m. Boken är därför samtidigt en kartläggning av modern teknik och en vägvisare på områden där Er tekniska intresse på bästa sätt kan komma till sin rätt. **Försäkra Er redan NU om ett exemplar!**

NKI har Nordens största tekniska kursprogram

FRIKUPONG

(Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig utan kostnad studiehandboken "Teknisk utbildning", studiebroshyren "Hur man blir ingenjör", tidskriften "På Fritid" för ett år och NKI-skolans nya kursprogram.

Önskar Ni upplysningar om något särskilt ämne eller kurs — skriv det i rutan här nedan.

Jag önskar upplysningar om

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 3-57

Frankeras ej. NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

Klipp och sänd kupongen idag ▶

EN NY SÄNDNING

direktimporterade
U.S.A.
airforce
FLYGOVERALLS

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

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

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

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

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

Begränsat lager — beställ i dag!

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



Amerikanska armékängor

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



MERCURY-BOLAGET

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

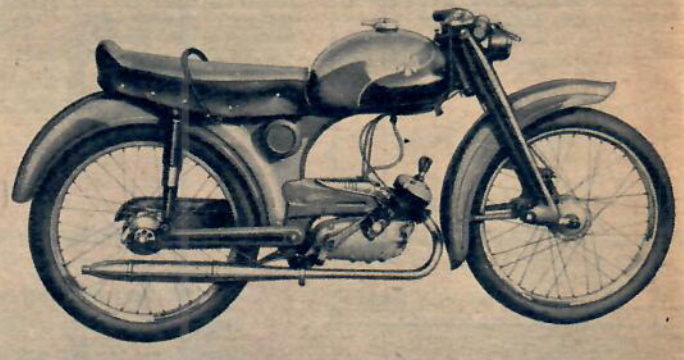
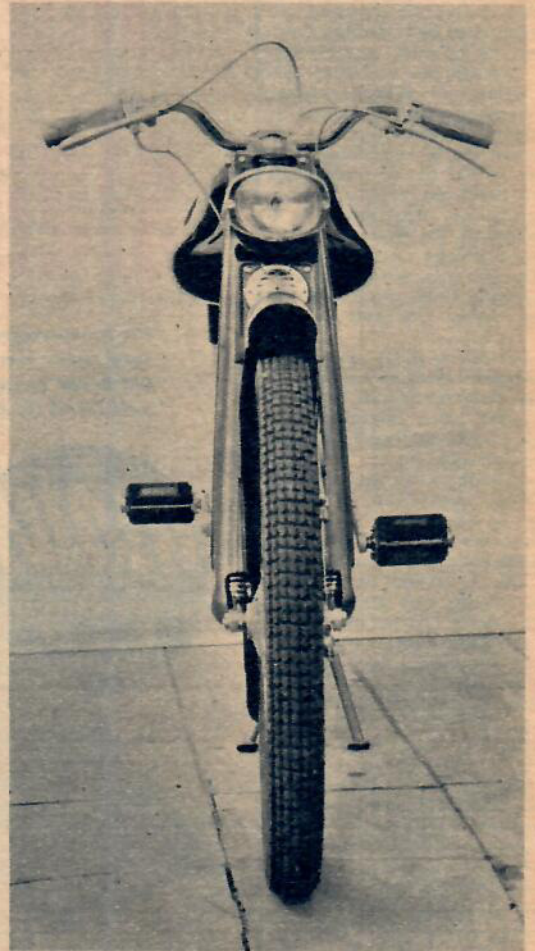
Namn:

Adress:

Jvg.-adr.: TV. 3-57

TEKNIKENS VÄRLD

VICTORIA-AVANTI



AV CIVILINGENJÖR BERTIL GÖTHERSTRÖM

Småknuttarnas önskedröm kommer Victorias nya lilla pojkmoped i ren TT-stil säkerligen att bli. Den har utformats som »riktig» TT-hoj; tank, sadel, styre och väghållning, allt. Det fattas bara några »hästar» i den lilla 50 cm³-motorn. I et kan nog inte hjälpas att en gammal »mc-rävs» hjärta klappar litet hastigare inför den lilla tyska maskinen med de italienska linjerna.

Den lilla moped-motorn startar glatt och villigt med pedalerna som kickstart. Motorn, som vid det här laget tillverkats i åtskil-

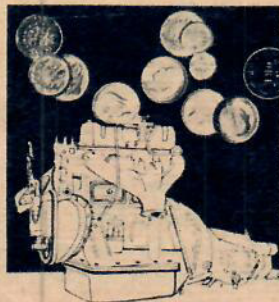
liga 10.000-tals exemplar, har estetiskt utformade kvadratiske kylflänsar med dragstängsmonterat topplock. Gängen är tyst — 68 phon uppges — dels på grund av en effektiv ljuddämpare, dels genom en insugningsljuddämpare med inbyggt luftfilter. Själva förbränningsluften tas in under tanken och erhåller en god förrening på sin väg genom den svetsade profilerade segmentramen.

Motorn går salunda inte bara tyst utan är även fri från olja och bensin, som i vanliga fall brukar samla sig runt förgasaren. Själva

Skidan med segervana



Bröderna Sandströms Skidfabrik Lindsberg — Stockholm



Gör sliten motor till en sparbössa med kolvringen



följsam - verksam sparsam

Begär PEDRICK hos Er verkstad!

Tag ut all kraft ...

... ur varje bensindroppe med

KLG Nya Korundit
kvalitetändstift

TESTAR

vevhuset har frontala kylflansar, precis som på en racermotor, och den i exakt kopia utförda TT-tanken har snabbtanklock.

Kopplingen arbetar mjukt och bra och växlingen är mycket snabb och exakt genom att samtliga drev ligger i ständigt ingrepp. Här erhålls en tidvinst vid växling, då inga drev måste löpa in i varandra, utan resp. drevpar spärras på ett genialt sätt med två kulor, som expanderar genom påverkan av en dragkil.

Vi kör vidare med den nya bekantskapen och finner att bromsarna är värda ett mer ingående studium. De små sprutgjutna fullbromsnaven i lättmetall är av Victorias egen tillverkning och enligt uppgift tillverkar denna avdelning vid fullt pådrag 1.000 nav per dag. Bromsytan är 68 cm² med 20 mm breda bromsband. Naven är kylflansförsedda och har en mycket

mjuk karaktärstik. Baknavet har stickaxel med gummidämpad medbringare samt ett stort lageravstånd.

På dålig väg uppstod en viss egensvängning, som hänförde sig från den odämpade framgaffeln. På asfalt har maskinen emellertid en anmärkningsvärt god kurvstabilitet och de överdimensionerade däckerna på lättmetallfälgar har ett mycket gott grepp även i halt väglag.

Victoria har även en bred strålkastarreflektor av ny utformning med 100 mm ljusöppning, som ger en bred jämn ljusflod vid mörkerkörning. Som på de flesta moderna mopeder har man elektrisk signal.

Vi tror för egen del att denna moped i dessa bensinrestriktionernas tider kommer att få efterfrågan speciellt bland ungdomen.

Priset är 960 kr inklusive hastighets- och vägmätare.

TV-betyg

FÖRDELAR:

- Kurvstabil
- Goda bromsar
- Tyst gång
- Stickaxel bak.

NACKDELAR:

- Har inte kapslad bakkedja
- Saknar hydraulisk dämpning fram
- Vibreerar vid max. varvtal.

Provresultat

Testvikt per hk:

$$\frac{42+75}{0,8} = 13,4 \text{ kg/hk.}$$

Teststräcka: asfalt.

Accelerationsdata: från 0—30 km/t på I och II växel: 6,9 sek.
Från 0—30 km/t på II växel: 7,8 sek. Lägsta ryckfria gång på högsta växel: ca 16 km/t.

Bromsar: Bromsbelägg: Reico. Bromsarea: 20 mm bandbredd, ϕ 90 mm—68 cm². Bromsväg på torr asfalt från 30 km/t. Frambroms: 6 m. Bakbroms: 7 m. Samverkande bromsar: 5,5 m.

Max. hastighet 30 km/t.

Hastighetsmätare: Stämmer.

Vägmätare: Stämmer.

Bränsleförbrukning: 0,19 l/mil.

KORT SPECIFIKATION:

DATA

Fabrikat: Motor: Victoria Werke A/G, Nürnberg. Ram etc.: Victoria Werke A/G, Nürnberg.

Motor: Typ: Vicky MS 51 med Schnürle vändpolning. Kompressionsförhållande: 6,5:1. Antal cylindrar: 1 st. Cylindervolym (slagvolym): 47 cm³. Cylinderdiameter: 38 mm. Slaglängd: 42 mm. Max. effekt: 0,8 hk. Max. varvtal 4.650 varv/min. Litereffekt: 17 hk/liter. Tändsystem: Magnettändning. Förtändning 2,2 mm. Generator: Svänghjuls magnet med 17 W laddspole, typ Noris ELZ 6/17 L. Förgasare: BING 1/8 med startchoke.

Växellåda: 2-växlad blocklåda (dragkilspärr) — trippellamellkoppling. Utväxlingsförh.: I 32,4:1, II 16,7:1.

Ram: Helsvetsad segmentram med 2-punktsmotorupphängning (fribärande).

Bromsar: Victoria lättmetallsfullbromsnav med kylflansar. ϕ 100 mm.

Hjulbas: 1150 mm. Längd: 1830 mm.

Fri markhöjd: 160 mm. Bredd: 510 mm.

Framgaffel: Spiralfj. bottenlänsgaffel. Fjädringsväg: 50 mm.

Bakhjulsfjädr.: Swinggaffel med teledämpn. Fjädringsväg: 60 mm.

Vikt: (tom) 42 kg. 52,5 kg/h.

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

Tankvolym: 8 liter. Max.-hast.: 30 km/t.

Däck: Fram: 23x2,25. Bak: 23x2,25.

PARIS LOCKAR!



SSU-LOTTERIET
GER 30
PARIS-RESOR

OCH
30 VOLVO
OCH
30 TV!

LOTTPRISET 2.10
ÄR VÅRT CHANSEN-
ABSOLUT..

DET SAGOLIKA LOTTERIET
SSU-LOTTERIET
SLÅR TILL IGEN!!!

8000 VINSTER --- FÖR 735.000: ---

Bilarna är 10 tjugusiga Volvo Amazon och 20 PV 444 — de sistnämnda med den berömda 5-årsgarantien. Till Paris flyger vi bekvämt med Air France. Vidare: Radiola TV, Nymans mopeder, Dux-möbler m. m.

Månadsprenumerera på lotter!

Rekv. lotter NU på kupongen eller genom Folkservice ombud på platsen.

DET SAGOLIKA LOTTERIET

Från SSU-lotteriet, Björnsonsgatan 108, Bromma, rekvireras mot postförskott

..... st. lotter à 2:10 och 25 öre till dragningslista + porton.

..... st. lotter à 2:10 att sändas per månad t.o.m. april 1957.

OBS! Sänd icke betalningen samtidigt med denna rekvisition.

Rekv. av minst 10 lotter — dragningslistan gratis.
Rekv. av minst 20 lotter — dessutom portofritt.

Namn:

Bostad:

Postadress:

(Skriv tydligt — texta!) TV 3-57

DET SAGOLIKA LOTTERIET

KÖR SÄKRARE

MED

BERU

tändstift

Högsta effekt,
tillförlitlighet
och ekonomi

PHILIPSONS
AUTOMOBIL A.-B. STOCKHOLM 22

S:t Eriksgatan 117
Tel. 34 00 00



Leta uran!

Bygg själv en perfekt uran-indikator i fickformat. Lättmonterad byggsats med miniatyrkomponenter o. gammarör. best.-nr V 350



105:-

Spänningsaggregat till ovanst., torrbatteridriven m. transistorer för spänningsomvandling. best.-nr V 351

75:-

ELFA

Radio & Television AB

Hollandarg. 9 A, Stockholm 3
Box 3077 Tel. växel 24 02 80

Alla slags teiper

för den moderna tekniken och hobbyverksamheten finns hos

Kommanditbolaget
GARCO

G. Ringsten & Co
Smålandsgatan 38
Stockholm

Tel. 10 61 37, 21 62 36
Åstorpskontoret:
Tel. Hälsingborg 509 35

Teknisk revy



HÄSTKRAFTER SOM INTE HÖRS

Packard Clipper 1957 behåller den traditionella Clipperfronten. Den nya vagnen är fem cm lägre och 150 kg lättare än den föregående modellen. Bland förbättringarna märks den effektiva

ljudisoleringen, som sägs representera en helt ny giv på detta område. Vagnen har en ny 275 hk V-8:a med kompressor, inställbar framfjädring samt automatväxel. Bromsarna har kylflansar.



BACK BÖT MOT "SVART LÄNK"

Svenska Metallverkens Skultunaverk har nu fått fram en ny typ backar för livsmedelstransport. Backarna är tillverkade av lättmetall och pressade i ett stycke. Företaget har även konstruerat överbyggnader av lättmetall för livsmedelsbilar. De nya backarna och överbyggnaderna bidrar till att eliminera den svarta län-

ken i livsmedelskedjan. Ur medicinsk synpunkt är det nämligen nödvändigt att kött hålls vid en temperatur av högst plus fyra grader vid längre transporter, vilket tidigare inte varit möjligt. Bilderna visar ingenjör Hans Bard med en lättmetallsback (t. v.) och hur Edvin Hägglund hänger upp backar för oxidering (t. h.).

BILFÖRSÄLJNINGEN slog rekord i fjol. Det finns nu närmare 750.000 bilar registrerade i vårt land. Bara under 1956 ökade personbilsbeståndet med 110.000 bilar. Årsregistreringen toppades av Volvo med 25.852 bilar. Som tvåa kom Volkswagen med 22.985 och därefter General Motors med 22.878, Philipsons med 18.272 och Ford med 15.340 vagnar.

REA-FARTYG: Ryssarna har tagit i bruk readdrivna motorfartyg, som nu går i flodtrafik. Fartygen drivs av en kraftig bakåtriktad vattenstråle under vattenytan akterut. Vattenstrålens riktning är variabel, varför fartygen får en mycket god manöverförmåga. Hittills har 14 sådana fartyg byggts.

INTE DALIGT: I USA har en grupp »hotrodders» — fartbitna bilhemslojdare — nyligen hållit biltävlingar på saltslätten Bonneville Flats i Utah. De uppnådda hastigheterna var förbluffande. En Ford från 1927 nådde på engelska milen en genomsnittshastighet av 320 km/t!

DJUPT: Världens djupaste borrhål för olja finns naturligtvis i USA, närmare bestämt i Louisiana. Det är 7.000 m djupt och lämnar något över 80.000 l olja om dygnet.

AUSTIN kommer inom kort med en ny modell. Den får namnet Austin Pick Up och är ett slags herrgårdsvagn, en kombinerad person- och skåpbil. Framtill har den stolar, baktill är soffan nedfäld i golvet, när bilen används till godstransporter. Den får en toppfart av 110 km/t.

EVIGHETS RÖNTGEN: En ny typ av röntgenapparat har utvecklats av General Electric Co i New York. I stället för film använder man en speciellt preparerad metallplatta. Då röntgenstrålen, efter att ha passerat ett föremål, träffar plattan urladdas den till en viss grad. Man får en elektrostatisk »bild», som framkallas genom att plattan pudras med ett pulver, som fastnar bäst vid de mest uppladdade partierna. Bilden är lika tydlig som ett vanligt fotografi och plattan kan användas igen sedan man suddat bort bilden.

Her Teve

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

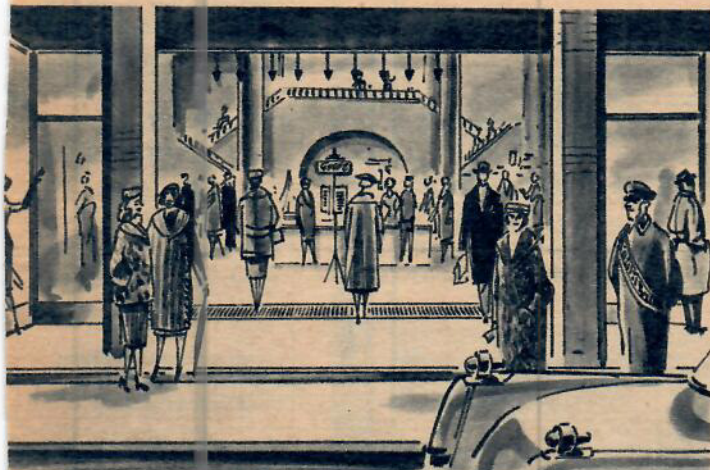
NYHET! nu även i blått!
framhäver hårets naturliga färg



För motsträvigt hår använd
PALMOLIVE
Brillantine



PALMOLIVE är även ett bra damhårvatten



Så här ser den nya NK-entrén ut. Det finns inga dörrar, utan en varmluftsridå avskärmar ljusgården i bottenvåningen från gatan. Varmluften blåses ut från ventiler i taket och försvinner genom ett golvgaller.

ENTRÉ FÖR ÖPPEN RIDÅ

Av JAN KARLSSON Teckning: Magnus Gerne

Kommer entrédörrarna vid våra varuhus så småningom att försvinna och ersättas av osynliga varmluftsridåer? Kunderna och personalen vid AB Nordiska Kompaniet i Stockholm ger idel lovord åt den nya praktiska och effektiva anläggningen.

Viste ni att entrén till ett stort varuhus gärna blir något av ett kommunikationstekniskt problem? Så har det länge varit på NK i Stockholm. Vid rusningstid har entrén blivit en besvärlig »flaskhals» med trängsel och irritation. Dessutom har man haft stora olägenheter av det kalla draget i närheten av dörrarna. Draget har gjort att den stora ljushallen i bottenvåningen infle varit någon hälsosam eller angenäm arbetsplats under vintern.

Problemet har varit svåröst. Med flera dörrar efter varandra kan man visserligen få bort draget i mycket stor utsträckning, men i stället blir trängseln mer besvärande. Om man bara har en dörr, blir trängseln obetydlig men golvdraget olidligt. Därför fick man länge nöja sig med en kompromiss mellan dessa båda ytterligheter.

Men nu är alla bekymmer med huvudentrén ett minne blott. Nu har nämligen AB Nordiska Kompaniet som första svenska varuhus lanserat varmluftsridån, dörren som är både öppen och stängd på samma gång. Det är en schweizisk uppfinning, som tidigare endast använts på kontinenten och i USA.

Den som nu tittar in på NK kan lätt tro att han tagit fel på årstid. Några stängda dörrar finns inte, men biträdena står ändå bara några meter från ingången utan att se ut att frysa i sina vanliga inomhuskläder. Full av förvåning fortsätter man framåt, och på den plats där dörrarna förut fanns, får man fenomenets förklaring. Man går igenom en varm och rätt kraftig lufström,

som kommer från taket och försvinner ned genom ett galler i golvet. På en sekund har man passerat och sedan befinner man sig i en behaglig inomhustemperatur. Något som helst golvdrag från »dörren» kan man inte känna.

Dörrarna har alltså ersatts av en varmluftsridå, som skärmar av den 8 meter breda och 2,40 m höga entrén. För att ge en idé om de tekniska arrangemangen skall vi här följa luftströmmen ett varv av dess kretslopp. Genom galleret i golvet sugts luften ned i ett stort rum, i vilket främmande föremål som fallit eller sugits ned genom galleret samlas upp. Golvet i detta rum överstrutas ständigt med vatten, som har till uppgift att binda damm och skräp samt släcka eventuella cigarrettfimpar.

Luftströmmen går sedan genom ett stort filter i en av rummets väggar, där den renas från ytterligare damm. Därefter följer ett par gallerformade elektriska element, vilka höjer luftens temperatur med önskat antal grader. Två kraftiga centrifugalfläktar med en kapacitet av 200.000 m³/tim blåser sedan ut luften genom munstycket över entrén.

Kan en sådan anläggning löna sig ekonomiskt? Kommer inte denna nya dörr att medföra stora driftskostnader? Om man gör en jämförelse med tidigare system med dörrar eller svängdörrar, finner man att varmluftsridån i varje fall inte ger större värmeförluster. Installationskostnaderna är naturligtvis rätt stora, men kompenseras utan tvivel på lång sikt av det ekonomiska utbyte som man får genom nöjdare kunder.

VÄND

NY katalog

modell flyg
BILAR
MOTORER
BÅTAR
FLYG

KLIPP TILL SVEN E. TRUEDSSONS
MODELLFLYGINDUSTRI, MALMÖ 9

NR 12 VAR HITTILLS STÖRSTA OCH MEST VÄLSORTERADE KATALOG sändes mot 1: — i frimärken. Utkommer omkring 20 oktober. Undertecknad beställer st. KATALOG nr 12.

Namn:

Adress:

Postadr.: TV 3-57

BOLIDEN

BOLIDEN DUPLO
Boliden-kvalitet till standardpris

Boliden Duplo är ett konventionellt byggt bilbatteri till standardpris men med kvalitet långt över vanlig standard. Boliden Duplo har plattor tillverkade av rent Boliden-bly, en gallerkonstruktion som binder massan effektivt och separatorer av nyaste amerikanska typ, som ger utomordentlig mekanisk stabilitet.

BOLIDEN ULTRA
det skaksäkra och seglivade batteriet

Boliden Ultra är den största och värdefullaste nyheten inom batteritekniken på de senaste 75 åren. En patenterad separatormassa omger helt Ultra-plattorna och fixerar den aktiva massan. Detta ger Boliden Ultra en hittills osad driftsäkerhet. Boliden Ultra är byggt för den som vill ge några tiotus för att få det absolut bästa, en tillgång som ger månatlig värde i ett verkligt seglivat batteri.

För den tekniskt intresserade

För bättre batteri-ekonomi — välj BOLIDEN batteri

BOLIDEN BATTERI AB
ett dotterföretag till Bolidens Gruv AB
Stockholm • Göteborg • Malmö • Halmstad
28 93 00 11 62 80 391 82 680

Bridges

OF LONDON

genom

Glabo

I GÖTEBORG

1. Borr-maskin



2. Pelarborr-maskin



3. Puts-maskin



4. Slip o. polermaskin



5. Träsvarv



6. Girkelsåg



Borrmaskinen försedd med 8 mm chuck

Bridges är stark. Dubbelt så stark som andra hobbymaskiner i sin klass. Den kraftiga, utbytbara motorn är byggd i en enhet för kontinuerlig drift. Bridges genomtänkta utrustning omfattar 40-talet tillbehör! Bridges är marknadens mest kompletta hemverkstad! Se den hos Er järnhandlare eller begär upplysningar direkt från oss.



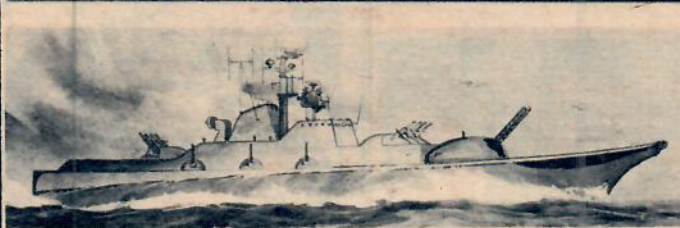
AB GLABO - Box 1028 - GÖTEBORG 4
Sänd mig upplysningar om BRIDGES HOBBYTRUSTNINGAR

Namn:

Adress:

(teck) TV 3-57

Teknisk revy



I marina fackkretsar anses det sannolikt att Sovjet har minst två hypermoderna robotbestyckade kryssare. Fartygen uppges vara ungefär lika stora som Svedlov-kryssarna och ha utpräglad strömlinjeformade skrov.



Amerikanen Sid Steets har nu putsat hastighetsrekordet för racerbåtar i den amerikanska 4,3-literklassen. Hans Z-Z-Zip uppnådde en hastighet av 211 km/t och slog därmed det tidigare fartrekordet med 8 km/t.



Ford har nu kommit med modellen Ranchero, som är ett mellanting mellan personvagn och mindre lastbil. Ranchero lastar 750 kg, har helsvetsad kaross och levereras i tvåfärgslackering med 190 eller 212 hk motor.



Den tyska firman O. H. Meier i Buderich har lanserat en ny typ av skivor för dikteringsapparater. De nya inspelningsskivorna kan inte brytas o. har mycket lång livslängd.



Aiomics International i USA arbetar nu på att få fram effektiva reaktorer. Här skjuts en isotopladdning in i atomreaktorn medan strålningen mäts med Geigerräknare.



Världens första eldrivna armbandsur tillverkas nu av den amerikanska firman Hamilton. Det lilla batteriet (t. v.) driver klockan ett helt år.

Ny med högre effekt

ORYX

den perfekta lödpennan

— strömsnål men har ändå tillräcklig värmekapacitet.

— uppnår full lödvärme på ca 1 minut.

— synnerligen hållbar på grund av enkel och robust konstruktion.

— utbytbara spetsar med goda lödegenskaper och lång livslängd.

— arbetar på ofarlig lågspänning — 6, 12 eller 24 volt.

— lagerföres i olika modeller för 6, 9, 12 eller 18 watts effekt.

Ring eller skriv oss för närmare detaljer.

HÖRAPPARATBOLAGET

Kungsgatan 29

Tel. 23 17 00

Stockholm C.

NY KATALOG



späckad med

**modellflyg
modellbåtar
motorer och
tillbehör**

Utförliga beskrivningar!
Massor av bilder!

Sänd in kupongen redan i dag! Bifoga 75öre i frimärken

Till **ERIK LINDGREN**

Östänvägen 43 • Malmö Sv

Sänd omg. Eder nya katalog. 75 öre i frimärken bifogas.

Namn:

Bostad:

Postadress: TV. 3-57

Tekniken

Din framtid

I dag och i framtiden har den utbildade sin chans. Du som känner på dig att du har anlag för teknik, skall skaffa dig en grundlig teknisk utbildning jämsides med praktisk erfarenhet. Hermods ger dig en utbildning, som kan direkt omsättas i vardagens arbete och som högt värderas av arbetsgivarna. I studiehandboken *Teknisk utbildning* finner du kurser för olika branscher och för olika befattningar.



Markera i kupongen eller skriv till Hermods och tala om förkunskaper och utbildningsmål

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT

Teknik Industri

Gymnasie- eller fackskoleingenjörsexamen inom:
Maskin- och verkstadsteknik
Kraft- och värmeteknik
Elkraftteknik
Teleknik
Byggnadsteknik
Kemi och kemisk teknologi
Merkantil-tekn. linje

Tekniker- och högre fackutbildning inom 11 olika linjer

Allm. tekn. kurser:
Matematik för lärlingar
yrkesarbetare för män
verkmästare ingenjörer

Nomografi
Räkneslucks användning
Geometrisk ritning
Projektionsritning
Arbetsritningens grunddrag

Maskinritning
Mekanik
Hållfasthetslära
Grafstatik
Materiallära
Materialprovning
Metallografi
Stålets o. järnets anv.
Hiss- och transportanordningar
Maskinelement
Ber. av tryckluftbehållare

Kraft- och värmeteknik:
Maskinteknik
verkmästarekurs
förmanskurs
Motorisk
verkmästarekurs
förmanskurs

Kurser för konstruktörer
maskinmontörer
motorer
bilmontörer
kylmontörer
ångmaskinister
landmaskinister
sjömaskinister

maskinskötare
motor-skötare
Verkstadsteknik:
verkmästarekurs
förmanskurs
verkadstekn. grundkurs
för arbetsledare
grundkurs för arbetsledare

Mekanförbundets förb. förm.-kurs
gjutmästarekurs
gjutertekn. grundkurs
för arbetsledare
Bilens kraftöverföring
Bilens bromssystem
Kurser för konstruktörer
planeringsmän
avsnynare och kontrollanter
arbetsstudiemän
maskinarbetare (svavare, fräsare m. fl.)
gas- och elsvetsare
smedere hårdare

Textilteknik
Textilindustrins grundkurser i
Textilteknologi
Arbetsledning

Ämneskurser i kraft- och värmeteknik
Beskrivande maskinlära (förbr.-motorer, pumpar, fläktar, kompressorer)
Skötsel och drift av ångpanneanläggning.
Förbränningsmotor-teknik
Gasturbiner
Reaktionsmotorer
Vattenmotorer
Centrifugalpumpar
Fläktar
Värmeöverföring
Vattenrörpannor
Ångmaskiner
Ångturbiner
Kylteknik

Flygtekniska kurser
Ämneskurser i verkstadsteknik
Toleranser och passningar
Mätverktyg och mätmetoder
Verktygsmaskiner och verktyg

Maskiner och verktyg för spånbildande bearbetning
Pressar och pressverktyg
Jigger och fixturer
Ritsverktyg
Ytbehandling
Värmebehandlings-teknik
Smidesteknik
Gjuteriteknik
Gas- och elsvetsning

Elektroteknik:
Einställarkurser
Elektroverkmästarekurs
Teleknisk verk-mästarekurs

El. montörkurser
El. maskinistkurser
Kurs för bilelektriker
Svagströmsanläggningar
Industrifull elektronik
Radio Television
Elektrisk mätteknik

Byggnadsteknik:
Byggnadsverkmästarekurs
Kurser för ritare och konstruktörer
Byggnadsmateriallära
Praktisk betongteknik

Husbyggnadslära
Byggnadsritning
Byggnadsekonomi
Statiska beräkningar
av husbyggnader
TIBO-kurser (för träindustrin)
Möbelritning
Värme Sanitet
Oljeledning
Ventilationsteknik
Vägbyggnad

Kemi och kemisk teknologi:
Kemisk-teknisk
verkmästarekurs
laborantkurs
Kval. analytisk kemi
Kem. reaktionskinetik
Kolloidkemi

Indikatorer och pH-bestämningar
Teoretisk kemi
Elektrokemi
Kem. termodynamik
Allm. kem. tekniska apparater
Kemisk materiallära
Vatten o. vattenrening
Tunga kemikalie- och konstgodsindustri
Mineraloljeindustri
Cellulosaindustri
Sockerindustri

Fettindustrin
Torrdestillationsind.
Förbränningslära
Industrifulla jäsningar
Keramik och glas
Pappersteknik

Ämneskurser i arbetsledning, driftsekonomi, yrkeshygien m. m.
Arbetsledningens psykologi

Den industriella utvecklingen
industriell organisation
Industrifull standardisering
Materialhantering
Statistisk behandling av siffermaterial
Arbetsstudier
Funktionell tidbestämning och ackordsättning
Arbetslagstiftning
Arbetsfysiologi
Arbetsarskydd
Yrkeshygien
Industribrandskydd

Handel Kontor
Realskola Gymnasium
Lantbruk Språk
Tekning Målning
Psykologi Fotokurser

Klipp kupongen längs de streckade linjerna!

Sänd mig prospekt över den ämnesgrupp jag angivit nedan, bildbroshyren Alla läser hos Hermods samt Hermods månads-tidning Korrespondens under 6 månader. Jag är intresserad av följande kurser:

Frankas ej
Hermods
betalar
portot

HERMODS
Slottsg. 8 A
LÖSEN
MALMÖ

Skriv tydligt. Texta helst.
Namn
Yrke eller titel
Bostad
Postadress TV 7/2-57: 385

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

Elektronblixtaggregat har byggts för oerhört snabba urladdningar. Denna bild togs på 1/100.000 sek!

ETT ÖRE FÖR BLIXTEN!

AV STIG SANDELIN

Tro inte att elektronblixten är en lyx, som bara en yrkesfotograf kan kosta på sig! Under de senaste åren har det kommit prisbilliga aggregat, som ger även amatörerna möjlighet att fotografera med blixst på ofta han har lust.

Elektronblixten har många tekniska fördelar. Blixurladdningen är mycket kort, och man behöver därför aldrig riskera att få rörelseoskärpa på bilderna. Vidare har elektronblixten samma färgtemperatur som dagsljuset, och det betyder att man kan ta blixtbilder med dagsljusfärgfilm. En annan fördel är att elektronblixten inte bländar.

Braun Hobby Standard är ett aggregat av den typ, som passar amatörernas anspråk. Aggregatet kostar 186 kr, och då urladdningsröret ger 10.000—20.000 blixtar blir blixtkostnaden ungefär ett öre per bild. Blixttiden är ca 1/1.000 sek, och ljusstyrkan räcker till för att fotografera ett motiv på fem m avstånd på 23/10 DIN-film med bländare 11.

Aggregatet är mycket mångsidigt då det gäller drivkraften. Det går att ansluta aggregatet direkt till växelströmsnätet, och det går också att använda stavbatterier. Tre sådana 1,5 volts batterier ger ström till 50 blixtar! Man kan också skaffa en ackumulatör som extra tillbehör. En sådan kostar 33 kr och ger ca 200 blixtar per laddning.



Braun Hobby Standard väger 1,7 kg. Reflektorn ger mjukt ljus och kan ställas in i två olika lägen.

9:de omarbetade upplagan

OBS! Utvidgad televisionsdel

Handboken vill lära Er första mottagarens funktioner och hjälpa Er att snabbt laga småfel. Vi har även medtagit en del hjälpplabeller och grafiska beräkningsmetoder.

NÅGRA RUDRIKTIPTIPS

Självinduktionsspolar
Kondensatorer
Kristalldetektorer
Elektronröret och dess verknings sätt
Radiotelefoni
Television
Mätinstrument
Störningar och störningsskydd
Kopplingsföreskrifter

Kronor 4: 50 riktpolis

Kan beställas från närmaste bokhandel eller direkt från



Hudiksvallsg. 6, Stockholm 6.
Avdelningskontor:

Kyrkogatan 41,
Göteborg
Rundelsgatan 12,
Malmö

ROIERANDE OMFORMARE

fabr. Pioneer USA

12 volt, 10 amp. in,
550 volt, 125 milliamp. ut.
Omformaren monterad på låda innehållande filter, 1 st. kondensator, 1 MF 1 000 voltbägarer samt drosslar av olika slag.

Anslutning Jones-kontakt

fabr. Pioneer USA

24 volt, 13 amp. in,
750 volt, 250 milliamp. ut.
För övrigt samma som ovanstående.

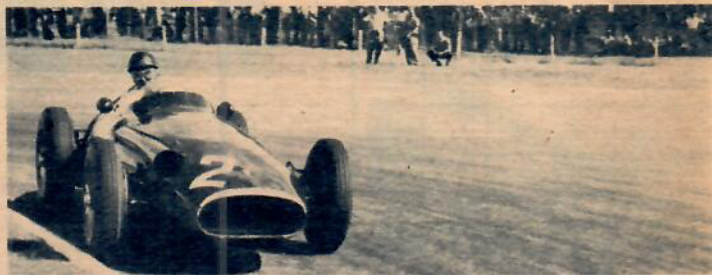
**SAMTLIGA OMFORMARE
BEG. MEN I UTMÄRKT
SKICK — MYCKET FÖR-
MÄNLIGA PRISER**

FIRMA BRUHN & CO

Tel. 11 97 20
GÖTEBORG

Två raceres i två

Fangio på väg mot segern med framhjulet elegant slickande sargen. Medelfarten på den fyra kilometer långa banan, som byggts särskilt för detta Grand Prix, var nära 130 km/t. 280 hästar under huven(t. h.).



Klart för start! Maseratistallets chefsmekaniker ger mig de sista instruktionerna före mitt livs första Grand Prix-lopp i världsmästerskapsserien. Min vagn var i antikaste laget, men jag lyckades i alla fall ordna en sjundeplacering (t. v.). Övan delar världsmästaren med sig av sina kunskaper till mig och en annan nykomling, von Trips. Denne blev sexa.

Joakim Bonnier:

DET GICK RIKTIGT BRA!

Buenos Aires i februari. Så har jag alltså genomfört mitt första Grand Prix i världsmästerskapsserien. Jag är rätt trött, men samtidigt glad över min placering som jag hoppas inte skall anses alltför vanhedrande därhemma.

Den som skriver hem skall börja med en väderleksrapport, det är en tradition som jag inte vågar frångå. Till och med för mig, som från Stockholms horisont är van vid »växlande molnighet» verkade klimatet under träningsdagarna mer än lovligt växlande. Första dagen brännande solsken med en temperatur på banan av mer än 60° medan det ösregnade tredje dagen och kvicksilvret kröp ned till åtta plusgrader.

Träningen, liksom senare tävlingen, gick helt i Maseratis tecken. Mellan de tre första vagnarna som fördes av Fangio, Moss och Behra skiljde endast några tiondels sekunder, medan närmaste Ferrari (Castelotti) låg nästan tre sekunder sämre till. Maserati-vagnarna hade i stort sett samma motorer som under Europas GP på Monza i september förra året: En rak sexa med två överliggande kamaxlar och tre dubbla Weberförsagare. Motorn ger 280 hk.

Lancias gamla Formel 1-racer, som Ferrari övertog för litet mer än ett år sedan, är än i dag praktiskt taget oförändrad. De små modifikationerna som gjorts till denna tävling bestod huvudsakligen av en ny koppling med omväxlande stål- och korklameller samt en ny försagare. Båda dessa förändringar visade sig dock rätt olyckliga under tävlingen. Motorn

i dessa Lancia-Ferrari-vagnar är för övrigt mycket fin med åtta cylindrar i 90° V-form. Avgasljudet var säkert det starkaste i hela Buenos Aires och man hade goda utsikter att förlora hörseln om man befann sig för nära.

Före loppet gick det envisa rykten här om att Maseratis vagnar skulle vara utrustade med fabriks nya tolvcyndriga Formel 1-motor. Så var nu alltså inte fallet men motorn existerar. Jag var i tillfälle att se den häromdagen, och tro mig, det var en fullständigt fantastisk skapelse. Vad sågs om 12 cylindrar i 45° V-form, 4 överliggande kamaxlar, dubbla magneter med uttag till 24 st. tändstift samt en helt ny typ Weberförsagare monterade direkt på cylindertopparna. Motorn, som endast väger sex kg mer än den gamla sex-cylindriga modellen bromsade vid detta första prov i bänken 308 hk vid 9500 varv/min, men ingenjör Alfieri, som är far till denna praktmotor, lovar att den skall lämna 325 hk innan den monteras i en vagn för Monte Carlo-tävlingen i maj. En rätt anständig effekt för en motor på »bara» två och en halv liter!

Jag blir så fascinerad när jag kommer in på ämnet motorer, att jag alldeles glömmar bort själva tävlingen. Min egen roll var från början att fungera som reserv i Maseratis fabrikslag, men då jag bara några timmar före start blev erbjuden att ratta en privatägd Formel 1 tog jag naturligtvis chansen och tackade ja. Det var dock inte något särskilt bra exemplar; en aning ålder-

domsvagt och faktiskt den första Formel 1-vagn som Maserati byggt. Näväl, starten gick och Peter Collins (Ferrari) tog genast ledningen tätt följd av Behra och Fangio. Moss hade oturen att trampa av gaspedalen när flaggan föll och han blev stående många dyrbara varv, vilka han aldrig hann hämta in. Efter det att kopplingen gått sönder på tre Ferrari-vagnar var ställningen efter en timme den att Behra ledde med några meter före Fangio med Castelotti på tredje Menditeguy (Maserati) på fjärde och Harry Shell (Maserati) på femte plats. Senare måste Castelotti bryta och på 86:e varvet gick Fangio definitivt upp i ledningen och den platsen behöll han tills de hundra varven var avverkade. För min egen del gick det riktigt hyggligt, jag hade inga som helst missöden under de tre timmar som »Carreran» varade. Mitt snabbaste varv på den fyra kilometer långa banan gick på 1 min. 48,7 sek. vilket i mitt eget tycke inte var så visset med tanke på att Moss, med en betydligt bättre bil än min fick dagens snabbaste varvtid med 1 min. 44,7 sek. Mållinjen passerades av de nio bästa i följande ordning: Fangio, Behra, Menditeguy, Shell, de Portago, von Trips, jag själv, Moss och de Tomaso.

Aterkommer efter sportvagnstävlingen.

Hälsningar

Joakim Bonnier

TEKNIKENS VÄRLD 3/57

världsdelar

Varg-Olle:

MITT UPPE I ETT KRIG



Pretoria i januari.

Kära TV-läsare!

När jag åkte från Sverige i början av november hade de just börjat fightas som värst vid Suez. Jag tyckte det skulle bli skönt att sticka söderöver, bort från alla bekymmer, krig och sänt.

Men — jag hamnade mitt uppe i ett annat krig. Ett speedway-krig. Visserligen inte krig »på riktigt», men nog så obehagligt ändå för dem som berörs av det. Och det gör vi alla som denna vinter kör speedway i Sydafrika.

För ovanlighetens skull, höll jag på att säga, har jag hamnat på rätt sida. Annars brukar man ju ha en förmåga att hoppa i galen tunna när det gäller för eller mot organisationen...

Kriget jag hamnat mitt upp i står mellan Sydafrikas speedway-diktator Buddy Fuller å ena sidan och paret Trevor Redmond—John Bunton å andra sidan. De två sistnämnda tröttnade på diktatorns ekonomiska historier och öppnade eget, fick FIM:s sanktion och fick dessutom sina banor licensierade. Hur underligt det än låter har vi utländska förare tidigare är kört på olicenserade banor i Sydafrika!

Buddy Fuller blev förstas topp tunnor rasande, struntade totalt i Trevor, FIM och allt vad de nu heter och tog ut ett eget lag. Trots hotet om bannbulla från FIM.

Så var läget när jag kom ner till Sydafrika. Fighten har gått vidare sedan dess. Buddy kör en serie med fem lag och Trevor kör en med tre lag. Konstigt nog klarar sig Trevors ekonomiskt mycket bättre. Vi har fullt hus varje tävling och det enda folk klagat på är att vi inte kör oftare.

Det enda som oroar oss i »stall Trevor» är hur det ska gå med förarna i Buddy Fullers lag. Ska de bli diskade? Det vore synd på sådana gamla kämpar som Alan Hunt m. fl.

Craven Fantastisk

Det finns en förare som imponerat mer än alla andra här nere i vinter. Namnet är Peter Craven, världsmästare 1955. Jag har aldrig tyckt den killen varit så märkvärdig med sin slängiga stil och mycket ojämna form. Men jag har nu fått ge mig för fakta. Här har han varit fantastisk.

Nio tävlingar i rad tog han full poäng och sänkte varje gång ban-

rekordet! Ja, det var så man ibland tvivlade på sina egna ögon när den tvåhånds höge gossen vrålade förbi motståndarna — på innerkant eller ytterkant, det spelade ingen roll.

Så bra som Craven var i dessa nio tävlingar hade ingen i världen kunnat slå honom, det lovar jag. »Rackarn» Fundin, Jack Young, Ronnie Moore, ja, det spelar ingen roll. Jag vet tre som verkligen gått in för att ta Cravens skalp, Barry Briggs, Trevor Redmond och jag själv! Det var nära ibland, men det lyckades aldrig.

Inte förrän 10:e gången. Det blev Trevor som blev den lycklige och ingen blev direkt förvånad över det. Hur underligt det än låter, så här nere kör Trevor som en världsmästare fastän han hemma i England mest räknas som en föredetting.

NY STJÄRNA I ÅR

Näst Craven tycker jag en yngling vid namn Ronnie Genz har visat de friskaste takterna här i vinter. Han är engelsman och liksom jag själv bara nere här över vintern. Jag har en bestämd känsla av att vi får se upp för den gossen den kommande säsongen. Och jag tror nog också att den svenska publiken får lära känna honom, för jag kan aldrig tro att England kan klara sig utan honom i landslaget.

För min egen del har det gått ungefär programenligt, om jag nu får skryta lite grann. Jag plockar 12, 13, 14 pinnar pr match och det är ju så nära maximum som man kan komma när man inte lyckas 100-procentigt.

Det enda felet för min del är att jag haft så rasande svårt att hålla nyårslöftena om bantning. Jag har det för bra helt enkelt. Jag väger flera kg över den rätta matchvikten och nu finns det inget annat att göra än hårdkörning de månader som är kvar innan det är dags att börja säsongen hemma i Sverige — och England, dit jag hoppas få komma och köra.

Till våren ska ni väl ha det klart med bensinbekymmer och sänt där hemma i Sverige, eller hur? Jag kan lova att det är en åksuen Nvgren som vänder hemåt någon gång i början av april.

Många varma (42 gr i skuggan) hälsningar till er alla från

Olle Dyppen

SVENSK TRÄFIBERPLATTA



HÄRDAD, HÄRD och HALVPORÖS

MASONITE den enda plattan som framställes enligt den oöverträffade Mason-metoden.

P. WIKSTRÖM J:or

• STALLGATAN 3, STOCKHOLM C. TEL. 10 99 25 •

KATALOG

innehållande ca 5000 experimentartiklar, radiodelar, gram mofondelar, elektrisk materiel, verktyg, leksaker, artistmateriel, fotoartiklar, ritningar och handböcker m.m. Katalogen sändes gratis mot insändande av ett 25-öres frimärke, som återbetalas vid första order.

Clas Ohlson & Co, Insjön

Fri sikt i alla väder!

Fri sikt utan imma med Amerikanska imskyddsrutor av plast, böjliga, glasklara, självhäftande.

Beställ idag!

| | |
|---|---|
| <p>För moderna konvexa fram- o. bakrutor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 9R 200×450 mm kr 12:—/st. <input type="checkbox"/> 10R 250×500 mm kr 15:—/st. <input type="checkbox"/> 12R 300×625 mm kr 19:50/st. <input type="checkbox"/> 13R 250×750 mm kr 19:50/st. <input type="checkbox"/> För sidorutor 70-R 200×450 mm 12:—/st. | <p>passar Volkswagen passar Volvo och alla övriga</p> |
|---|---|

FIRMA RABE & MAGNI EFTR. STOCKHOLM VA.

Härmed beställes enl. ovan mot pfsk + porto

Namn:

Adress:

Postadress: TV 3-57

RÖR-BOCKNINGSMASKINER

HERBER

för kallböckning 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, stålörsmöbler m. m. Högeffektiv drivanordning 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

Westlings FOTOKATALOG



med
marknadsens
bästa
villkor

1 års gratis alkisförsäkring
och garanti

AB Albin Westling, Örebro 1

Grundat 1918
Sänd gratis Er stora fotokatalog.

Namn
Adr.
Postadr. TV 3-57

**80 sidor sport
och fiske
GRATIS!**

Ert ex. av vår 80-sid., ill. jubileumskatalog väntar! Katalogen har allt Ni kan önska av sportgrejor och fiskedon. Och Ni får den **GRATIS!**

SÄND KUPONGEN NU!

Sänd mig omg. Er nya katalog!
Namn
Adress
Postadress TV 3-57

BRÖDERNA TYSKLIND AB - INSJÖN

**Vad betyder?
detta märke?**

Förbud att stanna fordon NIF

**SKRIV IDAG
efter vår stora
KATALOG!**

Ur innehållet: delar till radio- o. television, serviceinstrument, förstärkare, sändare, inspelningsapparater, facklitteratur, verktyg, kopplingsschemor och byggsatser. En ypperlig vägledare för amatörer såväl som för den erfarna yrkesmannen.

ELFA RADIO & TELEVISION AB
Holländargatan 9 A, Box 3077,
Stockholm 3.

Härmed beställes Eder katalog 1956 att sändas mot postförskott kr 2:50, i frimärken bifogas kr 2:10, å postgiro 251215 insättes 2:10. (Stryk det ej tillämpliga.)

Namn:
Adress:
Postadress: TV 3-57



Här är Teknikens Världs »Sju glada gossar». Rätta lösningen på tävlingen är fr. v. Varg-Olle Nygren, Arne Skoog, Olle Lindahl, Flygsoldat 113 Bom, Magnus Gerne, Herr Teve och sist men inte minst Buzz Cooper.

PRISTAGARE TILL SJU GLADA GOSSAR I NR 24-25.

100 kr kontant: Lennart Bergström, Box 494, Harmånger. 50 kr kontant: R. Dorell, Box 45, Remmenedal. 25 kr kontant: Stig Jönsson, Frejagatan 1, Linköping. Helårsprenumeration: Karl-Erik Rosenkvist, Humlaryd, Eringsboda; Leif Blomkvist, Hedkärravägen 4, Fagersta; Alvar Stridh, Verkstads-

skolan, Ljusdal; Stig Andersson, Erik Dahlbergsgatan 35 nb, Stockholm ö; Gunnar Linnarsson, Trälunda, Blidsberg; Lennart Lindell, Östergatan 3, Landskrona; Pär Magnusson, Kvarngatan 6, Arvika; Thomas Hedberg, Nykarleby, Finland; Richard Sigfridsson, Mejerivägen 7, Vargön.

PRISTAGARE TILL NYÅRSKRYS I NR 26.

100 kr kontant: Rune Bergström, Holmgatan 12, Karlskrona. 50 kr kontant: Sigvard Josefsson, Herr Stens väg 13, Älvsjö 1. 25 kr. kontant: Erland Gradell, Hörngatan 21 C, Norrköping. Helårsprenumeration: Stig Nordström, Fack 146, Kristineberg; Herr Ove Snygg, Hultet Lindhult, Udenäs; Torsten

Gunnarsson, Fack 73, Hallen; Gunnar Davidsson, Mellangården, Vetlanda; Christer Hamrén, Lasarettet, Kristianstad; Gunnar Svanteson, Box 166, Slottsbron; Ingemar Pihl, Bjälbogatan 6 b, Linköping; Stud. Örjan Ekström, Kollerud, Segmon; Arne Einarsson, Box 2273, Sundsvall; Ingenjör Owe Ljungberg, Petriforsplan 1 B, Olofström.

BÖCKER



Spännande teknik: »Tekniken omskapar världen» heter en nyutkommen bok, som ger en populär bild av teknikens utveckling. Författaren Joachim G. Leithäuser ger en livfull och intressant bild av bl. a. kraftmaskinernas, kommunikationernas, filmens och radions historia. Han gör det på ett mycket medryckande sätt. Stilen är lättläst, uppgifterna är sakliga och allsammans kryddat med lustiga tidsbilder. Leithäuser har gjort det bästa möjliga av sitt ämne. Boken är lika spännande som den bästa äventyrsroman. **Tekniken omskapar världen.** J. G. Leithäuser, hft 22: 50, inb. 27: 50.

Autocar testar: Den engelska motortidningen The Autocar har nu publicerat en sammanställning av sina testrapporter över 1956 års bilar. Av de bilar, som testats, är 23 engelska, fyra amerikanska, fyra tyska och två franska. I varje testrapport beskrivs bilarnas

konstruktion och uppförande under olika förhållanden. Artiklarna är kompletterade med data, fotografier, mått och inredningsskisser samt en sammanställning av erhållna provvärden på acceleration, bromsförmåga, bränsleförbrukning, dragkraft samt hastighets- och vägmätarnas felvisning. Denna årsbok har sedan många år tillbaka endast en svensk motsvarighet, nämligen Teknikens Världs årligen utkommande sammanställning av tidningens senaste provkörningar.

Hur man kör väl och lagligt är namnet på en rikt illustrerad broschyr med trevligt serverade tips för bilförarna. Broschyren är utgiven av Esso, och några av landets främsta motorexperter ger värdefulla tips om rätt körställning, kurvteknik, dubbeltrampning, omkörningsteknik etc. En kan rekommenderas från Svenska Esso AB, Nybrogatan 55, Stockholm.

Citroën DS 19

(Forts. fr. sid. 35)

flesta reparationerna. Det tal som förekommit till och med av opartiska motormän att bilen skulle vara synnerligen lätt att handskas med ur reparationssynpunkt är vi inte benägna att tro på annat än när det gäller vissa detaljer. I stället förefaller det som om de bästa icke specialutbildade reparatörer skulle få åtskilligt med huvudbry av mera invejklade fel. Hydraulsystemet i sig själv behöver dock säkerligen inte medföra några oöverstigliga servicesvårigheter.

Växlingen är synnerligen lätt och bekväm att utföra, man behöver bara flytta växelspaken så sköter hydrauliken om resten. Någraforcerade växlingar kan inte göras helt ryckfritt, åtminstone inte till en början. För den som inte tycker om att växla på »vanligt» vis innebär automatiken en perfekt lösning och växellådan kan knappast heller misshandlas.

Accelerationen är inte överdådig, men fullt tillräcklig för säker körning. Karossens aerodynamiska utformning gör att toppfarten är så hög som 140 km/t. De fyra växelnarna gör att accelerationsresurserna är goda över hela registret från stillastående upp emot toppfart.

Bromsarna är utan tvekan de bästa vi provat. Kombinationen skivbromsar fram och vanliga trumbromsar bak är effektiv. Från en fart av 100 km/t kunde vagnen stannas på endast 39 meter på torr asfalt. Detta prov gör vidare beskrivningar onödiga. En orsak till den goda bromsverkan är att bromskraften automatiskt fördelas mellan fram- och bakhjul. Pedaltrycket är väl avvägt mot bromskraften utom vid låg fart då bromsarna tar för hårt. Härvid är det lämpligt att använda den hjälpbroms som tidigare nämnts.

Styrningen har god precision och ratten går lätt att vrida. Vändradien är anmärkningsvärt liten i förhållande till bilens hjulbas. Detta gör stadskörningen bekväm. Bilen håller kursen väl på landsväg och är ovanligt okänslig för sidvind. Vid en hastighet av ca 50 km/t känns en viss svajighet som liknar den som kan märkas när man åker i ett spårvagnsspår. Vid högre fart försvinner tendensen.

Fjädringen är utan olater och man åker mjukt utan att bilen kränger. I låg fart känns fjädringen relativt hård men detta kompenseras väl av de mjuka sätena. Det råder ingen tvekan om att detta fjädringssystem är en fullträff, och man kan hålla god fart på de sämsta vägar utan att bli omskakad.

Värmeanläggningen är god men inte av toppklass.

S'rålkastarna ger ett gott ljus. Många intressanta och nya detaljer skulle kunna beskrivas men vi måste nöja oss med att nämna hjulens geniala montering med endast en bult, samt skivbromsarnas speciella kylflökanaler.

Sammanfattningsvis måste medges att bilen är en dröm att köra. Huruvida den i längden blir en dröm eller en mardröm ur service-synpunkt återstår att se. Detta beror förutom på konstruktionerna i hög grad på den service som fabriken kan bygga upp. En blick under motorhuven gör dock att man osökt önskar att fabriken även levererar en uppblåsbar specialtrimmad mekaniker i verktygsutrustningen.

VECKANS *Annons* KATALOG

SKOLOR

BILREPARATÖRS-

kurser om 4 mån.
Prospekt och upplysning
mot två porton. Angiv denna
tidning.

Skövde Praktiska Skola

Drottninggat. 4, Skövde.
Tel. 1249.

TILL SALU

MOTOR- o. JAKTSTÖVLAR

i brunt l. svart
»waterproof»-
ovanläder, kr
65:—, Ridsöv-
lar i brun
svart boxsida
»water-
proof» i
tjänste-
modell.



Sulor av kärnl. i cell-
gummi. Prima hantverk.
Mot postförsk. Returrätt.
F:a Y. KERO, Sattajärvi.



Beställ nya

Märklin-katalogen!

Till HOBBYKLUBBEN, Klara
V. Kyrkog. 7, Sthm. V. g.
sänd mig omgående nya, 64-
sidiga Märklin-katalogen (75
öre i frimärken bifogas).

Namn
Adress
Postadress
.....TV. 3-57 (skriv tydligt)

VET NI VAD 1957 ÅRS



BILAR
GÅR FÖR?

I stora bilboken 1957

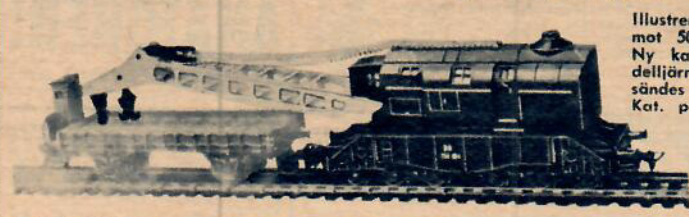
får Ni veta allt om kvalitets-
skilln., hur fort det är lämpl. att
köra olika märken, vilka bilar
som är trånga o. obekväma o.
vilka som är rymliga, vad som
är bra o. vad som är dåligt o.s.v.
Extra utförl. är omdömet för alla
bruksvagnar. Alla 1957-modeller,
långt över 200, av praktiskt ta-
get alla personbilmärken
beskr. Bilder, utförl. tekn. data,
toppfart, bensinåtg., pris m. m.
Stora Bilboken är fristående, ej
firmabunden, känd för pålitlig-
het sedan 7 år. Säljes hos bok-
handl., pris kr 7-75, samt mot
efterkr. fr. förl. Skriv till:

FÖRLAGET BILBOKEN,
Avd. TV. Norrköping.

TEKNIKENS VÄRLD 3/57

TILL SALU

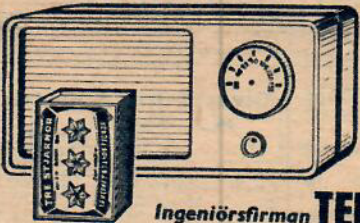
Nyhet för Sverige! LILLIPUT Modelljärnvägar. Spårv. H: o 16,5 mm



Illustrerad kat. sändes
mot 50 öre i frimärken.
Ny kat. på Fallers mo-
delljärnvägstillbehör nr 856
sändes mot 0:75 i frim.
Kat. på Vollmer modell-
järnvägstillbehör
mot 0:35 i frim.
PREISER huvud-
kat. & figurer
m. m. 1:— i fri-
märken.

F:A ESKADER, Ledande specialfirma för Modeller, Gumshornsgatan 8, Sthm Ö, tel. 62 18 53.

TRANSITOR-RADIO



Proportionerna
mellan
apparaten
och en
tändsticksask.

Komplett mottagare för mellanväg
god högtalarstyrka, inbyggd an-
tenn. Små dimensioner och ex-
tremt låg strömförbrukning 5 mA
3 volt = mindre än 1/5 öre i
tim.! Batterierna varar omkr. 1 år
för 1 krona.
Kompl. med batteri 139:—
Kompl. byggsats till ov. med alla
delar, transistorer, högtalare och
kåpa m. m. 98:—
Ev. uppdelning av betalningen!

Ingenjörfirman TELEKTRA

Kvarnhagsgatan 67 — Stockholm-
Vällingby. Tel. 38 85 00 - 38 66 70



Lär Er dansa!

efter var nya förenklade lärometod.
Stora danskortor utvisa alla steg man
tar under dans runt golvet. På några
kvällar kan Ni dansa perfekt och eleg-
ant.

Foxtrot, Slowfox, Samba, Rumba,
Tango, Modern vals, Gammal vals,
Hambo, Polka, Schottis.

Skriv i dag! Belåtenhet garanteras!

Bokförlaget Praktiska Böcker

Regeringsgatan 93, Avd. T, Stockholm

Sänd mot postförskott Lär Er dansa själv. Kr 6:50.

Till:
TV 3-57

TA' i närbild!



Sätt bara på en Spektra närbildslins

och Er kamera är klar för
tagning på ett nytt fascine-
rande område: insekter,
blommor, detaljer av ma-
skiner, en sida ur en bok,
en teckning. Hundratals
motiv! Och allt med högsta

skärpa och briljans!
Kostar exempelvis för:
Rollei, IkoFlex, Ikonta 10:90
Isolette, Nettar, Retina 7:90
men finns också för alla
andra kameror.
Vi är SPECIALISTER på
filter, närbildslins o. mot-
ljusskydd. Fråga oss till
råds. Gratis!

Ingenjörfirman
T.A. MAGNUSON
Avd. P. Box 11030,
Stockholm 11. Tel. 47 79 49.
Sänd prisl. på tillbehör till
kameramärke
objektiv
Namn och adress. TV 3-57

Total utförsäljning



Ett parti
fabriksnya
Zündapp-
motorer 200
cc med fot-
växling, en
bland värld-
dens förnämsta 2-taktare.
Kr 400:—, förut kr 700:—.
Fabriksnya motorcyklar med
nämnda motor kr 1.200:—,
förut kr 2.300:—.
Reserv-
delar finnes. Priser som icke
aterkommer. Avbetalning.

A. B. Svenska
Motorcykelfabriken Typhoon
Fack 26, Kinna.
Tel. 100 53

FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt
Ni behöver
14:95
+ frakt.

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

F:a KNUZZ & SVENSSON
SOLLERÖN

Underredsbehandla

bilen med Benelit Bilcement.
5 kg 14 kr, 10 kg 26 kr.
Garantibevis och intyg från
Statens Provningsanstalt.

MALMÖ FÄRGINDUSTRI
HOHÖG

Gedigna praktiska HURTSAR



för hem, läkare, tandläkare,
ingenjörer och många fler...
5 olika utföranden.
Förvaringshurtsar, 3 typer.
höjd: 74, bredd: 35, djup:
49 cm.

med 6 lådor å kr 46:—
med 5 lådor å kr 45:50
med 4 lådor å kr 45:—
Hurtsar för hängappar:
A-4: 4 lådor kr 55:—; höjd:
74, bredd: 43, djup 60 cm;
folioformat: 4 lådor kr 58:—;
höjd: 74, bredd: 51, djup: 60
cm. Ytbehandl. på begäran.

Begär prospekt!
Vansbrosnickrier - Vansbro
Tel. 192. Box 162 a.

MOPEDENS

reservdelar finns hos oss.
Kataloger (även för bil-
och mc-ägare) sändes
mot porto.

MOTOR-HÖÖKS

SÄGEN - TEL. 30, 31



THACO:s FLYG-katalog nr

omfattar allt om modellflyg, modell-
motorer, material och tillbehör. Sänd
oss Edert namn och adress samt 75
öre i frimärken och Ni får katalogen
omgående.

8

TORE HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors

49

BILKLÄDSEL i Volkswagen m. fl.



90:—
145:— kr

hela vagnen. Klädsel till sidorna
medföljer även. Flamsäker silke-
cord och galon. Full belåtenhet.
Begär prover.

OLLE FRIBERG, Eskilstugatan 48,
Eskilstuna • Tel. 380 51.

Radioteknik HANDBOK

3:dje uppl.
av ing. ERIC ANDERSEN
Del I o. II kr 16:— per del
i eleg. kloth. Totalt sidant.
646. Rikt. ill. Oumb. för ra-
diohandlare, radioreparatör-
er, amatörer, studerande
m. fl. Vågor - Strålar - Vi-
brationer. Inb. i eleg. kloth.
12:— per ex.
Elektrikerns hjälpreda 7:50
Mekanistens hjälpreda 8:—
MELLERSTEDTS FÖRLAG
Norrländsgat. 22, Stockholm,
eller genom närmaste bokh.

Du som har foto som hobby

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

FOTOAMATÖRERNAS INKÖPSCENTRAL

Box 153, Örnsköldsvik.

För TILLFÖRLITLIG KONTROLL



NY TYSK TRANSISTOR MOTTAGARE M.M. N.M. MODELLER

DEN NYA 32-SID. KATALOGEN
EXP. MOT 50 ÖRE I FRIMÄRKEN
TeleconTrol, Insjön

FINNSTÖVLAR

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

F:a Y. Kero, Sattajärvi.

VECKANS *Annons* KATALOG

Skrivmaskin billigt

En mängd beg. o. nya utsläppta fr. 15:- pr man. Lag handp. NY prislista mot porto. Skriv i dag. Typing AB, Malmö TV



MOTORMÄN



Stor ill. kar. över MC, moped samt Tillbehör. Revk. kat. omg. som erhålles mot porto. Tel. 77, 377.



TROLLERI
Katalog över senaste nyheter erhålles mot 1 krona i frim GOLDINI, Mattisudden.

RADIO-AMATÖRER!

Radiomateriel: sändare, mot-tagare, omformare, antenner, likriktare, indikatorer m. m. Anbud märkt »Anbud a radiomtrl Avd INK» skall vara Kungl flygförvaltning-en, INK, Stockholm 80, till-handa senast den 21.2.57. Materielen visas fredag 8.2 kl 12-14 o 16-18 o lördag 9.2 kl 12-14 vid flygförvaltningens ämbetsbyggnad a Gärdet.

Närmare upplysningar läm-nas per tel 67 95 00 ankn 138.

Foto! Framk., kop., försto-ring, svart-vitt upp till 6x9 cm 25 proc. rabatt, över 10 kr portofritt. A. Andersson, Brl. 652, Stenstorp.

Sound Bilradio 6 V, ny, m. garanti kompl. m. antean kr 225:-. S. Gustafsson, Nygat, 20, Tidaholm.

Allpersieners populära bygg-sats till en tredjedel av nor-malpris. Tillskriv vår f:a och Ni erhåller kostnadsförslag samt uppl. F:a Allpersiener, Fack 11203, Uppsala 11.

Kamera, ur, kikare, present-artiklar. 25-50 proc. rabatt. Katalog erh. gratis från Hand-eldsfirma E. Gustafsson, Sala.

Tekn. Värld, årg. 1950, 1953, 1955, 1956. Motor, årg. 1953, 1955, 1956. Se 1956. 10:- per årg. + frakt. B. Hagelin, Sjövägen 4 A, Fagersta 1.

Reseskrivmaskin, fabriksny, endast 115:-. Westerborgh, Box 5727, Borås.

En djup varaktigt solbränna utan sol, får Ni med Bagera. Pris pr fl kr 5:-. Skandin-avnia, Knaby.

HÖG RABATT PA LJUD-BAND! - Ny prislista gratis. TAPE RECORDERS, LUND.

UR-reparationer utföres. Lä-ga priser. 6 dag. leverans. Ombud anställes, beg. uppl. Firma UREKA, Erikslund.

Beg. reseskrivmaskiner jät-tebilligt. Skriv i dag till Westerborgh, Box 5727, Borås

FRAMKALLA, FÖRSTORA HOS OSS MED 45 PROCENT RABATT. FIRMA LEMKO, POSTFACK 50, LAXÅ.

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

FOTO. Revk. vår prislista a kameror, film, kemikal., pap-per etc. Hög rabatt. Även realisationsvaror. G. E-son, Box 20063, Sthlm, 48 00 13.

Flytande plast för hobby och industri. Obs! Även båt-och bilplast! Mängsid. anv., själv-härdande, blir glashård, genomskln., lätt att forma. Best. provsats inneh. plast, hårdare, accelerator, färger samt fullst. beskr. och prisl. även för parti. End. 11:- + frakt från F:a Regale, Box 6844, Borlänge.

EN VERKLIG HOBBY som ger god extrainkomst får Ni genom vår populära kurs URMAKAREN. 100-tals stor-belätna elever Eder garanti. Avd. T 1, Teknikbladet samt prislister endast 14:- + porto. UR-TEKNIK, Malmö 13.

NYHET! Kemisk Blänring för vapen, verktyg m. m. Fordrar ingen upphetning och ger en blåsvart finish efter 1-3 minuter. Stor flaska m. alla tillv. (räcker t. 1-2 gevär) 6:75 + porto. 2 st. portofritt. Full retur-rätt. F:a Mervil, Ulricehamn.

Önskas köpa



Sportflygplan köpes event. skadat a utan l.v.-bevis men för övrigt i komplett skick. O. Gustafsson, Strandväg, 8, Vargön.

Snabb Kontakt

Annonspris kr 1:75 pr rad. På varje rad ord mellansrum emottagas pr tel. nr 34 90 00, Lars Sandin. Manuskript som insändas pr post bör textas eller maskinskrivas. Korrektur sändes ej. Förlaget fritar sig för fel som uppstå genom hörfel i telefon eller genom ottydliga manuskript. Likvid insändes i frimärken

genom TV:s radannonser

eller insattes på förlagets postg/rokonto 1111 med angivande a talongen att likviden gäller annons i TV. Manuskript måste vara annonsavd, tillhanda senast tisdagen 16 dagar före utgivningsdagen. All post adresseras till TV:s Annonsavdeln., AHLÉN & AKERLUNDS FÖRLAGS AB, STOCKHOLM Va.

Motor-marknaden



BILÄGARE! Gör som andra - köp billiga tillbehör! Sv. »TIPS GRATIS» till Veckans Annons-Katalog, Stockholm 6.

Borra Eder Moped el. M. C. snabbt o. billigt. Pris på be-gäran. Roffes, Blekingeg. 63, tel. 43 70 54, Stockholm.

Vi föra kompl. reservdel-slager till Norton, N. S. U., A. J. S., Matchless, D. K. W., Ariel, Apollo mc samt Lam-bretta scooter och Messer-schmitt mc-bil. Swedex Ltd, Linköping. Tel. 287 34 eller 234 31.

Motorvärmare 220 v. S-märkt. Ett års garanti. Upp-giv biltyp. Endast 60:- kr. BilRadio-Service, Falun.

MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN. När det gäller renov. av Eder motor kon-takta oss. Vi har en hyper-mod. maskinpark o. special-utbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, moped, båt som stationära motorer. Svetsn., omfodring av cylindrar, cylinderfin-borring, vev- o. ramlager-renov. Välsort. reservd.-lag. DKW utbytesveaxlar. Spec. avd. f. mopedmotorer. Aukt. repr. för BMW och Fuchs motorer och reservdelar. **Motorfirma B. ANDERSSON** Göteborg H. Tel. 22 01 28.

Ett större antal beg. motorer samt bensintankar och övriga reservdelar, finnes för olika mc. Vi ha även ett 50-tal beg. mc i olika storlekar. Be-gär uppl. Swedex Ltd, Lin-köping. Tel. 287 34 el. 234 31.

Hastighets- o. temp.-mätare rep. under garanti. Linkö-pings Metallindustri, Vård-kasv. 4. Tel. 242 44.

SILVERPILEN. Kompl. re-servdelslag för Husqvarna Silverpilen. Specialkatalog upptagande samt. delar med prislister sändes mot porto. **CYKEL- & MOTORFIRMAN O. E. SÖDERSTRÖM.** Tel. 123 32, Örnsköldsvik.

Utrusta Eder BIL el. **MOTOR-CYKEL** förständig, revk. vår nettoprislista över tillbehör, verktyg m. m. Sändes mot porto (25-öres frimärke). Ha Nils Robert, Fack 6, Insjön.

Indian reservdelar, alla års-modeller. Vevlagerren., Cy-linderborring. Elgebrandts Motor. Nytorngatan 23. Tel. 43 60 99, 41 50 24, Stockholm.

Urdelar och verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. Firma E. Karlsson, Erikslund.

Puchs reservdelar, samt till-behör, reservdelar till de flesta MC-märken samt mo-torren. Beviks Reservdelslag-er. Tel. 410 46, Drottning-gatan 8, Linköping.

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

MC-ÄGARE! Rep. av alla slags motorcy-kelmotorer utföres. Spec. cy-linderomborring, cylinder-topsrenovering, helrenove-ring o. aluminiumsvetsning. OBS! Allt arbete utföres un-der garanti. **Cykel- & Motor-firma O. E. Söderström.** Tel. 123 32, Örnsköldsvik.

Reservdelar Jawa 250 o. 350, Velocette 350. Motorrenove-ringar. Almeviks Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

Ljuddämpare till alla bilar. Svensk tillverk. Revk. vår nettoprislista. **Handelsfirman Nils Robert.** Fack 6, Insjön.

Tillfälle. Omborr. cyl. med nya kompl. kolvar. Ilo 98 30:-, HVA 98 30:- kr st. HVA 120 mod. 24 35:-, HVA 120 mod. 27 40:-, BSA 500 65:-, BSA 125 kom. motor 75:- kr. Ilo 175 i delar. Panther magnet 45:-, F-hjul 15:- kr. V. Norén, Man-järv, Vistråsk.

Bilägare. Ny nyhetsspackad katalog utkommen. Sändes mot 25 öre i frimärken. Ing-fa SA, Box 66, Sundbyberg.

Royal Bullet 500 cc, säljes i delar. Lars Andersson, Al-mareståket, Stäket.

Skämtreflexer för bilar, mc. 15 olika, såsom, If you can read this you're too damn close. End. 4:50 + porto. Ing-F:a SA, Box 66, Sund-byberg.

1 par beg. motocrosskäng-, remmade, åtsittande, bra skick. Kost. 125:- sälj. f. 65:-. Leif Hedman, B. 1653, Skellefteå

Katalytvärmare. Godkänd. Användes i bilar, garage etc. OBS. våra låga priser. Art.-nr 244 245 246

| | | | |
|--------------------|------|------|-------|
| Värmeenhe-ter/tim | 400 | 300 | 160 |
| Bränslerymd i lit. | 1,5 | 1 | 0,6 |
| Riktpris | 89.- | 65.- | 44.50 |
| Vårt pris | 76.- | 55.- | 38.- |

Per postförsk. fr. F:a Bil-Ess, Avd. TV 2. Borås.

Bil-värmeelement nya 6 v. Fläktfabrikens fabr. m. defr. 65:-/st. Maskincentralen, ANG.

VERKTYGLADOR (arméns) av 1 mm. helpressad stålplåt. Försedda med klämregel och bärhandtag. Oumbärliga för bil- o. båtägare. Något lack-skadade men i prima skick. Endast 6:-/st. Minst 3 st. 5:-/st. F:a Bilutbehör, Box 930, Kopparberg.

Citroën B 15 Sport, mod. 48, 6-cyl. 75 hkr m. mag.; gör 150 km. pris 825:-. **FORD-**mot. V-8, mod. 52. 110 hkr komp., körd 1.600 mil, pris 425:-. **DACK** 5 st. 6,00x16 90 % pr st. 50:-. 2 st. 5,50x17, 90 % pr st. 50:-. 3 st. 5,50x17, 70 % pr st. 35:-. 1 st. Witmer 6,50x15, 50:-. Bensinpump 12 volt, 45:-. Ridsadel som ny 110:-. Cykel med mopedmotor Fuchs bra skick 110:-. Delar till **RENAULT** CV4 i lager, samt **Rover 47.** Mot.: Morris 8 kompl. 145:-. Svar till **BILDELAR,** Fack 58, Gnarp.

Beg. del. till Chev. -47 bil-ligt. Begär förteckning. Bror Bergman, LB 1083, Ekshärad.

Skinnkläder för mc-förare. Stort. 48. Störthjäl nr 56. Nyrbäfte. Allting nästan nytt. 200:-. Bo Nicklasson, Artillerigatan 3, Karlstad.

H. V. A. 118 cc. mot. i bra skick 50:-. Mc-märke HVA 98 cc. mod. 46. Tel. Önneköp 132.

Hylsnycklar. 19 tolvkanthyl-sor 11-32 mm. 7 olika till-beh. i plåtbox. Pris 125:-. Box 228, Vitsand.

Bygg billigt eget laddnings-aggregat. Ritn. till 4 olika kr 3:80 + porto. Delar tillhan-dahållas. Gratis medfölj. ett häfte om ackumulatörvård. F:a Micord, Box 27, Spånga.

Diverse-marknaden



Liten varmvulkapp. 220 volt 28:-. Motorsåg, 9 kg, ny motor 235:-. A. Hägg, Åsa.

1 st. pipa till Excellent ge-vär mod. C 11 K i prima skick 1 år gammalt kr 35:-. A. Andersson, Lerdalen, Gytorp.

SAMLA T. V. ENKELT bil-ligt o. bekvämt i samlings-pärmen TEVE. Exakt lik en riktig bok, med titel o. årtal i guld på ryggen. En pry-dnad i bokhyllan för end. 5:65 st. Full reträtt. Revk. ny. Uppgiv årtal. Thage Svens-sons Bokbinderi, Vislanda.

Program 2 hörs utmärkt med vår lättmont. UKV-FM an-tenn. Pris endast kr 25:-. Ing. J. Fack 167, Töreboda.

Reseskrivmask. som ny 255 kr, kontors 140. A. Hägg, Åsa.

3 tågsatser Märklin, Fleisch-mann, Lieonel säljes el. by-tes i delar el. hela satser. Be-gär förteckn. Ulf Brangen-feldt, Fack 26, Gusselby.

Modelljärnväg realiseras! H0. F-lok, 1 st. godsv., 5 st. personv. körklara. 20 m räls, 5 m rälsmata, 1 st. transf., 1 st. likrikt. Div. rälsmt. PRIS 120:-. L. Sundström, Brunflovv. 47, Östersund.

IMPORTERA SJÄLV! Söker Ni speciella artiklar för eget bruk eller tänker sälja någon NYHET, beställ då vår **NYA LEVERAN-TÖRSKATALOG 1957** som inneh. flera hundra adresser på exp.-intr. fabrikanter fr. Tyskland, Japan, USA, Eng-land, Schweiz m. fl. **ALLA BRANSCHER.** Uppst. efter bransch resp. land. Katalog kostar kr 10:-. Vid revk. postgiro 7824 - portofritt. Carlssons Import, Falkenberg

Köper-byter. Har Ni något att sälja el. byta bort, skriv då några rader till oss vad Ni önskar sälja eller byta. Svar till Köper - Byter, Fack 58, Gnarp.

Schweiziska urverk 15 rub. f. herr- o. damfickur, i gott skick, säljes för 5:- per st. 5 st. olika f. 20:- + porto. Lämniliga för modellbygge o. hobbyverksamhet. AB. E. Wahlbeck, Box 2133, Stockholm 2.

Fråga oss om flyg



Fråga: Kan red. meddela priser m. m. för de olika versionerna av det lätta franska sportflygplanet Jodel D.9 och D.11? **Grossis**

Svar: Tyvärr saknar red. uppgifter om priset varför bästa sättet torde vara att tillskriva fabriken direkt. Adressen till denna och andra franska tillverkare av sportflygplan meddelades i Teknikens Värld nr 21 1956.

Fråga: 1) Hur länge kan en J 29:a skjuta med högsta eldhastighet? 2) Vilken är den lägsta fart en A 32 kan flyga, fullt manöverdugligt? 3) Från kabinen på Svensk Flygtjänsts B 17 sticker en ungefär meterlång arm ut. Vad används denna till? 4) Har hört att automatkanonerna på J 34 ej kan stängas av sedan planet träffat sitt mål. Stämmer detta? 5) Hur uppstår det orgelliknande ljudet som hörs från en J 34? **Frågvis**

Svar: 1) Frågan kan inte besvaras fullständigt av sekretessskäl. Vanligen kan ett modernt jaktplan endast ge eld under några få sekunder. Vad eldhastigheten beträffar är denna ej reglerbar. All eldgivning sker därför med »max» eldhastighet. 2) Se föregående svar. A 32 Lansens landningsfart anges dock till 200 km/t. Vid denna hastighet torde dock manöverbarheten vara minimal. 3) Armen ifråga är en vinschaordning för det bogserade skjutmålet. 4) Nej. Svårigheterna vid skjutning med Hunter (J 34) har varit — de lär numera vara ur världen — att motorstörningar uppstått genom att lufttillförseln till motorn störts. 5) Varje flygplantyp har sitt speciella motorljud. Motorljudet i Hunter beror inte endast på motorns eget ljud utan även på flygplansskrovet. Någon annan förklaring kan red. inte ge.

Fråga: A 32 Lansen har väl ändrat utseende något sedan flygplanet gjorde sitt första framträdande, och nu undrar vi om den långa nosbommen som vi sett är en av dessa ändringar. **Biggles och Ginger**

Svar: Nej, bortsett från en ändring av luftintagens utformning samt ersättandet av vingslotens med stallfenor har Lansens inte undergått några nämnvärda förändringar sedan första flygningen. Nosbommen förekommer endast på provflygplanen och används för vissa mätningar i den ostörda luften framför flygplanet.

Fråga: 1) Hur många försöksflygplan av typen Draken har byggts? 2) Kan Teknikens Värld ge några data för J 35? 3) Används jaktplanet de Havilland Venom Mk. 2 fortfarande av det svenska flygvapnet? 4) Vilket är Frankrikes snabbaste flygplan? **Blivande konstruktör, 12 år**

Svar: 1) Ett försöksflygplan av typ Draken har byggts. Av jaktplanet med samma namn (är det svenska språket f. ö. så fattigt att flygvapnet skall behöva ge två flygplan samma namn?) har däremot flera prototyper byggts samtidigt som serieförberedelserna pågår. 2) Nej, alla data är hemliga. 3) Ja, Venom NF Mk 50 (J 33) torde ha flera års tjänst kvar i Flygvapnet. Typen började inte komma i tjänst på allvar förrän 1954—55. 4) Försöksjaktplanet SO 9000 Trident, som har en beräknad toppfart av Mach 1.6. Huruvida planet uppnått denna fart är dock inte känt.

Fråga: 1) Kan Teknikens Värld upplysa mig om var jag kan få tag i äldre flygböcker och tidskrifter? Jag är särskilt intresserad av svenska flygvapnet. 2) I Teknikens Världs frågespalt läste jag om en bok »25 år svenskt flygvapen». Utkom denna 1951 med anledning av flygvapnets 25-årsjubileum? Vart ska jag vända mig för att få tag på ett ex. om nu detta är möjligt? 3) Vidare undrar jag om Teknikens Värld utgav något specialnummer i detta sammanhang. 4) Kan man få köpa äldre årgångar av Teknikens Värld? 5) Var kan man få köpa bilder av svenska flygplan? **Lennart Elfstrand**

Lennart Elfstrand

Svar: 1) Tyvärr är floran av äldre böcker om svenska flygvapnet utomordentligt mager. Bland nyare litteratur kan nämnas »Flygvapnet i Bild» som utgavs 1955 av Allhems Förlag. Atskilligt läsvärt om Flygvapnet återfinnes också i de sju årgångar av »Ett år i luften» som Allhems likaledes utgivit. 2) 25 år Svenskt Flygvapen utgavs mycket riktigt 1951, och kostade då 2:— (det rör sig om en mycket tunn publikation). Ev. torde Flygvapnets Pressekomm. Stockholm 80, ha några ex. kvar. 3) Nej. 4) Årgångarna 1953 och -54 finns fortfarande kvar till ett rabattpris av 15:75. 5) Tyvärr finns red. veterligen inget företag som säljer fotografier av svenska flygplan.

Fråga oss om vapen



Fråga: 1) Vilken firma saluför reservdelar till F.N., 7,65 Browning? 2) Fordras licens för inköp av t. ex. ett tändstift? 3) Efter vilka normer utfärdas licens till samlare? **Frågvis**

Svar: 1) Det finns tyvärr många olika modeller av F.N:s fabrikat i kal. 7,65 mm, varför vi behöver närmare upplysningar om vi skall kunna ge ett besked därom. 2) Nej. 3) Det är mycket svårt att få klart besked av myndigheterna på denna punkt. För att man skall kunna erhålla en samlarlicens, så fordras vanligen att man har en vapensamling och för att kunna få en sådan (vapensamling alltså) måste man ha en samlarlicens. Även om det hela låter som en omskrivning av »Goddag yxskäft» så ger det dock en mycket träffande bild av svårighetsgraden att kunna erhålla en dyl. licens — för i varje fall Medel-Svensson. Några vissa fordringar som t. ex. vid ett körkortsprövningsexamen, utan det blir ett ställningstagande från fall till fall, där den sökandes personliga vapenintresse är av ringa betydelse, såvida inte hans ekonomi varit sådan, att han kan styrka sitt intresse medelst förvärv under årens lopp. Däremot tillmäts mångårigt medlemskap i samlarorganisationer större betydelse. Tidigare visat förtroende betr. vapenlicenser, samhällsställning och den sökandes ort är i övrigt viktiga faktorer.

Fråga: Jag tänker köpa ett luftgevär för övningskytte, behöver anmälan därom göras till polisen? **Dålig skytt**

Svar: Nej, luftgevären är licensfria. Skall däremot övningskjutningen ske i det fria inom tätbebyggt område, kan det vara klokt att efterhöra polisens åsikt.

Fråga: Jag har tänkt skaffa mig ett Winchester kulgevär av någon typ som användes i Amerika för ungefär 75 år sedan. Det spelar ingen roll om geväret är begagnat. Kan Teknikens Värld ge något tips om var jag skall få tag i ett sådant? **Jägaren**

Svar: Då dessa gevär endast finns i enstaka exemplar här i landet, är möjligheterna inte stora att köpa ett sådant i en vapenaffär. Däremot går det säkert att få tag på ett genom någon privatperson. En annons i någon facktidning bör ge resultat.

Fråga: 1) Vem uppfann svartkrutet? 2) Är detta krut ett s. k. progressivt sådant? 3) Är svartkrutet användbart för precisionsskott? **Mynningsladdare**

Svar: 1) Då svartkrutet var känt hos Orientens folk långt före Kristi födelse, lär vi knappast någonsin få reda på vem som var uppfinnaren. En längre tid har dock den tillskrivits en tysk munk vid namn Schwarz, varav även namnet »svartkrut» stammar. 2) Ja. 3) Om man bortsett från rika nackdelar är inte svartkrutet sånär andra krutsorter, när det gäller (obs) precisionsskytte — snarare tvärtom.

Fråga oss om motorcyklar



Fråga: Jag har en Norton ES 2 1954 års modell. Om jag har kört den riktigt fort och sedan stannar maskinen så hörs det efter en stund kraftiga knäppningar från maskinen. Det låter som det kom från avgasröret. Vad kan det vara och är det något allvarligt fel? **Knutte**

Svar: Knäppningarna kommer från avgasröret och ljuddämparen. På grund av värmeexpansionerna rör sig dessa något i skarvarna och i upphängningen. Härvid uppkommer det knäppande ljudet. Dessa värmeexpansioner är helt ofarliga för maskinen.

Fråga: Vilka för- och nackdelar har kilremsdrivning av moped? **Tveksam**

Svar: Fördelarna är att kilremsdrivningen ger en mjuk och elastisk kraftöverföring och är renlig och underhållsfri. Nackdelar är en något större effektförbrukning än vid kedjedrift, och att man även måste ha en separat kedja för trampning, vilken kan slopas vid kedjedrift.

Fråga: 1) Vid inkörning av en mc-motor rekommenderas ofta att använda ett större förgasarmunstycke än normalt. Anledningen är att motorn skall gå kallare. Hur kan detta förklaras? 2) Om motorn skall gå kallt under inkörningsperioden, kan man då inte belasta motorn ganska avsevärt utan risk för skador, om man blott håller motortemperaturen låg genom att använda stort munstycke och genom att köra när yttertemperaturen är låg? **Philip**

Svar: 1) Villkoret för förbränningen av den ökade bränslemängden är att den förångas. Förångningen kräver värme, vilken tas från cylinderns och topplockets väggar, samt även från kolvtoppen, varigenom dessa motordelar blir kallare. Om man monterar ett mindre munstycke blir motorn varmare genom att mindre värme åtgår till förångningen. I extrema fall kan detta förorsaka brända ventiler, hopskärning eller rent av nedsmältning av materialet i kolvtoppen. Olika bränslen kräver olika värmemängder för att förångas. Spritbränslen kräver mycket stora värmemängder varigenom motorer som körs på sådana bränslen blir mycket väl kylda. Av denna anledning har t. ex. JAP speedwaymotorer, som körs på metanol, mycket små kylflansar trots att de utvecklar hög effekt. 2) Den föreslagna inkörningsmetoden eliminerar möjligen risken för skador på kolv och cylinder, men även motorns lager skall köras in och då skall motorn gå så »lätt» som möjligt, d. v. s. den får inte belastas.

Fråga: Kan Teknikens Värld upplysa mig om motordata, utväxlingsförhållanden och bensinförbrukning för BMW 250 cm³ 1954? **N. O. V.**

Svar: Cylindervolym 245 cm³. Cylinderdiam. 68 mm. Slaglängd 68 mm. Kompressionsförhållande 7,0:1. Effekt 13 hk vid 5800 v/min. Utväxlingsförhållanden: ettan 25,3:1, tvåan 12,4:1, trean 8,4:1 och fyran 6,4:1. Normförbrukningen, d. v. s. bränsleförbrukningen vid en hastighet som är ¾ av topphastigheten, är 0,29 liter/mil.

Fråga: Vad är anledningen till att 16-tums hjul blir allt vanligare på motorcyklar? **Nyfiken**

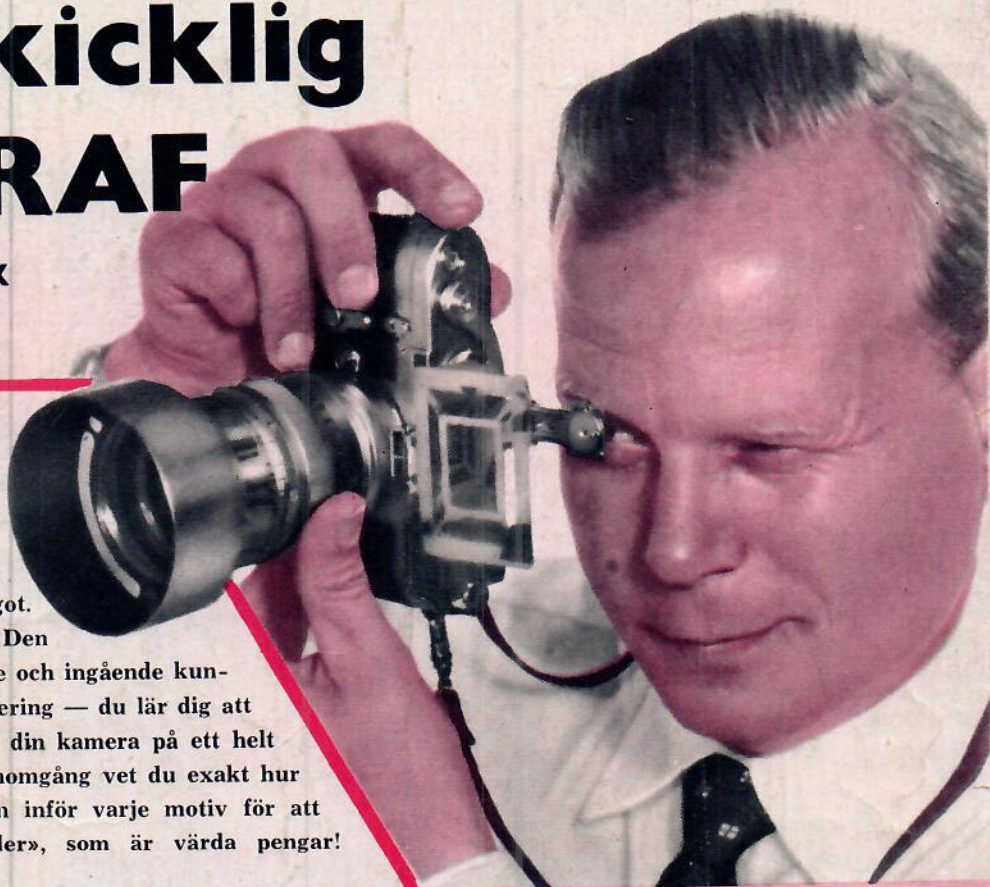
Svar: 16-tumshjulen ger mc-konstruktörerna möjlighet att konstruera fjäderingar med större fjäderingsväg utan att maskinens totalhöjd behöver ökas. Detta i förening med de ständigt förbättrade vägarna, vilka inte kräver så stora hjul, gör 16-tumshjulen allt vanligare.

Fråga: Vilket smörjmedel är bäst för reglage? **Mopedist**

Svar: Olja är bäst. Fett är lättare att pressa ut i wirehylsan, men wiren kommer att löpa snabbare och slita sig snabbare vid kyla.

Gör din foto-hobby lönande! Jag kan utbilda dig till en skicklig FOTOGRAF

säger Tore Falk



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

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

Vad fotokursen bl. a. innehåller...

Din lärare — TORE FALK

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diplom för avslutad kurs

1000 kr i pris!

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

Kursen kostar
endast
4:25 per
brev!

FOTO-KURSEN

IDROTTSKOLAN,
STOCKHOLM K.
Tel. 50 77 60.

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

Namn:

Adress:

Postadress: TV 3-57

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 fantastiskt billigt för en så gedigen och godlig
GÅ INTE MISTE OM DEN!

POSTA
KUPONGEN
I DAG!
SKRIV
NU!