

Teknikens TVärld



BÅTAR I FÄRGC

STORT SPECIALNUMMER

MED *Flyg* • NR 9 1957 • 2/5-16/5 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

maj

TEKNISKA FRÅGOR

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

FRÅGA OSS OM MC

Fråga: 1) Toppfart och acceleration på Norton International? 2) Får vem som helst köpa denna maskin, och vad är priset ungefär? 3) Man ser ofta skrivas att effekten på en tvåtaktare sjunker om man tar bort ljuddämparen. Detta kan väl inte gälla för dubbelkolvmotorer? 4) Varför kom en så till synes lyckad maskin som Horex Imperator aldrig ut i marknaden? 5) Känner Teknikens Värld till något bra medel att få en skinnjacka vattentät?

Svar: 1) Toppfarten är 165-180 km/t. Uppgifter om accelerationstider saknas. 2) Vem som helst får köpa denna maskin och det senast offentliggjorda priset var 3.960 kr. 3) I viss mån gäller detta även för dubbelkolvmotorer avsedda för bruksmaskiner. 4) Det får väl tillskrivas det försämrade försäljningsläget på motorcykelmarknaden. 5) Nej.

Fråga: 1) Jag har köpt en IFA mc 2-cyl. 350 cm³ 1952. Vilka data har denna maskin? 2) Vid kallstartar tänder inte maskinen på höger cylinder, utan denna går först igång sedan vänster cylinder gått en stund. Vad beror det på? Jag har undersökt tändspolen och kollat sladden därifrån till tändstiftet. Maskinen har stått avregistrerad 1953-1956, och har endast gått 325 mil. 3) Hur verkar tändsystemet på en 2-cyl. tvåtaktare med endast en brytare? Skall det inte vara en brytare till varje cylinder?

Undrande IFA

Svar: 1) Tvåcylindrig tvåtaktsmotor med motliggande cylindrar. Schnürle vändspolsystem. Cylinderdiameter 58 mm. Slaglängd 65 mm. Cylindervolym 343 cm³. Kompressionsförhållande 6,5:1. Effekt 15 hk vid 5000 varv/min. Motorn har två 22 mm förgasare. Växellådan är sammanbyggd med motorn. Utväxlingsförhållanden: ettan 15,25:1, tvåan 9,7:1, trean 6,8:1, fyran 5,0:1. Svänghjulsgenerator 6 volt, 45-60 watt. Batteritändning med automatisk tändförställning. Maskinen är kardandriven. Framgaffeln är av teleskoptyp med hydraulisk dämpning. Fjädringsväg 148 mm. Bakhjulsfjädringen är av teleskoptyp med 50 mm fjädring. Bensintankens rymd 18 liter. Hjulas 140 cm. Sadelhöjd 75 cm. Fri markhöjd 12,5-14 cm. Tomvikt 142 kg. Toppfart 115 km/t. 2) En sådan fråga är omöjlig att besvara med ledning av edra uppgifter. Då maskinen stått så länge bör ni

Bilfrågorna

har på grund av det stora intresset för denna frågeavdelning flyttats till mera framträdande plats i tidningen. Se innehållsförteckningen!

begöra med att ta av topplocken och göra dem rena invändigt, göra ren koltopparna och inspektera cylinderloppen. Förgasarna bör demonteras för rengöring, se då till att de har lika eller nästan lika inställningar. Munstycksstorlekarna bör vara lika men kan få skilja litet. Tändsystemet bör få en ordentlig genomgång. Byt ut tändstiften, låt en fackman undersöka tändspolar, tändkablar, brytare och kondensator. Vid en sådan genomgång hittar ni säkert något fel som gör att motorn endast går på en cylinder när den är kall. 3) IFA 350 cm³ är en så ovanlig maskin att Teknikens Världs medarbetare aldrig sett någon. Frågan om hur tändsystemet fungerar på just denna maskin kan därför inte besvaras. Det finns tre olika alternativ för tändsystemet då motorn endast har en brytare: a) Motorn har endast en tändspole, men en strömfördelare dirigerar den högspända strömmen till rätt cylinder. På motoraxeln finns två brytarkammar. b) Motorn har två tändspolar och två brytarkammar. I varje cylinder bildas en gnista i stiftet vid kolvens övre såväl som dess nedre dödpunkt c) Kolvarna när övre dödpunkten samtidigt i båda cylindrarna och tänder samtidigt. Motorn har en brytarkam och två tändspolar.

Fråga: Hur mycket kostar NSU Super Fox 125 cm³?

K. E. Jonsson

Svar: 1.915 kr.

FRÅGA OSS OM FLYG

Fråga: 1) Hur mycket kostar det finska sportflygplanet HK-1? 2) Vilka jaktplan ingår i det finska flygvapnet? 3) Är det sant att Finland skall köpa Folland Gnat?

JvK, Salo

Svar: 1) Eftersom HK-1 inte seriebyggs är det inte möjligt att ange något pris. 2) F. n. finns endast ett mindre antal en- och tvåsitsiga D. H. Vampire. 3) Ja, Finska Flygvapnet har tecknat kontrakt om köp av ett antal reaktjaktplan av typen Gnat.

Svar till »Pilot», »Amatör i norr», Kurt Eklöv, m. fl.: För att man skall få flyga med ett amatörbyggt flygplan eller annan typ av luftfartyg måste konstruktionsunderlag (beräkningar och arbetsritningar) och bygge godkännas av Kungl. Luftfartsstyrelsens kontrollant. Detta gäller även i de fall då ritningar och byggsatser inköpts från utlandet och för konstruktioner som redan tidigare godkänts av utländska luftfartsmyndigheter. Det säger sig dock självt att det är lättare att få luftvärdighetsbevis för en i utlandet tidigare godkänd och prövad konstruktion.

Fråga: Hur stor besättning har a) Tp 83, b) Tp 79, c) Tp 47 och d) S 18?

Peter Berlin

Svar: a) 2, b) 3, c) 5-8 och d) 3.

Fråga: Kan red. ge några uppgifter om den jugoslaviska flygindustrin och dess produktion.

Ikarus

Svar: Den jugoslaviska flygindustrin består framför allt av den redan före andra världskriget kända Ikarus-fabriken som nu fått avläggare på andra platser i landet. Den helstatliga fabriken har sedan krigsslutet frambringat ett överraskande stort antal typer av flygplan, huvudsakligen lättare typer av skolflygplan men även krigsflygplan. Sälunda har fabriken bl. a. seriebyggt de enmotoriga lätta skolplanen typ 211 och dess förbättrade efterföljare typ 212 och det tvåmotoriga övnings- och transport- och lätta attackplanet typ 214 (två 600 hk P & W R-1340

motorer). Dessutom har fabriken byggt i prototyp ett annat tvåmotorigt övningsplan typ 215, de likaledes tvåmotoriga experimentplanen Pionir och typ 451 (för försök med liggande förare) och de readrivna experimentplanen av typ 451 M och 452. Dessutom har serietillverkningen av ett avancerat skolflygplan typ 522 nyligen påbörjats. Av krigsflygplan har Ikarus-fabriken hittills serietillverkat jaktflygplan av typerna S-49 A och S-49 C, båda utvecklingsformer av det ryska jaktplanet Jak-9, S-49 A (med en 1.210 VK-105PF-motor) började levereras i serie i början av maj 1951. S-49 C är en förbättrad version som i motsats till S-49 A är byggd huvudsakligen i metall. Toppfarten torde ligga vid ca 650 km/tim. Enligt vad som nyligen meddelats håller Ikarus-fabrikerna f. n. på att bygga prototyper av ett nytt readrivt lätt jaktplan Ikarus B-12 som kommer att utrustas med den engelska lätta reamotorn Bristol Orpheus.

Fråga: Önskar veta vad följande flygplantyper kostar och var de finns att köpa: a) Cessna 620, b) Stinson Voyager 150, c) Beechcraft Bonanza samt d) North American Navion.

Leif Martinson

Svar: a) Cessna 620 har ännu inte börjat seriebyggas, men lär bli tillgänglig i marknaden mot slutet av 1958 till ett pris av ca 1,8 mil. kr. Men det rör sig ju också om ett ganska stort flygplan med fyra motorer och 12 passagerarplatser. b) Stinson Voyager tillverkas inte längre och kan bara köpas begagnad. c) Beechcraft Bonanza kostar standardutrustad något över 20.000 dollar (drygt 100.000 kronor). d) Navion tillverkas inte heller längre. Cessna 620 tillverkas av Cessna Aircraft Corporation i Wichita, Kansas, där även Beechcraft är belägen.

Fråga: Hur skall man bära sig åt för att komma in som trafikflygare vid något av de stora utländska flygbölagerna, exempelvis Trans World Airline, Pan American, m. fl.?

Trafikflygare

Svar: Det troligen enda sättet är att utbilda sig till trafikflygare i Sverige. Det bästa (och kanske enda) sättet att bli trafikflygare i Sverige är via Flygvapnet.

FRÅGA OSS OM BÅTAR

Fråga: 1) I Teknikens Värld nr 9/56 var införd en bild av Fageol inombordsmotor med vinkelväxel för monteringslångt akterut i båten. Hur många hästar är denna motor på? 2) Vad kostar den? 3) Vem säljer motorn? 4) I samma nr förekom en panoramavindruta av plexiglas. Var kan denna köpas? B. O. N. Örebro

Svar: 1) Denna typ av Fageol-motorn, med Vee-drive för kraftöverföringen till propelleraxeln, tillverkas i tre modeller. Standardmodellen med en förgasare utvecklar 30 hk, en modell med dubbla förgasare ger 35 hk och en racermodell med matarpanna för överfyllning av cylindrarna ger en topp effekt av 45 hk. Samtliga modeller är 4-cylindriga och arbetar enligt 4-taktsprincipen. Cylinderdiameteren är 2½", slaglängden 2¼" och kompressionsförhållandet är 9:1. Motorn är synnerligen lätt byggd. Den väger endast 110 kg. 2 och 3) Motorn är f. n. inte representerad här i landet. Den tillverkas av Fageol Products Co., Kent, Ohio, USA. 4) Plexiglas kan köpas hos Plastic produkter, Riddargatan 38, Stockholm. Firman ger närmare upplysningar om hur materialet skall handhas vid tillskärning, formning och böjning.

Teknikens Värld

NR 9 • ÅRGANG 35

2 MAJ 1957

Sveavägen 53,
Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER

(även direkttel. 32 82 86)

Redaktionssekreterare:

STIG SANDELIN

Layout:

REIN MURRE

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

PRENUMERATIONS-AVDELNING:

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:

Svefite: Helår 22:50, halvår 11:75. I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 37:50. Insänd betalningen till Rudolf Fardal, Raadhustpladsen 59, Københavns V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning.

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs VARUMARKNAD och Teknikens Världs RADANNONSER:
Bengt Almqvist

Ahlén & Akerlunds Foto-gravyranstalt, Sthlm 1957.

INNEHÅLL

Högaktuellt och båtår:

Triss i båtår	8
Teknisk k.-o. för väst	19
Nio i ett paket från skyn	20
Bulta på båten	26
Start och smått på sjön	27
25 knop i ett nötskall	28
Svenskt sjöslag för folkbåtar	29
Båtföräd från USA	30
Bygg bättre båtar billigare	32
Segla i sommar	34
Jätte med jagarfart	38
Mångmiladramat Mille Miglia	40
Snurran växer farten ökar	44
Båt utanpå bil inuti	56
Bil på böljan	66
Teknisk revy	74

Teknik:

TV går på djupet	49
------------------------	----

Motor:

Teknikens Värld provkör Roulette 50 cm ³	12
Varg-Olle: Ramaskri	16
TV-Linn bland bilveteraner	24
Teknikens Värld provkör Opel Kapitän	35
Fråga oss om bilar	43
Rätta rätt och koppla rätt	52
Fråga TV-Linn: Klassiska knuten	62

Flyg:

Flygnytt	4
Klemm åter i luften	14
Reasnabb reaktion rutin för flygare	46

Hobby:

Teleskop för foto	63
-------------------------	----

Serier:

Buzz Cooper	50
Flygsoldat 113 Bom, Samlarserien: Karl Kling	51

I NÄSTA NUMMER



MOT VÄLDIGA DJUP

Professor Auguste Piccards djupdykningar till utforskade djup i Medelhavet och hans specialkonstruerade dykfarkost, det s. k. batyskopet »Trieste», skildras i nästa nr (nr 10) av Teknikens Värld, som utkommer den 16 maj. Den berömde djuphavsforskarens son Jacques Piccard har själv följt med fadern på många expeditioner till havsdjupen vid Capri och på andra håll i Medelhavet och han berättar i ett intressant och sakkunnigt specialreportage för Teknikens Värld om »Trieste» och dess dykningar.

OMSLAGSBILDEN

visar en amerikansk Lancer Regal Cruiser. Den 5,1 m långa båten har två Johnson-utbordare i dubbelmontage. Mer om amerikanska motorbåtar på bl. a. sid. 30 och 44. Färgfoto: Richard Matt.

H SOM I

HILLMAN

Att lätt stiga i
att sitta rymligt
att åka bekvämt
att ha en vagn som är
vacker i linjer och färger-
och som kaller - det är både
roligt och viktigt...



En bil från
Rootes

-det är vacker kvalitet över nya

HILLMAN

AB

AUTO

med hydraul-
kontrollerad koppling!

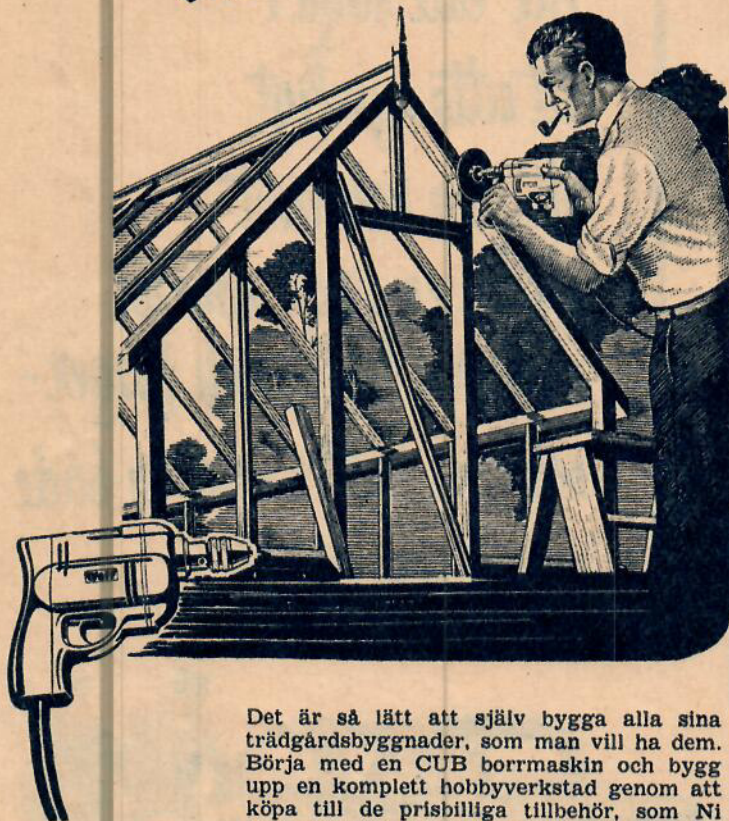
Ett PHILIPSON-företag

Utställningen
Sveavägen 61
Tel. 34 94 00

A. B. Berggaraget
Regeringsgatan 109
Tel. 23 57 60

BYGG DET SJÄLV

*- för en bråkdel
av kostnaderna*



WOLF CUB
bormaskin
Inbyggt TV-skydd
Fullständig garanti
Riktpris kr. 98:—
mer behöver Ni
inte betala för
en förstklassig
hobbybormaskin.

Det är så lätt att själv bygga alla sina trädgårdsbyggnader, som man vill ha dem. Börja med en CUB bormaskin och bygg upp en komplett hobbyverkstad genom att köpa till de prisbilliga tillbehör, som Ni behöver. WOLF CUB erbjuder Eder större användningsmöjligheter än någon annan "Gör det själv"-utrustning.

Borrning, polering, putsning, slipning, sågning, fräsning, träsvavning, kontursågning, hyvling, färgomröring, häckklippning är några av de arbeten, som kan utföras. För finmekaniska arbeten på svåråtkomliga ställen finns en böjlig axel.

Wolf Cub = nytta

HOBBYUTRUSTNING

Hemmaverktyget med isolering av industristandard — för Eder skydd

och nöje

Försäljning genom järn- o. maskinaffärer
SÄND IN NEDANSTÅENDE KUPONG

och Ni erhåller den 20-sidiga broschyren "För lönande tidsfördriv" som innehåller utförliga uppgifter samt prislista.

Till Wolf Electric Tools Ltd. Box 137, Alingsås

Sänd mig omgående broschyren "För lönande tidsfördriv".

Namn:

Adress:

Postadr.: TV 9-57



FLYG NYTT

Av Mach 2



F-105 THUNDERCHIEF

ser ut så här enligt den först publicerade bilden, som dock är något retuscherad. F-105 byggs av Republic och är ett lätt attackplan med överljudsfart och kan bära taktiska atombomber. Motorn är en Pratt & Whitney J-75. Bukfenan har den dubbla uppgiften att verka stabiliserande och »bära av» när planet tar mark.



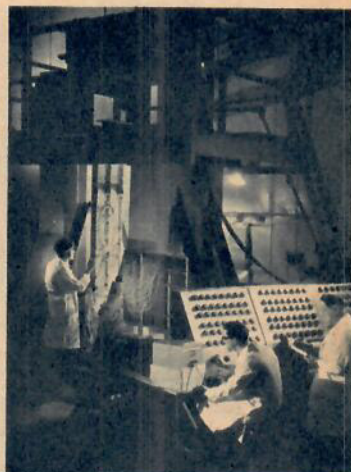
TELEUTRUSTNINGEN

i de svenska krigsflygplanen är en väl bevakad hemlighet, men USA publicerar ibland bilder som visar vilken omfattande utrustning det är fråga om. De här svarta lådorna är den elektroniska utrustningen för ett amerikanskt allvädersjaktplan. Systemet kallas »seek-find-kill», dvs. sök-finn-döda.



FÖRBÄTTRAD NIKE

Vårens försvarspolitiska sensation är Englands beslut att lägga om hela sitt försvar med tyngdpunkt på robotar och atomvapen. Därvid skall USA leverera större delen av robotvapnen. Här ser vi en förbättrad version av lv-roboten Nike. Den kallas Hercules och är snabbare och har större räckvidd än Nike Ajax.



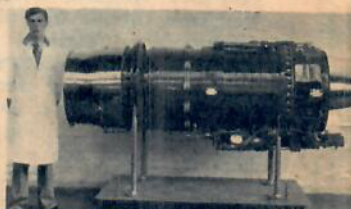
TRÖTTSAMT

En belastning av 100 ton åtta gånger i sekunden utvecklar den här maskinen som används för utmattningsprov av nya Comet. Belastningsproven av de otaliga delarna i flygkropp och vingar uppgår till sex gånger de praktiskt tänkbara påfrestningarna. De Havilland och en schweizisk firma har konstruerat maskinen.



PORSCHE I LUFTEN

RW-3 Multiplane är ett nytt och högst okonventionellt tyskt flygplan, som utan motor även kan användas som segelflygplan. Motorn, en 65 hk Porsche, är placerad bak och propellern har en hittills aldrig skådad placering, nämligen i en springa mellan fenan och sidorodret.



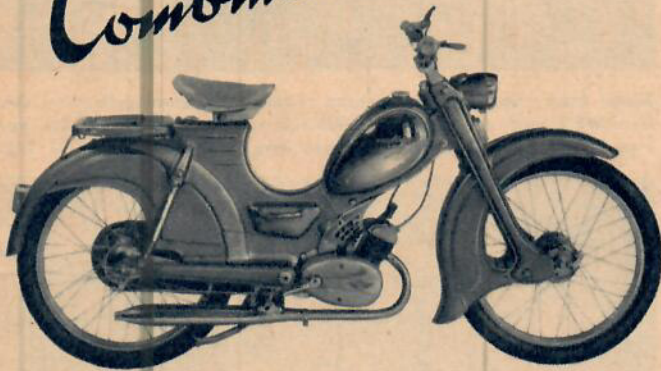
D. H. GYRON

är en av världens starkaste reamotorer. Den har nu fått en nedbantad liten bror, som heter Gyron Junior. Den är specialkonstruerad för överljudsflygning, har betydligt mindre frontyta och mindre vikt. Inga data har publicerats om dragkraften hos Gyron Junior (bilden ovan).

ZUNDAPP

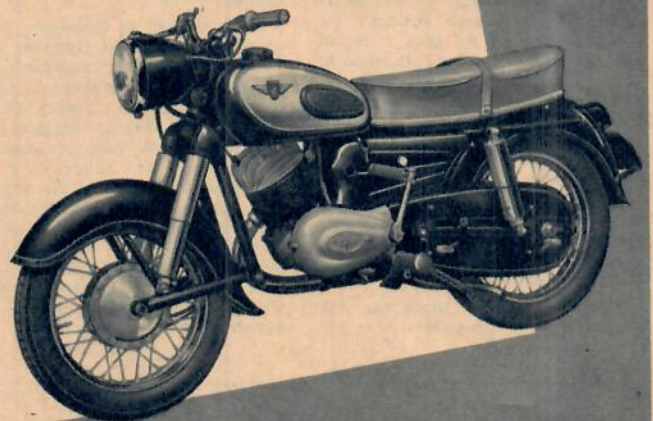
Combinette

årets moped



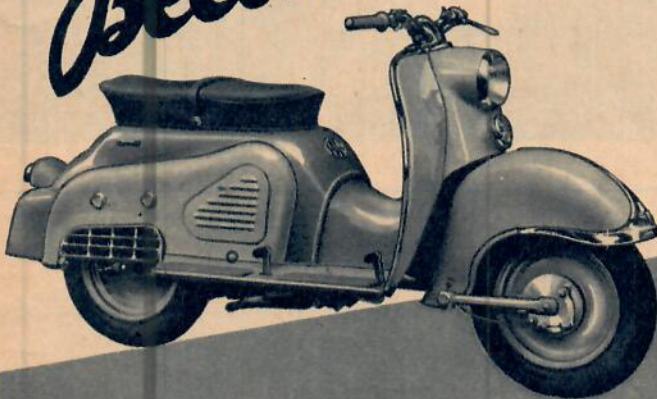
250 S

ettrig
formskön



Bella

bästa skotern



3 givna succéer 1957

Combinette

- hårdförkromat cylinderlopp
- bottenlänk fram, svingarm bak
- "idiot"-säkra fullnavsbromsar
- kickstart och planetväxellåda
- belyst hastighetsmätare

Bella

- 200 cc resp. 150 cc, 4-växlad
- stora 12" hjul, lång hjulbas
- svingarmsfjädring med hydr. stötdämpare
- överdimensionerade bromsar 150 mm ø
- elektrisk självstart

250 S

- 14,5 hkr, tvåtakt, 4-växlad
- 16" hjul för lägre tyngdpunkt och bättre väghållning
- helt inkapslad kedja
- 90 W generator
- svingarmsfjädring med hydr. stötdämpare

Återförsäljare och service över hela landet



Generalagent:

A/B MOTORkraft

Stockholm Göteborg

PLAN MED PUCKEL VARNAR FÖR FLYG

Av STIG SANDELIN

Det gäller att vara på sin vakt i oblixtkrigens århundrade. En attack kan komma överraskande som en tjuv på natten. Städer och viktiga industricentra kan bombas sönder och samman av anfallande bombarmador eller lömska robotprojektiler om varningen inte kommer i tid.

Amerikanarna har lagt ner väldiga summor på att bygga upp ett effektivt varningssystem, som omfattar väldiga radar kedjor längs gränserna, speciella »radaröar» till sjöss och fjärrspaning med långdistansflygplan långt ut till havs.

Nu har Grumman Aircraft Co kommit med en ny länk i denna allt effektivare bevakningskedja. Det rör sig om ett radarvarningsflygplan, som kan baseras på hangarfartyg och göra radarsvep över områden långt bort från den amerikanska kontinenten. Det är också troligt att detta plan kommer att tjäna som »känslspröt» för den amerikanska flottans Task Forces, dvs. de operativa slagstyrkorna med hangarfartyg som främsta vapen.

Grumman WF-2 utmärker sig genom sin väldiga radom, som får

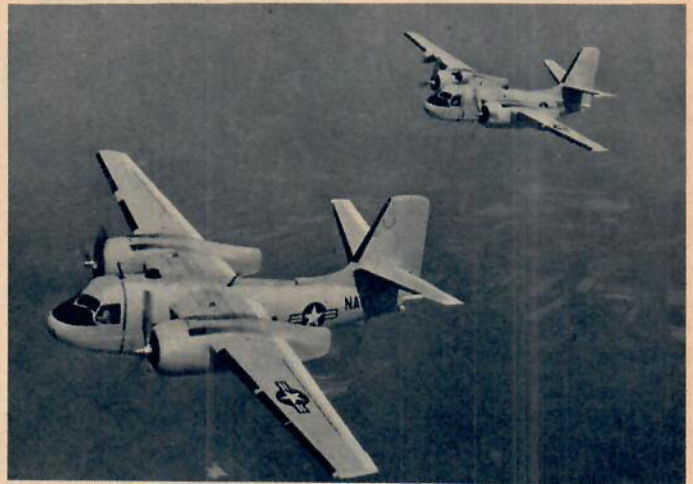
planet att se ut som om ett flygande tefat lagt sig till vila rakt över vingarna. I denna väldiga radom finns den största långdistansantenn, som hittills byggts in i ett hangarfartygsbaserat flygplan.

Denna flygande varningsstation har naturligtvis den modernast tänkbara telekontrollrustning, som tillåter att planet kan utföra sina uppgifter under alla väderleksförhållanden. Grumman WF-2 har en besättning på fyra man, varav två är piloter och två radaroperatörer.

Märkligt nog är Grumman WF-2 inte något helt nytt flygplan, utan närmast en kraftig modifiering av passagerar- och transportflygplanet Grumman TF-1 Trader. Grumman konstruktörer klarade omvandlingen från transportplan till varningsplan på knappt ett år. Den stora radomen ställde dem inför många svåra aerodynamiska problem. Det visade sig t. ex. att planetets stjärtparti måste byggas om, och WF-2 fick därför två fenor i stället för Traders enkla. Vidare fordrades en delvis omkonstruerad vinge etc.



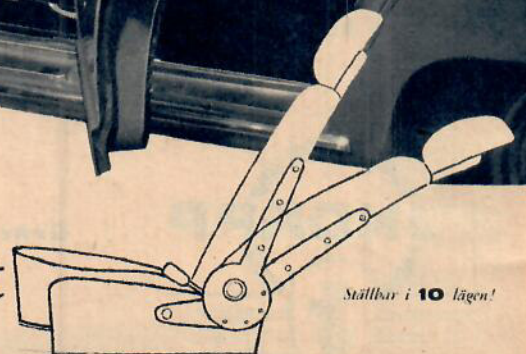
Bilden ovan visar den amerikanska flottans nya varningsflygplan Grumman WF-2 med den väldiga, strömlinjeformade radomen. Bilden nedan visar två TF-1 Trader. WF-2 kan sägas vara en utveckling av TF-1 Trader.



Så här skall man sitta i en bil för att ha det skönt.

Både förare och passagerare njuter av en helt ny bilkomfort i Simca med flygkomfort. Framsätets ryggstöd är individuellt ställbara i 10 lägen, från vanlig sittställning till planläge. Föraren kan välja den lutning körningen kräver. Passageraren kan bekvämt sova ut. Ni kommer utvilad fram efter 30...40...50 miles körning!

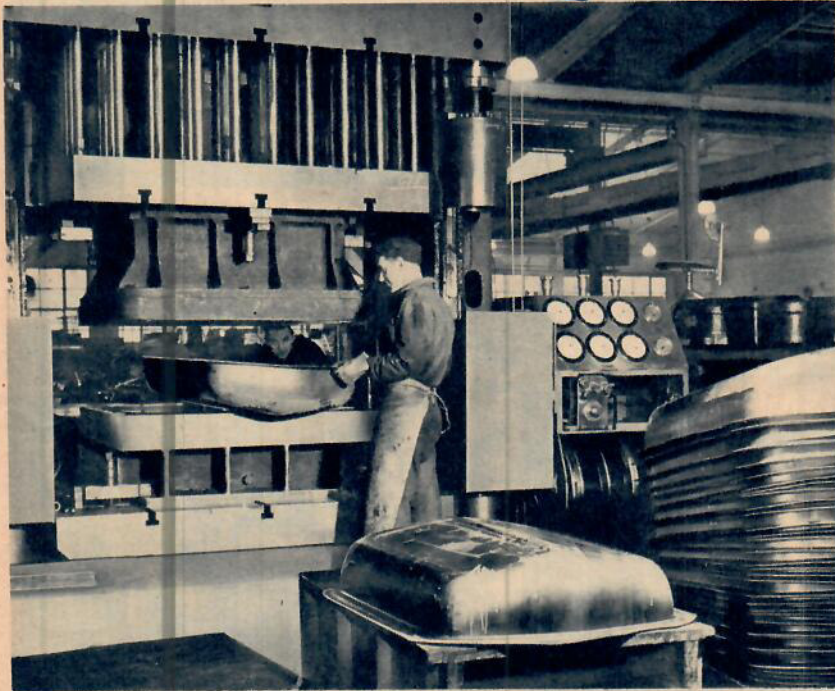
SIMCA

 med f.l.y.g.k.o.m.f.o.r.t
bäddbar... svenskbyggd... belgaranterad...


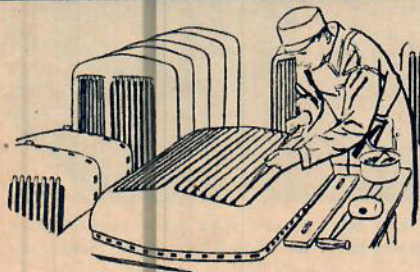
Ställbar i 10 lägen!



**Där de stora serierna ställer
krav ställer MV garantier**



**750 tons dubbel-
verkande press
ger Scania-Vabis
stabil front**



Mjukt och smidigt, obesvärat av materialets motstånd sänker och höjer sig verktyget i den 750 tons dubbelverkande pressen. Redan efter denna första operation känner man igen formen på Scania-Vabis kylarmasker. Efter ytterligare mekanisk bearbetning, fosfatering och grundmålning levereras de till Scania-Vabis verk-

städer, där de i slutbehandlat skick ger de välkända lastbilarna deras karaktäristiska front.

Scania-Vabis kylarmasker är ett exempel på vad Pressverket utråder i samarbete med tillverkare av kända märkesprodukter, där de stora serierna och märkenas goodwill ställer krav på kapacitet och kvalitet. Pressverket har specialiserat sig på pressade, svetsade och ytbehandlade produkter av rostfritt stål, svartplåt, mässing, aluminium etc.

YTTRELLIGARE NÅGRA EXEMPEL



Gasolbehållare för Kvarntorp, pressad, automatsvetsad, varmförzinkad och levererad i fullt färdigt skick.



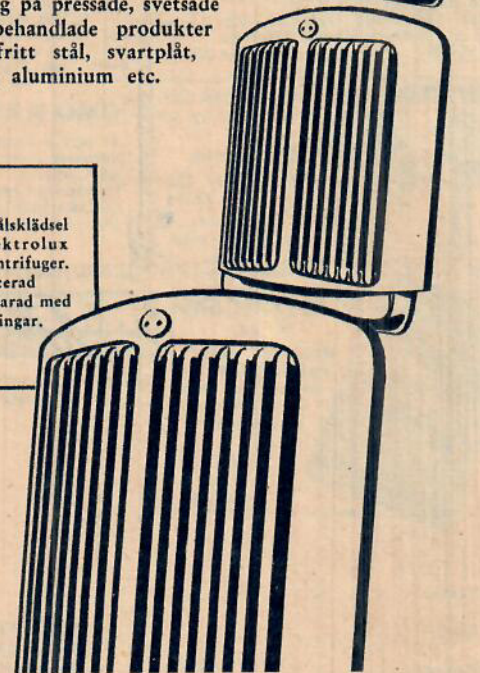
Stålkåpa till Hugin Kassaregister, pressad, hårdlödd och slipad. Hantverksbetonad precisionstillverkning i stora serier.



Svängskålsklädsel för Elektrolux tvättcentrifuger. Komplicerad form, klarad med 7 pressningar.

AKTIEBOLAGET MOTALA VERKSTAD

PRESSVERKET



Bygg en Modellbåt

KOPPLA AV MED HÄRLIG SOMMARHOBBY

Vi erbjuder det mesta och bästa av moderna byggsatser, motorer och tillbehör av alla slag

SEMO I

Prima modellbåt för pojkar, drives med elektrisk aktersnurra el. inbyggd motor. Längd 380 mm. Nr B-137. Kr 8:50
Neptun aktersnurra. Kr 11:85



WINDY

Verkligt god väselande modellbåt, komplett med köl och segel. Längd 450 mm. Höjd 620 mm. Nr B-133. Kr 11:85



SEMO II

Längd 360 mm. Katamaran-typ för elektrisk aktersnurra (Neptun). Nr B-138. Kr 8:75



POLLYWOG

Amerikansk modell avsedd för el. utombordsmotor eller inbyggd förbränningsmotor om 0,5-0,8 cc. Nr P-388. Kr 18:75



RIVER POLICE LAUNCH

Skalamodell av londonpolisens patrullbåt. Längd 660 mm. För el- eller förbränningsmotor. Lämpl. för radiokontroll. Nr P-393. Kr 36:50



COMET

Strömlinjeformad motorbåt, längd 605 mm. Lämplig för 1-3,5 cc motorer. Installationsanvisning för radiokontroll medföljer. Nr WB-3105. Kr 22:50



SPORTSMAN

Stilig USA-båt m. bl. a. färdiglimmat balsaskrov, alla delar och detaljer färdiga. Längd 510 mm. Ritning för radioinstallation. Nr P-389. Kr 52:50



CARIOCA

Modell-racerbåt m. vackra linjer, avsedd för el-motor eller förbränningsmotorer om 0,5-1 cc. Längd 460 mm. Nr WB-3106. Kr 11:50



MARLIN

Kraftig motorbåt för radiokontroll. Lämpar sig för motorer om 2,5-5 cc. Längd 915 mm. Nr P-394. Kr 58:—



RICHARDSSON

Stättlig modell av lyxmotorbåt skrovet är färdigbyggt, alla delar och detaljer färdiga. Ritning för radioinstallation. Lämplig för kraftig el-motor eller 1½-2½ cc förbränningsmotor. Nr P-390. Kr 67:50



CATALINA Cris Craft 50'

Populär och stilig modell för radiokontroll, utförlig ritning och rikligt med material. Alla delar utstansade. Lämplig för 1½-2½ cc motorer. Längd 775 mm. Nr P-391. Kr 85:—



CORVETTE Cris Craft 42'

Världens största modellsats av denna typ. Avsedd för radiokontroll. Jätteritning och 16 sid. instruktionsbok. Drives av två kraftiga el-motorer el. förbränningsmotor om 2½-5 cc. Nr P-392. Kr 178:—



NEPTUN

Elektrisk utombordsmotor. Kr 11:85



ARC Japansk motor, större typ. Kr 12:50

M. fl. el-motorer, se vår katalog nr 12.

OMU RADIOKONTROLL

4- och 8-kanalsaggregat kommer inom kort att komplettera denna förnämliga serie av radioanläggningar för modellbruk.



Ny KATALOG Nr 12

Hittills största specialkatalogen över modellflyg, motorer, båtar, radiokontroll etc. Sändes mot 1:25 kr i frimärken.



SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRIMALMÖ

Sänd mot postförskott (+ porto).

.... st. Byggsats Nr	B-137	8:50
.... " " " "	B-138	8:75
.... " " " "	B-133	11:85
.... " " " "	P-388	18:75
.... " " " "	P-393	36:50
.... " " " "	WB-3105	22:50
.... " " " "	P-389	52:50
.... " " " "	WB-3106	11:50
.... " " " "	P-394	58:—
.... " " " "	P-390	67:50
.... " " " "	P-391	85:—
.... " " " "	P-392	178:—
.... " " " "	Motor Neptun	11:85
.... " " " "	Motor ARC	12:50
.... " " " "	KATALOG NR 12	1:25

Namn:

Adr.:

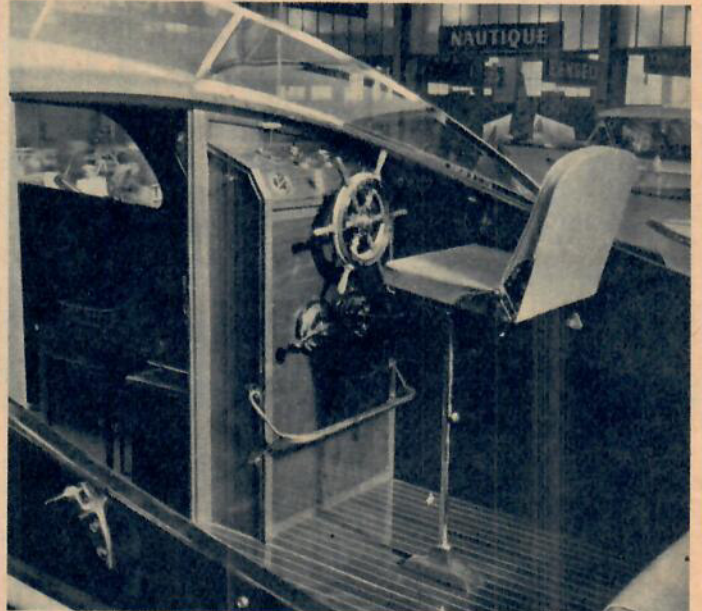
Postadr.: TV 9-57

TRISS I BÅTAR

Två lyxbåtar för grabbar som har vit sjömansdress och vegamössa hemma i garderoben och sifferrik bankbok närmast hjärtat presenteras här tillsammans med en rolig vattenscooter i galoschform.



En racer med tre ansikten, kan man kalla Swiss-Crafts campingbåt. Den kan nämligen fås antingen halvtäck med fast tak, med skjuttak eller med enbart väderskyddade kapell. Toppfart med 200 hk motor är ca 35 knop.



»Miguy II» är en 10.35 m. lång båtskönhet i rena lyxlustyachtsklassen. Från detta manöverbord dirigeras bl. a. de båda hästkraftrika motorerna.



»Amanda» låter som namnet på en Roslagsskuta i svenska öron men så heter verkligen denna engelska vattenscooter. Skrovet är av glasfiberarmerad plast och en 75 cm³ Vincentmotor ger mellan 5 och 6 knops fart.



Ja, vart vi kommer på våra resor — hemma eller utomlands — bilar vi tryggt med Volkswagen.

Vi har vänner vart vi kommer!



Förra semestern åkte vi i vår Volkswagen ut på kontinenten. Det var en härlig resa — och framförallt en säker resa. Ty vart vi än kom med vår Volkswagen, så hittade vi vänner — Volkswagens blå serviceskylt visade vägen till en verkstad, där vi visste att vår Volkswagen kunde bli omhändertagen på bästa sätt. Det var tryggt — så i år åker vi ut igen!

Fler och fler svenskar ger sig ut på utlandstripes per bil och fler och fler gör det i Volkswagen. De har upptäckt säkerheten med Volkswagens vitt utgrenade servicenät — bara i Sverige finns det 300 och i Europa ligger tätt utspridda inte mindre än 2.000 VW-verkstäder.

Volkswagen är inte bara den körsäkra och driftbilliga familjekamraten, som går 10.000-tals mil utan annan tillsyn än den rutinen kräver — Volkswagen ger Er också en riktpislista med 532 verkstadsarbeten. Där ser Ni på förhand vad ett arbete kostar. Och med Volkswagens riktpislista — uppställd på samma sätt över hela världen — behöver Ni inte ens kunna språket vid verkstadsbesök vart Ni än reser!

Gör som över 100.000 belåtna svenskar gjort sedan 1950 — skaffa Er Volkswagen och bila tryggt vart Ni vill.

Volkswagen

är bilen också för Er!

Motorn är luftkyld och kan alltså varken koka eller frysa, den är lågvarvig och därför oerhört slitstark, den drar bara 0,75 l/mil och är på 36 SAE hk (30 DIN hk).

Volkswagen har separat torsionsfjädring på alla 4 hjulen, som ger Volkswagen dess berömda väghållningsförmåga och gör körningen så komfortabel. Vindrutan har naturligtvis lamellglas.

Det finns 300 auktoriserade VW-verkstäder i Sverige, 2.000 i Europa. Tack vare en riktpislista med 532 verkstadsarbeten vet Ni på förhand vad varje arbete kostar. Ett långt drivet utbytessystem spar tid och pengar. Ett motorbyte t.ex. tar bara 2 timmar.

Volkswagen-försäljaren är stolt att få visa Er

VOLKSWAGEN

— ännu vet ingen hur gammal den kan bli



AB SCANIA-VABIS
SÖDERTÄLJE

SNURRA MED FENOR

Av BENGT-O. ALLSKOG Foto: Göran Andrén

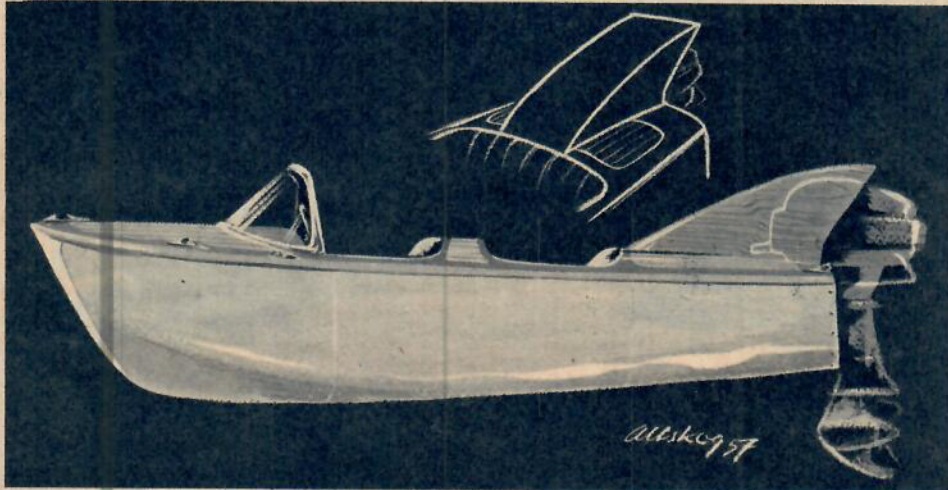
De amerikanska idéerna om hur en utombordare skall se ut börjar så smått sätta sina spår inom svenskt båtbyggeri. Björnhammarvarvet utanför Stockholm har fått beställning på en utombordare som skall byggas på skrovet av en aluminiumroddbåt. Från början var det meningen att båten i bästa bilstil skulle ha stora fenor baktill. Lösningen visade sig alltför dyr varför fenorna vid det här laget har krympt ihop till en fenliknande anordning, som skall hålla motorljudet borta från passagerarna.

Skrovet är ca 4 m långt och hål-

ler på att däckas. Två sittbrunnar gör man som kommer att inredas med soffor. Styrningen sker med ratt med kuggstång och wirrar och som extra krydda kommer man att sätta en panoramavrutna på skapelsen.

Motorn är en 35 hk Evinrude med elektrisk start och båtbyggarna på varvet går och ruskar på huvudet och tycker att det blir litet väl mycket motor på den lätta båten. Visserligen är akterspegeln ordentligt förstärkt men men...

En originell båt blir det i alla händelser.



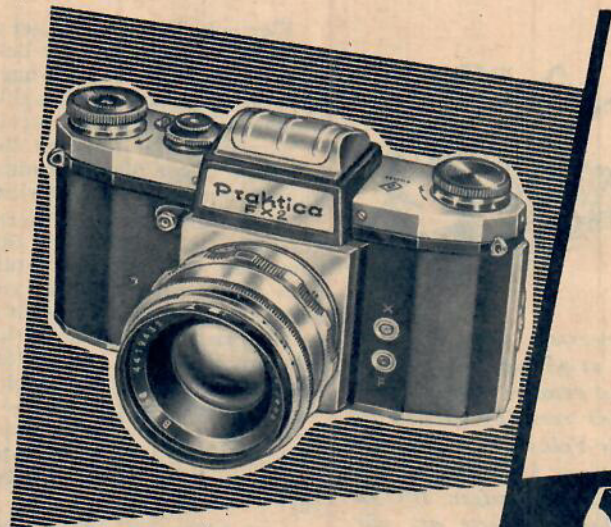
Amerikansk stil skall det bli på den här lättmetallroddbåten när den blir ombyggd till utombordsracer. Det fyra meter långa skrovet skall däckas och inredas med två sittbrunnar med soffor. Styrningen blir med ratt med kuggstång och wirrar. Akterspegeln skall förstärkas och en panoramavindruta blir pricken över i.

När båten väl blir färdig skall den se ut ungefär så här. Den fenliknande huven över motorn är avsedd att dämpa ljudet från Evinruden som är på 35 hk. och har elektrisk självstart. Det var först meningen att båten skulle förses med bilinspirerade fenor men det blev för dyrt. En originell båt blir det i alla händelser...

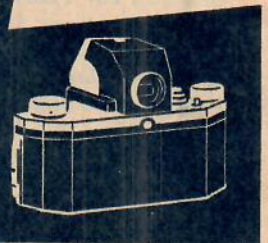
Från fjärr-till närbild

behärskar den beprövade Praktica snart sagt alla fotograferingsområden. I enlighet med teknikens senaste krav har denna enögda 24 X 36 mm spegelreflexkamera fått ett formskönt, förbättrat ljusschakt vilket kan förses med det nya effektivare KW-prismat för rättvändning av sök-bilden.

Utbytbar optik, ridåslutare (1/2 till 1/500 sek. och B), enklaste tänkbara arbets sätt i förening med största pålitlighet hör också till kamerans fördelar. Hittills har över 200.000 exemplar av denna enögda spegelreflexkamera vunnit entusiastiska vänner i mer än 40 länder.



KAMERA-WERKE NIEDERSEDLITZ
DRESDEN A 17



PRAKTICA FX2 24x36mm

Generalagent för Sverige:

AB Thiel & Svensson
Klarabergsgatan 33, Stockholm C



Ni kör 8 gånger tryggare på Nya U.S. ROYAL Safety 8



**U.S.
ROYAL
RINGAR**



U.S. ROYAL SAFETY 8 ger ny säkerhet — 8 nya säkerhetsdetaljer ger Er ny trygghet! Dessutom ett nytt däck med ny stil — ett högklassigt resultat av modern formgivning. U.S. Royal Safety 8 är byggt för den moderna bilens linjer. U.S. Royal Safety 8 är byggt för den moderna bilens prestanda — ger ökad trygghet och minskat ringkonto! Se nya U.S. ROYAL SAFETY 8 hos ledande däckförsäljare!

U. S. Rubber

Atlashallen — Stockholm Va — Tel. 23 41 80

**REAKTIONS-
SNABBT**



**PUNKTERINGS-
SKYDDAT**



**BROMS-
SÄKERT**



SLIRSKYDDAT



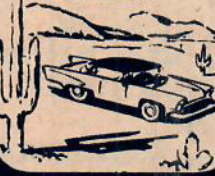
ÅKMJUKT



**FART-
FÖRSÄKRAT**



**DÄCKFEBER-
SKYDDAT**



**MERVÄRT
till standardpris**



Har Ni suttit i nya MESSERSCHMITT-57



Först när Ni åkt en Messerschmitt förstår Ni varför den ser ut som den gör. Den är helt enkelt konstruerad för att ge allra största säkerhet och bästa väghållning till lägsta driftskostnad —

en vagn för den lilla familjen eller det äldre paret. Snabb är den — 85 på trean och 105 på fyran! I marschfart på 75—90 km går vagnen mjukt — tyst o. säkert. Sachs-motorn garanterar lång livslängd — och håller milkostnaden vid ett minimum. Motor-specialister har testat o. berömt dess kurssäkerhet. Till o. från arbetet, i ur och skur, lika billigt som med



buss eller spårvagn. För semesterresan tar den stor packning på praktiska bagagehållare med kappell. Lättmonterat soltak utestänger solgasen. Som extra-vagn för husmors shoppingresor är Messerschmitt lättkörd och bekväm i trafiken. Många försäljare med tung portfölj hinner med flera besök per dag på lättare sätt — torrskodda.

Vid budsändning: förare och ger snabbare varor under tak o. säkrare transporter. De som vill klara långa avstånd under tak till mc-pris — folk i förorter o. på landsbygd — har valt och trivs med Messerschmitt. Nu en idealisk vagn för alla väglag och årstider. Priset är

3.385:—
fritt Trelleborg.

Aterförsäljare och service över hela landet.

AK NÄSTAN FRITT



Sänd mig gratis Eder utförliga broschyr om Messerschmitt

Namn:
Adr.:
Postadr.: TV 9-57

GENERALAGENT:
AUTO-PRODUCTS AB
LINNÉG. 18, STOCKHOLM
Tel. 63 13 40

TEKNIKENS VÄRLD TESTAR



ROULETTE 50 cm³

AV CIVILINGENJÖR BERTIL GÖTHERSTRÖM

Det är kanske inte så ofta Teknikens Världs läsare verkligen får en inblick i hur mycket arbete som ligger bakom en nykonstruktion. Fabriken har konsulterat såväl inhemsk som utländsk expertis för att konstruktivt få en fullödlig produkt.

Intressantast är säkerligen rundvandrings i motorprovrummet. I år fanns bl. a. apparatur för prov vid max. belastning av de små 50 cm³-motorerna — i viss mån efter kontinentala idéer. Genom vänligt tillmötesgående fingor vi i »det allra heligaste» studera hur en motor genom excenterstyrning ömsom övervarvades till ca 7.000 varv/min av en dragande el-motor — (dvs bromsade i nedförsbacke på I:an), ömsom överbelastades på II:an. Allt med jämna intervaller — det kom fullkomligt hjärtskärande skrik i den stackars lilla motorn — men höll gjorde den!

På en annan provbänk utsattes hela maskinen för såväl max. belastning (dvs. fullgas) som skakprov. Detta prov motsvarade ca 1000 tim. körning. — Vi hade tillfälle att granska de olika motordetaljerna efter en sådan körning och de var helt tillfredsställande.

Efter denna intressanta demonstration begav vi oss så ut på testtur med ett provexemplar av den nya Rouletten. Vad som omedelbart frapperade var motorns villighet att starta med pedalerna som kickstart. Och skulle det till äventyrs vara mycket kall väderlek, så är förgasaren utrustad med en från styret lättmanövrerad separat startförgasare.

HVA — Roulette är en moped med kontinentala linjer och det är anmärkningsvärt hur en stor industri så snabbt kunnat få fram en nykonstruktion i serieproduktion, men här har säkerligen den växande konkurrens varit en sporrande faktor.

Körställningen har tonvikten på

bekvämlighet och framfjädringen är sensibel genom vår gamle vän Ing. Calle Heimdals gummifjädrande bottenlänksgeffell. — Bakhjulsfjädring saknas däremot på testexemplaret (fanns dock på IMIS-versionen). Detta kompenseras av en välfjädrande sadel. — Växling och frikoppling är kombinerade i vänster handtag och opererar lätt.

Ljudnivån på Rouletten är 73 phon. Härtill bidrager HVA:s nya insugningsljuddämpare av plast med inbyggt luftfilter.

Enligt mitt tycke ligger emellertid Roulettens styrka på ett annat område och det är motorns exceptionella segdragningsförmåga speciellt på lägre varv. Så småningom kom vi emellertid hemligheten på spåren. Motorn har nämligen slidmatning!

Sålunda reglerar en hålförsedd, fjäderbelastad, direkt på motoraxeln monterad, skiva den genom förgasaren inströmmande bränsleluftblandningen. Fyllningsgraden blir på så sätt mycket hög och vid varje varvval den just önskade! (Anm.: Fabriken rekommenderar en förtändning av 2 mm.)

Bland andra konstruktiva finesser märkes förgasarens direkta placering på vevhuset, vilket gör motorn mycket lättservad. Man kan sålunda direkt lyfta den dragstångsmonterade cylindern vid en sotning. — Vidare kan man inte låta bli att beundra dagens plasttekniks framsteg. Primärtransmissionen sker nämligen via en armerad vulkolanplastrem!

På grund av testexemplarets absoluta färskhet samt den ovanligt höga markfriktionen erhöles markant goda bromsprovsvärden, vilket emellertid inte hindrar att bromsarna låg i toppklass både vad konstruktion och effektivitet beträffar.

Bland detaljfinesser märker man verktygskassetten linjerena inpla-

Rollei

nöj Er aldrig med mindre!

Om Ni anser att endast det bästa är gott nog!



Rolleiflex 3,5 med Zeiss Planar och inbyggd exponeringsmätare m. m. 945:—

Rolleicord V med Schneider Xenar 475:—

Låt Er fotohandlare visa de nya Rolleimodellernas alla tekniska finesser. Nu även med inbyggd exponeringsmätare och automatisk skärpedjupsindikator! Begär den instruktiva Rolleiflex-broschyren!



världens förnämsta tvåöga spegelreflexkameror

även en ROLLEI laddar man allra bäst med förnämlig **ferrania film** - RÄTTVISA ÅT MOTIVET

tering samt den bekvämt placerade kortslutningsknappen.

BETYG

Fördelar:

- Slidmatad motor ger utomordentlig segdragningsförmåga.
- Effektiva bromsar.
- Lättservad — lättstartad.

Nackdelar:

- Testexemplaret saknade bakhjulsfjädring.
- Ej kapslad bakkedja.
- Dålig signal.

SPECIFIKATION

Fabrikat: Motor: Husqvarna Vapenfabriks Aktiefbolag, Huskvarna.
 Motor: Typ: HVA 50 cm³. Luftkyld 2-taktsmotor med vändspolssystem. Kompressionsförhållande: 7,4:1. Antal cylindrar: 1 st. Cylindervolym (slagvolym): 48 cm³. Cylinderdiameter: 39 mm. Slaglängd: 40 mm. Max. effekt: 0,8 hk. Varv/min: 3500. Max. vridmoment: vid 2000 rpm — 20 kpcm. Litereffekt: 16,7 hk/liter. Tändsystem: Magnet-tändning. Generator: Bosch LMUP /115/17R18, 6 V, 17 W. (laddspole). Förgasare: Bing 1/10 nr 22319. Växellåda: Primärdrift: Armerad vulkolan-plast. Trippellamellkoppling. 2-växlad blocklåda. Handreglageväxlad. Utväxlingsförh.: I 33:1, II 18,7:1. Ram: Duplexram i helsvetsat utförande. Bromsar: Fullbroms lättmetallsnav ϕ 100 mm. Hjulbas: 1150 mm. Längd: 1830 mm. Fri markhöjd: 150 mm. Bredd: 645 mm. Framgaffel: Gummifjädrad bottenlänks-gaffel. Fjädringsväg: 60 mm. Bakhjulsfjädr.: Saknas. Vikt: (tjänste) 45 kg. 56,2 kg/hk. Bensinförbrukn.: (normalförbrukning) 0,15 l/mil. Tankvolym: 6,4 liter. Max.-hast.: 30 km/t. Däck: Fram: 24x2,00". Bak 24x2,00".

TESTRESULTAT

Testvikt per hk:

$$\frac{45+75}{0,8} = 150 \text{ hk/kg.}$$

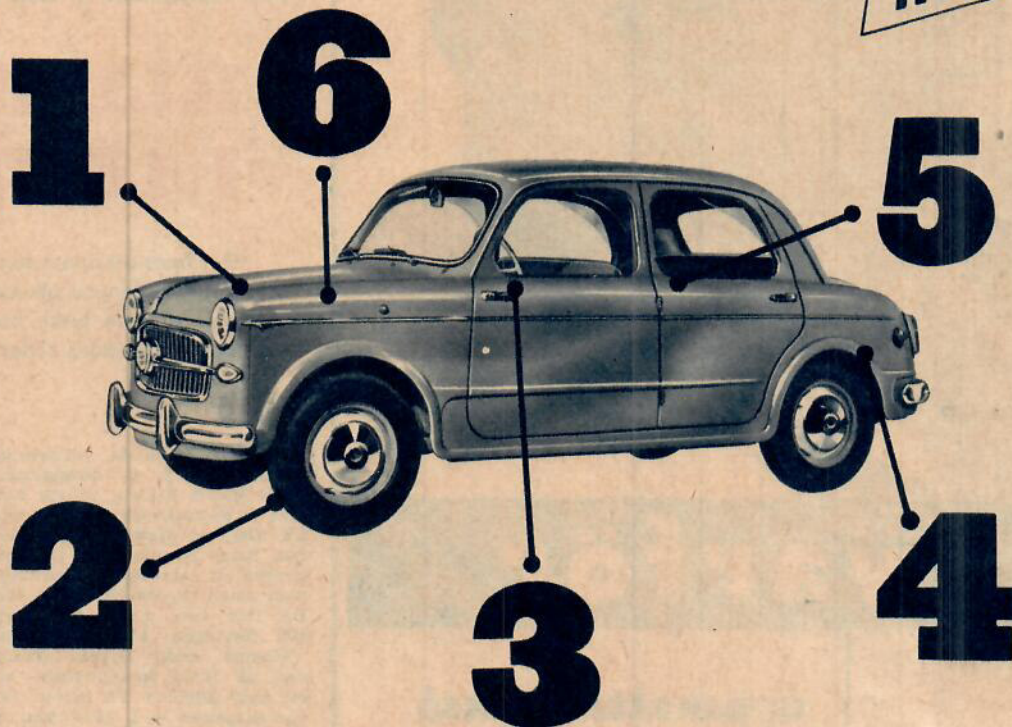
Teststräcka: Torr sträv asfalt.
 Accelerationsdata: från 0—30 km/t på I och II växel: 12 sek.; från 0—20 km/t på I växel 5 sek.; från 0—30 km/t på II växel 12 sek.
 Bromsar: Bromsbelägg: Limmade Jurid-belägg. Bromsarea: Bredd 64 cm². Bromsväg på torr asfalt från 30 km/t: Frambroms: 5 m. Bakbroms: 6,5 m. Samverkande bromsar: 4 m. Max. hastighet: 30 km/t. Bränsleförbrukning: (test) 0,18 l/mil.

SEX starka skäl att välja

nya

FIAT

1100



1

Motorn: FIAT 1100 är en snabb vagn med sin 40 hk starka 4-växlade toppventilmotor. Toppfarten ligger över 120 km/tim, accelerationen är utmärkt. Välvalda utväxlingsförhållanden gör vagnen smidig och lätt att köra — även i den tätaste trafiken.

4

Bagageutrymmet: FIAT 1100 har rikligt utrymme för bagage — 90x90 cm. Baksätet kan helt fällas ned i golvet (se detaljbilderna) så att totala bagageutrymmet ökas till 140x90 cm. För småpaket finns handskfack, dubbla plastfickor och paketnät på baksidan av framsätet.

2

Säkerheten: FIAT 1100 är en säker vagn. Bromsarna är dimensionerade för alpkörning och den individuella fjädringen ger gott väggrepp. Dimljus, vindrutepolare, sidoblinker och stoppad instrumentpanel är standard på De Luxe-modellen. Vid-sikt och elektriskt drivna samlöpande vindrutetorkare, som inte lämnar ett otorkat fält mitt på rutan.

5

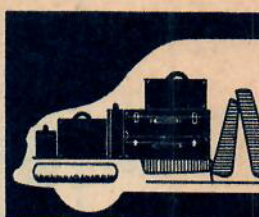
Bekvämligheten: FIAT 1100 ger god plats för fyra vuxna. Benutrymmet är gott i både fram- och baksätet. God belysning inne i vagnen, lätt ställbart framsäte, insteghandtag och många andra praktiska detaljer förhöjer trevnaden. 1100:an är lätt att parkera tack vare liten vändningsradie.

3

Värmen: FIAT 1100 är en ovanligt varm vagn. Det friskluftventilerande värmesystemet är lätt att ställa in för önskad värme (eller sval friskluft på sommaren). Tystgående fläkt ger god defrosterverkan på vindrutan och behaglig varmluftscirkulation i hela vagnen.

6

Ekonomin: FIAT 1100 är en snål vagn. Vid normala landsvägskörningar i god fart drar den ca 0,8 l/mil. Lågt inköpspris och högt andrahandsvärde gör 1100:an till en bra affär. I standardutrustningen ingår en hel del tillbehör som Ni annars får betala extra för.



Oliofiat
 Riktprislista
 för reparationer. Billiga reservdelar

Till Svenska AB FIAT,
 Frihamnsvägen 3, Stockholm
 Jag vill veta mer om nya FIAT 1100.
 Sänd mig Er broschyr med utförliga upplysningar.
 Namn
 Adress
 Postadress
 TV 8-57

Cylindern är mycket lätt att lyfta vid en sötning. Till vänster om kolven syns fästet för förgasaren.

TEKNIKENS VARLD 9/57

Generalagent: Svenska AB FIAT, Värtan. 70 återförsäljare och 85 auktoriserade verkstäder över hela landet. 1764 serviceverkstäder runt om i övr. Europa.



varför

uppskattar också den hårda skäggstubbens män BRAUN special?

BRAUN special, den tyska rakapparaten med 3-års-garanti, ger en behaglig och perfekt rakning, tack vare det mikrotunna skärbladet. Den tillfredsställer därför också herrar med hård och seg skäggstubb — herrar som tidigare litat bara på rakbladets skärpa. Lätt sagt — ja, men också lätt bevisat. Gå redan idag till Er specialaffär, gör ett lätt och bekvämt rakprov, och Ni får den slätaste rakning Ni upplevt.

Pröva själv!

"Hakprovet" bevisar BRAUNS otroliga skärpa

- Raka ena ansiktshalvan med BRAUN. Gör sedan en efterrakning med andra rakapparater och se om de kan ta ytterligare något av skägget.
- Raka andra ansiktshalvan med en annan elhyvel. Prova sedan om BRAUN rakar slätare och kan ta ytterligare något av skägget.
- Ni kan nu konstatera, att en BRAUN ger den skönsmaste och effektivaste rakning Ni kan få.

nya
BRAUN
special

3 års garanti bevisar den höga kvaliteten

BRAUN elhyvel är så genialt konstruerad, att det finns bara en rörlig del i motorn. Motorn är därför praktiskt taget ouslitlig.

Riktpris **80:-**

BRAUN kommer förpackad i ett elegant plast-etu med sladd och rengöringsborste.

BRAUN special finns också i lyxutfört presentetu-



Som flertalet av Klemms konstruktioner är Kl 107 lågvingat. Utmärkta flygegenskaper är också ett av Klemm-planens särmerken.

KLEMM ÅTER I LUFTEN

Det finns ett namn som framför andra är förknippat med småflygplanens utveckling — Hanns Klemm. Provet av den tyske konstruktörens senaste plan, Kl 107 som påbörjades redan i början av 40-talet, är nu klara.

Av LARS GIBSON

I slutet av första världskriget hade den f. d. betongingenjören Hanns Klemm på sin bana som flygplanskonstruktör kommit till Daimler-Werken i Stuttgart. Där hann Klemm med att konstruera ett jakt- och ett spaningsplan innan vapenstilleståndet kom. Då fick han order att övergå till företagets karosseriwerkstad.

Klemm insåg flygets framtid och på fritid konstruerade han ett nytt flygplan. På hösten 1919 var skapelsen — L 15 — klar att provflygas, vilket enligt fredsfördraget var strängeligen förbjudet. Att det inte blev några efterräkningar berodde nog på att planet aldrig kom i luften, eftersom det kvaddades redan vid första starten samt dessutom på, att ingen trodde att det var möjligt att flyga med ett plan, som bara hade en 7,5 hk mc-motor.

Med utnyttjande av erfarenheterna från L 15 konstruerades L 20, vilken var lågvingad. Den blev så att säga prototypen för alla efterföljande Klemmflygplan. L 20 hade stora framgångar i den första Tysklandsflygningen år 1925 och framtiden tedde sig ljus. Ungefär samtidigt hade emellertid den stora bilfirman övergått i ny ägo och den nya direktionen hade inte någon förstärkelse för Klemms projekt.

Frygt ett år senare kunde Hanns Klemm dock köpa Daimlers »flygavdelning» och den 18 februari 1927 bildades Leichtflugzeugbau Klemm GmbH. Nu kunde Klemm helt ägna sig åt flyget: resultatet

blev utökad verksamhet och en ny konstruktion, L 25. Denna såldes under de följande åren i närmare 600 exemplar. I början av trettioåret kunde firman presentera den fyrsitsiga Kl 31 och den tresitsiga Kl 32.

I början av fyrtioåret byggdes Kl 107 och den hade säkert kommit i serietillverkning, om Klemm kommit bättre överens med tredje rikets män. I stället för att konstruera sina egna typer, bygga de flygplan han själv ville och organisera sitt företag efter egen vilja, måste han åtaga sig arbeten från konkurrenterna och göra reparationer. Klemm kunde inte finna sig i detta och vad mera var, han gav uttryck åt sitt missnöje. Det var inte i de styrandes smak, och Hanns Klemm skulle säkert råkat mycket illa ut, om inte fransmännens intåg i Stuttgart kommit emellan.

Klemm Kl 107 har nu åter — hos Wolf Hirth GmbH i Sydtykland — tillverkats i ett provexemplar. Eftersom utvecklingen under dessa år gått framåt har också en del omkonstruktioner gjorts. Meningen var från början, att planet skulle vara tvåsitsigt side-by-side, utrustat med en 105 hk HM 500-motor och försett med stöttat landställ. Den nya Klemmen, som Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH presenterar tillsammans med Bölkow-Entwicklungslungen KG är emellertid försedd med ytterligare en plats bakom förarens, motorn är än så länge en 90 hk Continental med själv-



Kl 35 är en pålitlig konstruktion från 30-talet som blev vanlig över hela världen och fortfarande gör god tjänst på många håll.

start och landstället, med hydrauliska bromsar, har förstärkts så att de projekterade stöttorna blivit överflödiga. Kl 107 kan således betecknas som ett helt nytt flygplan.

Det är meningen att Kl 107 skall förses med en 145 hk Lycomingmotor. Planets användningsområde — alltifrån rundflygning till utbildning i avancerad flygning — blir inte större, men en sådan motor höjer dess prestanda ytterligare. Bl. a. bör max- och marschfarten bli högre än nuvarande 185 resp. 165 km/t och stighastigheten mer än 3,2 m/s, som är beräknade värden med den lilla motorn.

Visserligen blir även bensinförbrukningen större än nuvarande 22 l/t, men kan tillräckligt stor

serie åstadkommas, är en omkonstruktion med tankar i vingen aktuell. I så fall är det även troligt, att tanken i kabinen — 105 l — helt slopas för att ge plats åt ytterligare en sits.

Kroppen är byggd i halvskalkonstruktion. Sitsarna är omställbara på marken och pedalerna dessutom i luften. Kabinen läses med en regel, som samtidigt även läser rodrén.

Vingarna — 10,84 m spännvidd — är framför huvudbalken fanerklädda och bakom denna dukklädda. De påminner således om vingarna på föregångaren Kl 35. En annan likhet är att resp. vinghalvor kan hängas upp på kroppens sidor för att underlätta transport och hangarering. Vingytan är 14,6 m², vilket tillsammans med

en max. flygvikt av 860 kg ger en vingbelastning på 58,9 kg/m².

Det första som slår er sedan man stigit in genom Klemmens stora dörrar är den oerhört goda sikten, som delvis beror på det höga sporrhjulet men framför allt på den väl tilltagna plexihuvén. Vid starten visar det sig att motorn gärna kunde vara något starkare. I luften konstateras med tillfredsställelse, att Kl 107 har den utsökta roderharmoni, som tyska flygplan i allmänhet och Klemmar i synnerhet varit kända för.

Landningen erbjuder inga större problem tack vare landningsklaffarna, vilka många gånger saknades på både Kl 25 och 35. Härigenom har konstruktören i viss mån eliminerat kravet på stora flygfält. Landningshastigheten är 70 km/t.

Som sammanfattning kan sägas

att Kl 107 är en vacker skapelse med stort användningsområde och i förhållande till motorstyrkan goda prestanda. Eftersom priset inte kommer att ligga över 30.000 DM bör intresserade köpare finnas, och de första har redan anmält sig.

För tillfället saknas emellertid erforderligt kapital för att starta en serietillverkning. För min del tror jag dock att likaväl som de ekonomiska problemen ordnade sig, då Klemm började sin bana, skall den ekonomiska frågan kunna lösas denna gång. Det skulle Klemm och hans senaste konstruktion vara värda. Vi får hoppas, att Klemm även i fortsättningen skall betyda driftsäkra, välkonstruerade småflygplan med utmärkta flygegenskaper.



känns det så här trångt om fötterna också?

Gör då så här när Ni köper nya skor: prova dessa modeller i en Skokonsumbutik! Ni får skor med rätt läst och viddmått — snygga skor som sitter skönt länge!



Herrsko av mellanbrun eller svart kalv.
Finns i flera vidder. **48:50**
Med dubbel sula **51:-**

Herrsko av brun —
CLUB BROWN — kalv.
Finns i flera vidder. **46:-**

Skokonsum

Skokonsum

Mer att välja på finns i

Fart och kvalitet på sommarens utbordare



Evinrude

— nu ännu mer bensinsnål och lättstartad! 3, 5½, 7½, 10, 18 o. 35 hkr, även med elstart. De flesta med frikoppl., backslag o. trycktank. Från 1.085:—.

Johnson

— tyst o. stark, samma förnämliga konstruktion o. data som Evinrude. Alla mod. utom 3 hkr m. frikoppling, backslag o. trycktank. Från 1.085:—.



Seagull

En världsberömd slitvarg, främst avsedd för mindre och medelstora båtar, utmärkt hjälpmotor för segelbåtar. 4 modeller: 1¾—5 hkr. Från 735:—.

Aldell

Stark, svensk, luftkyld 1-cyl. motor i två modeller: med el. utan inbyggd start 3 o. 5 hkr. Att lita på i alla väder. Från 820:—.



NV-Marin "Skipper"

— nya Skipper. 2 hkr o. inbyggd start; Omsvängbar för backning. Eluttag. Lämplig för ekan eller roddbåten. Pris 665:—.

OBS

Beg. motorer av en mängd fabrikat säljes med garanti. Från 1½ till 55 hkr. Byten — Amortering.

**Skriv eller ring i dag till
AB Stockholms Motorcentrum**
Bensinstationsbyggnaden,
Norra Bantorget, Stockholm.
Tel. 11 21 42 - 20 24 42.

Jag är intresserad av
utombordsmotor. (märke)
V. g. sänd broschyr o. prisuppgift.
Namn:
Adress:
Postadr.:
Tel. nr: TV 9-57



Varg-Olle: RAMASKRI

Hej alla vänner i TV!

Nu börjar det rycka i vänsterbenet och spritta i högerhanden ordentligt. Det är dags för speedwaypremiär — på riktigt. Seriestart, VM-kval. Jag har faktiskt gått och blivit riktigt åksugen under de här veckorna sedan jag hasade runt på banorna nere i Sydafrika.

Alldeles lugnt har det förstås inte varit. Ett par bixtresor ner till Österrike har satt lite fläkt över tillvaron.

Wien med omnejd verkar vara speedwayens förlovade land just nu. Intresset är enormt. I et behövs sannerligen inte vara mycket till tävling för att 20.000 österrikare ska samlas och hojta sig halvt fördärvade. Här hemma får klubbkassörerna ofta vara nöjda om de kan räkna in tionde'en av den publiken på en seriematch, som bjuder på betydligt bättre speedway än den österrikarna får se.

Så där enormt — och än värre förresten — var intresset också i Polen när jag var där tillsammans med Monarkerna i höstas. Det är tydligt att speedway är sporten på modet österut och det betyder väl förmodligen att vi snart nog får se upp för nya stjärnor därifrån.

För mig betydde de två resorna till Wien inte bara ett välkommet extra träningsstillfälle utan också — som jag tror — en bra affär. Jag hittade en 1.000 m-cykel där, som jag blev verkligen förtjust i. Det var österrikaren Hoffmeister som var pappa till ramen i den cykeln. Han hade hittat på en fi-

nurlig bakhjulsfjädring och att maskinen gick fint, det fick jag själv tillfälle att se. Bakifrån! Det ska ärligt erkännas, jag hade inte skuggan av en chans att hänga med när Hoffmeister vräkte iväg. Cykeln låg som klistrad genom böjarna.

Jag beställde bums en sådan ram av Hoffmeister och han lovade bygga en. Om jag har tur blir den klar till Vår-Solvalla. I så fall kan det bli en lustiger dans. Basse Hvem — gamle vännen fra Norge — har också köpt en Hoffmeister-ram och plockat in sin specialtrimmade Jap i. Kommer sen också Hoffmeister själv (det är tyvärr inte alldeles säkert för en stortävling i Tyskland konkurrerar med Duzalls Solvalla) borde det kunna bli en rätt bra publiktävling med oss tre på likvärdiga maskiner.

Maj artar sig till att bli en månad av det gamla hetsiga slaget. 1.000 m-tävling (på Solvalla) 5 maj, träning för Djurgårdsloppet (TT) i Helsingfors på morgonen fredagen den 10, VM-kval på Hammarby i Stockholm fredag kväll — må gud bevara en från landningsförbud och annat elände denna dag — och så tillbaka till H-fors och Djurgårdsloppet på söndagen.

Peppar peppar och ta i trä, men det ska bli enda tillfället under säsongen som jag trasslar till det så med tävlingarna.

Sen måste det bli speedway för hela slanten. Det har jag lovat mig själv. Givetvis under förutsättning att jag klarar det första

VM-kvalet. Annars är det ju förkylt. Jag håller med grabbarna som säger att det första kvalet alltid är det värsta. När man en gång fått upp ångan brukar det gå av bara farten.

Till sist en hälsning från speedwayvännerna i England. De har lovat skicka lite bättre landslag till Sverige i höst än det gäng som lekte slaggpås här förra året.

Jag träffade basen för deras förärförening, Ken Sharpes i Bellevue, när hans lag körde i Wien. Sharpes berättade just att man fortfarande håller på att utreda vem som var skulden till att det skickades iväg ett så ojämnt lag. Det är tydligt att nederlaget mot Sverige sved ganska gott. I et ska vi förstås vara glada över. Det betyder bättre matcher i fortsättningen och det är nog vad som behövs för att få sprutt på svensk speedway.

För mig, som väl för alltid får heta »vargen» trots att det nu är tre år sedan jag lämnade det bergströmska fadershuset, är det kul att Vargarna dyker upp i allsvenskan igen. Det kan inte hjälpas. Det var var något visst med den tiden i alla fall. Det ska bli kul att se de nya fynd Vargfar Arne lovat presentera. Han har en smålänning i bakfickan igen. Om grabben blir lika bra som Dan (Forsberg) får vi väl se.

Nej, nu är det dags att börja putsa skinnstället. Tävlings-säsongen 1957 kan börja. Vi hör igen Er

Varg-Olle

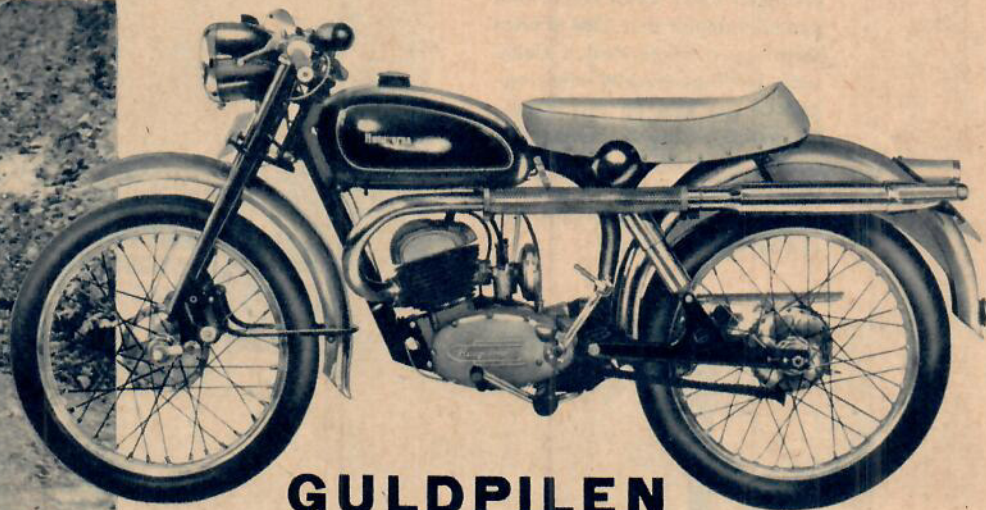


Så här ser Varg-Olles nybeställda ram ut. Det är österrikaren Hoffmeister som konstruerat den. Obs, den intressanta bakhjulsfjädringen med teleskoprör under sadeln. Även Basse Hvem har beställt en sådan.

Husqvarna välrustat för nytt stort segerår!

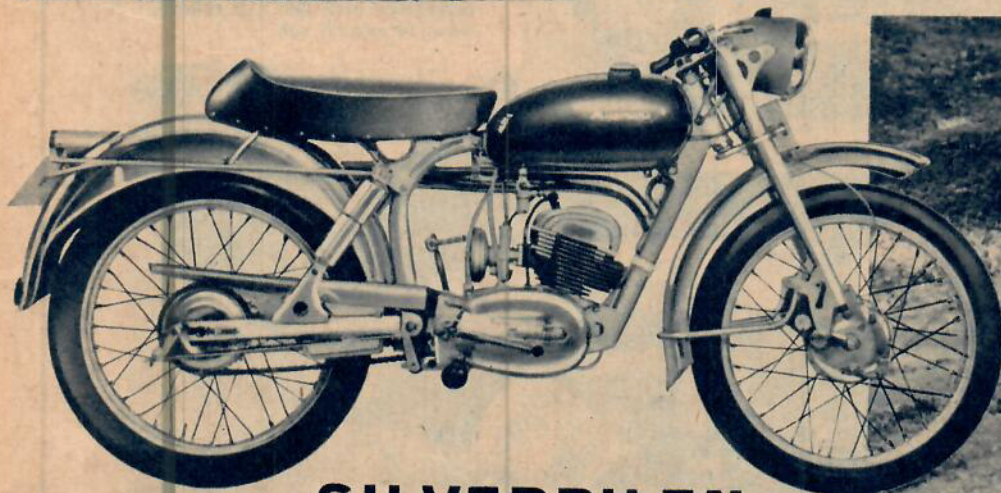
Drömbågen förde blixtnabbt upp Husqvarna i toppen på tävlingsbanorna både här hemma och i utlandet. Så kom lätta, suveräna Silverpilen och lade många och fina segrar till de övriga — Husqvarna blev liktydigt med segermaskiner i särklass.

Nu står vi inför en ny säsong och Husqvarna kommer rustat till tänderna. Silverpilen har fått en storebror som säkerligen kommer att låta tala om sig... GULDPILEN.



GULDPILEN

GULDPILEN är årets stora mc-sensation — världens första 200-kubikare under 75 kg. En lätt och tjugig maskin — byggd av krom-molybden och lättmetall — med en ny, fantastisk Husqvarna-motor, som ger acceleration i särklass och en topphastighet betydligt över 100 km/tim.



SILVERPILEN

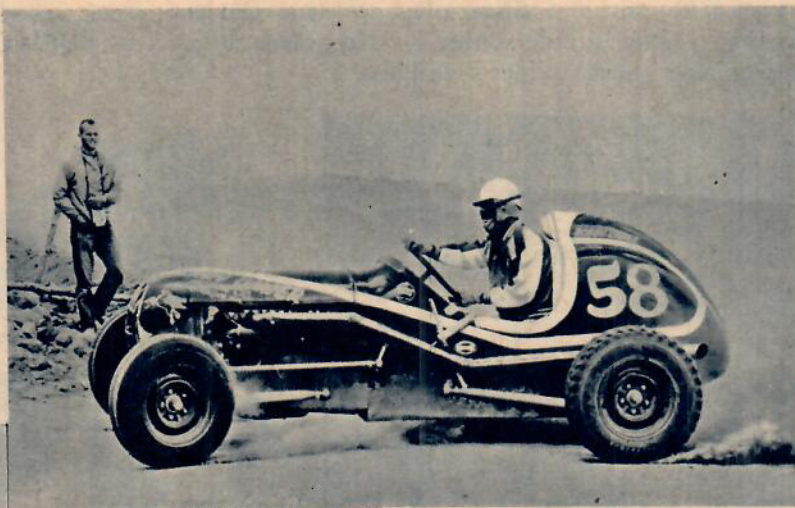
Nordens fartkung — segersäkre BASSE HVEEM — har testat SILVERPILEN och blivit begeistrad i den tjugiga maskinen. I år kommer vi att få se Basse Hveem köra Husqvarna — en suverän segerförare på suveräna segermaskiner.



Husqvarna — helsvenska segermaskiner i världsklass

Nytt rekord i världens hårdaste **backtävling**

En av de märkligaste amerikanska biltävlingarna är backtävlingen Pikes Peak Hill Climb som körs uppför den 4.300 m höga bergstoppen Pikes Peak i Colorado. Tävlingssträckan mäter endast 20 km men på den förhållandevis korta banlängden tvingas de tävlande genom inte mindre än 146 branta alpkurvor. Höjdskillnaden mellan start och mål är över 1.400 m.



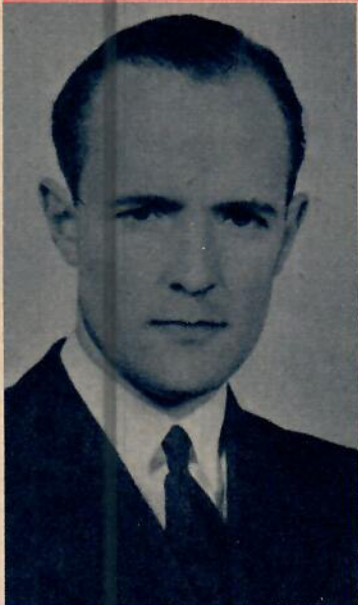
När startsignalen gick för det 34:e Pikes Peak-loppet på den amerikanska nationaldagen 4 juli tävlade både standardvagnar och racerbilar för första gången i loppets historia. Tävlingen blev en triumf för brödraparet Jerry och Bobby Unser — Jerry segrade i standardvagnklassen med sin Chevrolet på tiden 16 min. 8 sek. och Bobby vann racerklassen med den nya rekordtiden 14 min. 27 sek.

Båda vinnarna körde på Mobilgas och Mobiloil. Resultatet av den hårda tävlingen visar hur väl Mobiloil klarar även de svåraste påfrestningar. Också Ni som vardagskör vinner i längden på att använda Mobiloil — otaliga rekord och tävlingssegrar ger klara bevis för den höga kvaliteten.



ständigt en hästlängd före

TEKNISK K.-O. FÖR VÄST



Major Hans Neij vid flygstaben resonerar sig här fram till att västmakternas tekniska resurser kan slå knock-out på östsidans oerhörda personella övermakt vid ett eventuellt krig. Han berör också den aktuella frågan om Sverige skall skaffa atomvapen eller inte.

Alltsedan 1949, då NATO grundades, har USA:s strategiska flyg och atomvapen varit den trumf, som Väst (i fortsättningen benämnt NATO) utnyttjat i det kalla kriget mot Öst. Kritiska iakttagare anser nu att NATO-strategin varit mer eller mindre bluff, i varje fall skulle den inte hålla i dag och framdeles. Underrättelser om väsentligt ökad sovjetisk atomvapenproduktion samt ett moderniserat och förstärkt strategiskt flyg har givit ytterligare näring åt denna uppfattning. Vidare har ju Sovjetunionen och Kina knappast visat någon respekt för NATO-strategin — därom vittnar bl. a. Indokina-, Ungern- och Mellersta Östern-politiken. Hur förhåller det sig då i verkligheten?

Östs dominans ifråga om landstridskrafter är påtaglig. Befolkningsunderlaget är om Kommunistkina inräknas dubbelt så stort som NATO-ländernas. Den totalitära regimen och den låga levnadsstandarden medger ett för demokratiskt tänkande onormalt stort militärt prestationsuttag per individ. Lång värnplikts-tjänst och vana vid försakerelser plus en numera hög teknisk utrustningsstandard ger landstridskrafterna en påtaglig styrka.

Östblocket utgör främst ett kontinentalblock och som en följd därav är sjöstridskrafterna inte av motsvarande styrka. Mest målmedvetet satsar man på ubåtsvapnet för att i händelse av krig kunna försvåra eller förhindra NATO:s transporter från de amerikanska vapenarsenalerna till Europa och Fjärran Östern.

Flygstridskrafterna har numerärt sett i flera år varit fullt jämförbara med NATO:s samlade resurser om man bortser från jämförelser per flygslag. NATO:s möjligheter att med hjälp av så kallad skuggindustri i ett skärpt läge eller vid krigsutbrott kunna gå om Öst i flygplansproduktion, har dock bedömts goda. Vidare ansågs länge NATO:s flyg kvalitativt överlägset Östs, ett bedömande som man på senare år fått ökad anledning att omvärdera. Atskilliga tecken tyder nu på att Östs flygplanskonstruktörer — kanske delvis f. d. tyskar — producerar flygplan fullt jämbördiga med NATO-ländernas. Faktum är att Sovjet sedan ett par år bl. a. disponerar 2- och 4-motoriga reabombare med aktningvärda prestanda. Atom- och vätevapenproduktionen är nu i full gång i Sovjet även om förräden ännu inte torde vara jämförbara med NATO:s.

Kritikerna av NATO-strategin vill således göra gällande att det snarare är Öst, som har trumf på hand och detta främst genom sin påtagliga armédominans. NATO skulle inte lägre ha något att sätta emot, då ju även Öst disponerar ett starkt strategiskt bombflyg.

Det är riktigt att Sovjet de senaste åren byggt upp ett starkt strategiskt bombflyg. Detta torde dock ännu inte ha samma styrka och omfattning, som USA:s. Vidare kan starkt ifrågasättas om Sovjets taktiska flyg ännu kan medföra lätta eller s. k. taktiska atombomber. NATO:s taktiska flyg är däremot genomgående utrustat för att kunna medföra dylika bomber. Det är förmodligen riktigt att de taktiska flygplanen i övrigt är prestandamässigt jämförbara med NATO:s. Men ändå har ingalunda någon utjämning inträffat. Härför krävs nämligen också ett helt annat bassystem än det Öst f. n. disponerar. Öst kan i dagens läge knappast nå vitala delar av USA och Kanada, utan så kallade självmordsföretag. Aktionsradien medger inte tur och retur-flygning. Lufttankningsflyget torde ännu inte vara utvecklat och saknar i varje fall framskjutet bassystem. NATO däremot har ett runt hela östblocket konsoliderat bassystem, varifrån alla vitala de-

lar utan svårighet kan nås och industrier och underhållslinjer bekämpas. Atomvapnen utgör här ett ytterst viktigt attribut. NATO:s sårbarhet för anfall på underhållslinjerna bedöms inte jämförbar. Underhållslinjerna är här i mycket hög grad baserade på sjötransporter, som skyddas av ubåtsjaktfartyg och hangarfartygsflyg.

Redan hösten 1956 hotade Sovjetunionen med robotkrig mot Paris och London. Även om interkontinentala robotar är en realitet i dag eller i morgon — vilket vi ännu saknar bevis för — och dessa är utrustade med atomstridsmedel gäller också här den grundregeln att de är beroende av framskjutna och lämpliga baser. Även i detta fall har NATO fördelen att utgångsläget vad gäller USA och Kanada är väsentligt bättre i riktning mot Östblocket än vice versa. Fördelen med framskjutna baser även för interkontinentala robotar ligger främst i förvarningstid och precision, inte i aktionsradien. Ju närmare fiendens utskjutningsstationer befinner sig desto kortare tid får denne på sig att hindra robotarna och desto bättre blir de styrtekniska förutsättningarna för god precision. Fiendens bästa motmedel torde bli att genom anfall på utskjutnings- och styrstationer få dessa ur bruk. Det gäller därför att göra dessa anordningar mobila och så svårupptäckta och osårbara som möjligt.

Många anser det mindre troligt att NATO vid en väpnad konflikt skulle våga ta ansvaret av att påbörja atomkriget. Och ändå bygger NATO hela sin strategi på att med kvalitet möta kvantitet. NATO måste kompensera sin brist på massa med tekniska topprestanda. NATO vet att det kan få emot sig atom- och vätevapen i ett kommande krig. President Eisenhower sade vid en presskonferens i februari 1957: »Vi anser dessa små taktiska atomvapen som en nästan rutinnässig del av vår utrustning nu för tiden och vi skulle vara i det närmaste tvungna att använda dem.» Både förre atlantpaktsoverbefälhavaren, arméofficieren general Gruenther och nuvarande överbefälhavaren, flyggeneralen Norstad, betonar att USA och NATO verkligen avser göra bruk av atomvapnen om krig utbryter.

Jag avstår här från att sia om utgången av giganternas kamp om det fruktansvärda skulle behöva inträffa att Väst och Öst drabbar samman i ett »varmt» krig. Vad man än tror måste man logiskt sett komma till den slutsatsen att den part, som har markant underläge i fråga om personella resurser, främst bör bygga upp sitt försvar med allsidigt användbara och lättörliga stridskrafter såsom NATO gjort, främst då med flyg, som lämpligt utrustat förmår ingripa mot alla andra stridsmedel och som inte kräver obegränsade personella resurser. I et överstiger Sveriges förmåga i än högre grad än NATO:s att bygga ett försvar på rent konventionella vapen, oberoende av vilken stormakt som angriper oss.

Måhända låter det pretentlöst att tilltro vårt lilla land chanser mot en stormakt. Det är dock värt att minnas att denna stormakt med all sannolikhet samtidigt blir engagerad på många andra frontavsnitt, förmodligen mot en annan stormakt. Under dessa förhållanden kan angriparens insats mot Sverige och Skandinavien te sig allt för äventyrlig och dyr, särskilt om erforderlig insats riskerar att mötas med atomvapen. Om vi disponerar atomvapen och ett i övrigt toppmodernt och allsidigt försvar måste angriparen ta till sina yppersta vapen. Disponerar vi endast ett föråldrat och otidsenligt försvar kan angriparen ta till sekunda vapen och då blir »affären» mera lockande för denne.



NIO I ETT PAKET FRÅN SKYNN

Från 1.850 meters höjd slungas plötsligt en svart »boll» ut från flygplanet med det kapade stjärtpartiet. »Bollen» består av nio oförvägna fallskärmshoppare, som krampaktigt håller fast i varandras selar. De slår världsrekord i grupp hopp, nio i samma paket! Ledaren för de djärva nio, journalisten Christian Ladouet, berättar här i en specialartikel för Teknikens Värld om det fantastiska fallskärmshoppet.

Av CHRISTIAN LADOUET Foto: Dalmas

De hoppade från en stor Noratlas N. 2502 från U. A. T.-bolaget. Bakdelen av flygkroppen var borttagen för att underlätta jätteskuttet ut i luften.

Med den svindlande hastigheten av 400 km/t föll den nära ett ton tunga stora svarta »bollen». Efter ett tiotal sekunder sprack byltet och nio små svarta prickar »sprutade» ut åt alla håll.

Från marken sett växte de nio små svarta prickarna fram till mänskliga silhuetter, som föll fritt i luften. Inte förrän de kommit endast 400 meter över marken utlöste de fallskärmarna.

Nio fallskärmshoppare. Ja, de hade

verkligen varit nio, som tillsammans lämnat planet. Och de hade avverkat den första falletappen tillsammans.

De nio djärva hade därmed slagit världsrekord i grupp hoppning med fallskärm. Rekordet innehades tidigare av de fem fransmännen Jacques Chalom, Pierre Mas, Jacques Deforges, Henri Violin och Hervé Lamarre, som i maj 1954 hoppat i klump från en Dakota tillhörig det algeriska flyget.

Ända sedan i maj hade tanken »att göra bättre» legat i luften.

När de nio fattat beslutet att söka över-
(Forts. på nästa sida)



Nio man har hoppat. På samma gång. De håller fast i varandras fallskärmselar. Med svindlande fart, dubbelt så fart som när en man hoppar ensam, virvlar de nio mot jorden (bilden t. v.). Och här, ovan, är de nio modiga före det världsrekordgivande hoppet. Fr. v. amerikanaren Raymond Young, samt fransmännen Claude Michaut, Jacques Lecland, Gilbert Pupin, Max Gros, Christian Ladouet, Jacques Breton, Jacques Billard och Michel Perissinotto. En halvtimme senare hoppade de nio.



På ett rop från ledaren journalisten Christian Ladouet släppte de nio taget i varandras selar. Och fem sekunder senare singlar de ned mot markmålet med 30 meter luft mellan varandra. De lyckades!

(Forts. från föreg. sida)

träffa rekordet hade de arbetat intensivt en månad på att realisera planerna.

I en vecka hade de väntat på vackert väder.

En måndag var tålamodet slut. Väderleksutsikterna var fortfarande föga uppmuntrande. Men utan att tänka på den detaljen satte de nio igång »sin stora cirkus» och fullföljde de noga planerade förberedelserna i minsta detalj.

De ringde till sina vänner från Avignon — Max Cros och Gilbert Pupin — med vilka de ville göra »nio-hoppet».

Tisdag morgon steg de båda männen från Avignon av tåget på Gare de Lyon. Himlen var strålande blå. »Det borde gå vägen».

Kl. 13 hade de nio hopparna stämt möte på Le Bourget.

Kl. 14 gjorde de sig i ordning.

Kl. 16 lyfte deras plan.

Kl. 16.30 hoppade de, hållande sig i varandras selar. Och i det ögonblicket, i fritt fall, nio stycken, bara några centimeter ifrån varandra, var de helt uppfyllda av tanken: vi klarar det!

De var lyckliga — och de hade alla skäl att vara det.

I maj 1954 gjorde tre fallskärmshoppare, Pierre Mas, Jacques Chalom, Henri Violin, ett triohopp genom att hålla i varandras fallskärmselar.

Några dagar senare ett nytt grupphopp: fem man hoppar tillsammans, de tre förut nämnda samt Hervé Lamarre och Jacques Deforges. De hoppade från en Douglas Dakota DC-3 tillhörig det algeriska flyget. På 2.000 meters höjd gjorde de tillsammans ett hopp i 15 sekunder, de skildes åt på 600 och de öppnade sina fallskärmar på 400 meter.

Nio-hoppet planlades nära ett år i förväg. För ändamålet behövdes det en flyg-



maskin försedd med en stor utgång. Inte ens Dakotan med dörren till lastrummet borttagen skulle räcka till. Det kunde endast bli tal om en fransk maskin, Noratlas N. 2502.

I Frankrike är det, bortsett från det militära flyget, endast ett civilt bolag som har ett sådant plan nämligen U. A. T.-bolaget.

Bolaget kontaktades och accepterade att hjälpa till att förverkliga idén om det fantastiska fallskärmshoppet.

Kvintetten som hoppade 1954 var helt och hållet försvunnen. Utom en, Jacques Chalom. Han var underrättad men svarade inte på kallelsen. Man var alltså tvungen att skaffa helt nya mannar. Den söktes bland de främsta fallskärmshoppare Frankrike har, dvs. bland dem som regelbundet utövar fallskärmshoppning som sport och som använder den absolut bästa tekniken.



Nu Christian Ladouet har ropat det förlösande ordet. Männerna i bakre ledet knuffar ut sina framförvarande kamrater och griper samtidigt tag i deras remtyg. Den kollektiva nerfärden börjar.

De hade alla redan utfört flera parhopp och även triohopp och de visste exakt hur de skulle röra sig och driva i fritt fall för att kunna skiljas utan missöde när den stunden kom. Risken att haka fast i varandra och åstadkomma livsfarliga upphängningar är nämligen mycket stor vid grupphopp.

Så var de äntligen samlade, alla nio. De tillhörde alla den kategori fallskärmshoppare som kallas »instinkt-hoppare», dvs. dem, som aldrig använder instrument för att mäta den exakta höjden under hoppet. Den uppskattar de genom att endast titta ned mot marken!

Tillsammans har de nio tidigare gjort nära 3.000 hopp. Men aldrig i en så här stor klump.

Höjden var bestämd till 2.000 meter. Planet skulle passera över en plats, som var utmärkt av en markbesättning. Den leddes av Jean Poitevin, en f. d. fall-

skärmshoppare, som gjort mer än 200 hopp när han som militär i Tunisien drabbades av en svår sjukdom. Marktruppen är på plats redan kl. 14. Med en käpp dirigerar Poitevin utsättningen av de flaggor, som skall markera platsen och han gör själv i ordning elden, som skall upplysa om vindens styrka och riktning.

Och så de nio hopparna. Hoppordningen var noga planerad. I första ledet står Christian Ladouet, den tyngste (90 kg) och ledare för patrullen omgiven av de båda männen från Avignon (de vägrade båda ca 70 kg) med Max Gros till höger och längst ut till vänster Michel Perissinotto. I andra ledet Jacques Billard till vänster, så ende utlänningen i den franska samlingen, amerikanen Raymond Young, Jacques Breton och till höger Claude Michaut.

Vid hoppet skjuter det andra ledet på det första vid Ladouets kommandorop.

Planerna var: om allt går bra skall vi skilja oss på 1.000 meters höjd likaså på kommando från Ladouet. Om vi däremot missar och kommer i »spinn» i mycket hastigt tempo skils vi så fort det blir omöjligt att hålla kvar.

Dags att hoppa. Kl. 16 lyfte planet med de nio från Le Bourget. Fallskärmshoppareveteranen major Delbecq satt vid spakarna.

Med en överflygning över hopplatsen ger man sig tillkännas för markpatrullen. Tredje överflygningen sker på 1.850 meters höjd och eftersom den är perfekt öste man ut 2 kg talk för att meddela grabbarna på marken att det är dags.

När planet passerade över den utpräklade delen, som visade punkten för nedslaget gav Ladouet hoppsignal genom att ropa till. I en enda klump hoppar de nio karlarna, första ledet påtryckt av det andra.

(Forts. på sid. 64)

MED TV-LINN BLAND



Finns det något intressantare än att jämföra gamla bilar med nya och se vilka oerhörda framsteg biltekniken har gjort? Med jämföra menar jag inte att man skall stå på 10 m avstånd och beundra vad karosseriritare och aerodynamiker lyckats åstadkomma under det senaste halvseket. Nej, man skall krypa under bilarna och granska dem i detalj för detaljen. Då får man perspektiv på bilhistorien. Bilintresset blir en hobby inom vilken man eftersträvar att för varje dag utöka sitt vetande.

Jag tycker att intresset för gamla bilar är ganska dåligt i Sverige. När jag var i England nyligen häpnade jag över hur

Gamla bilar är fina bilar. Nutidens »dussin-bilar», som bilfantasten kallar de senare årsmodellerna, har så sakteliga utvecklats från vagnar vilkas fartresurser inte stod så värst mycket efter ett kromglänsande plåtvidunder av idag. TV-Linn's stora klockarkärlek är de gamla årgångarna som dolde fina detaljer. Se och döm själv!

Av CARL ERIC LINN

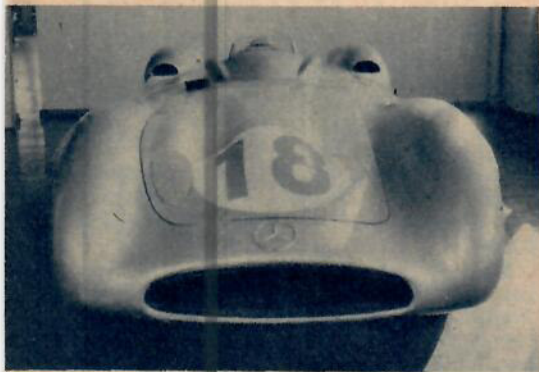
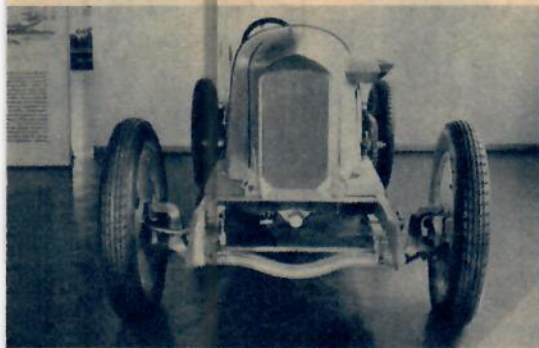
Foto: Dr Eberhard Seifert

många gamla välskötta bilar som fortfarande rullar på vägarna. Hur intresserade folk är av dem och hur entusiastiska deras ägare är när det gäller att hålla dem i prima skick. Hos oss har vi visserligen Bilhistoriska Klubben, där jag är medlem, men någon riktig fart på det svenska intresset för fina gamla bilar är det inte. Kanske beror det på att vi inte har så gott om varan. Men jag miss-tänker att en hel del rariteter står upp-pallade på olika håll ute i landet till ingen glädje. Om de kunde komma fram så skulle det nog inte saknas intresse för att renovera dem. Kanske skulle man kunna spåra upp tillräckligt många bilar

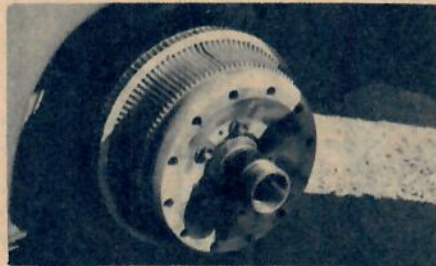
för ett svenskt bilmuseum? Jag tror inte att jag skulle behöva vara rädd för att bli ensam besökare om ett sådant kom till stånd!

Hur skulle det förresten vara med ett svenskt veteran-rally i stil med det årligen återkommande engelska. Säkert skulle en hel del förut ganska okända rariteter dyka upp som i sin tur skulle sporra intresset för bibehållandet av »gamlingarna».

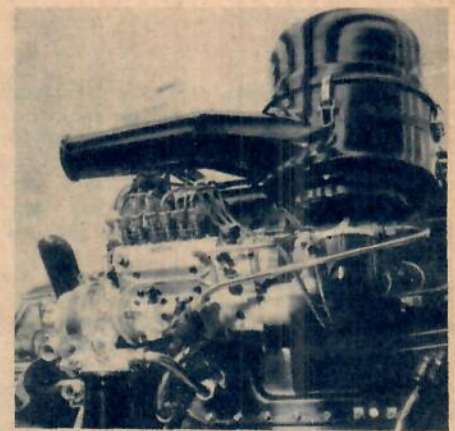
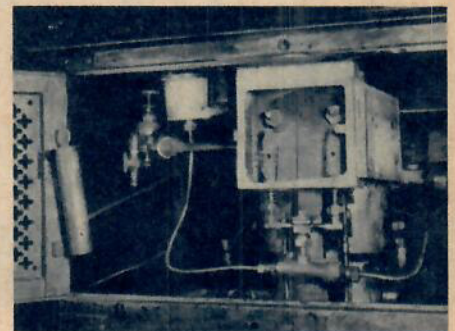
Jag tycker det är synd att skrotupp-lagen skall vara slutstationen för många av de i många fall utmärkta bilarna av äldre årgång.



Finns det någon som vill påstå att aerodynamiken inte gått framåt? Den kedjedrivna Blitzen-Benz-vagnen är smal och hög medan den sentida kóllegan 300 SLR är låg och bred. Front-arean är liten på båda och bägge pensionerade.



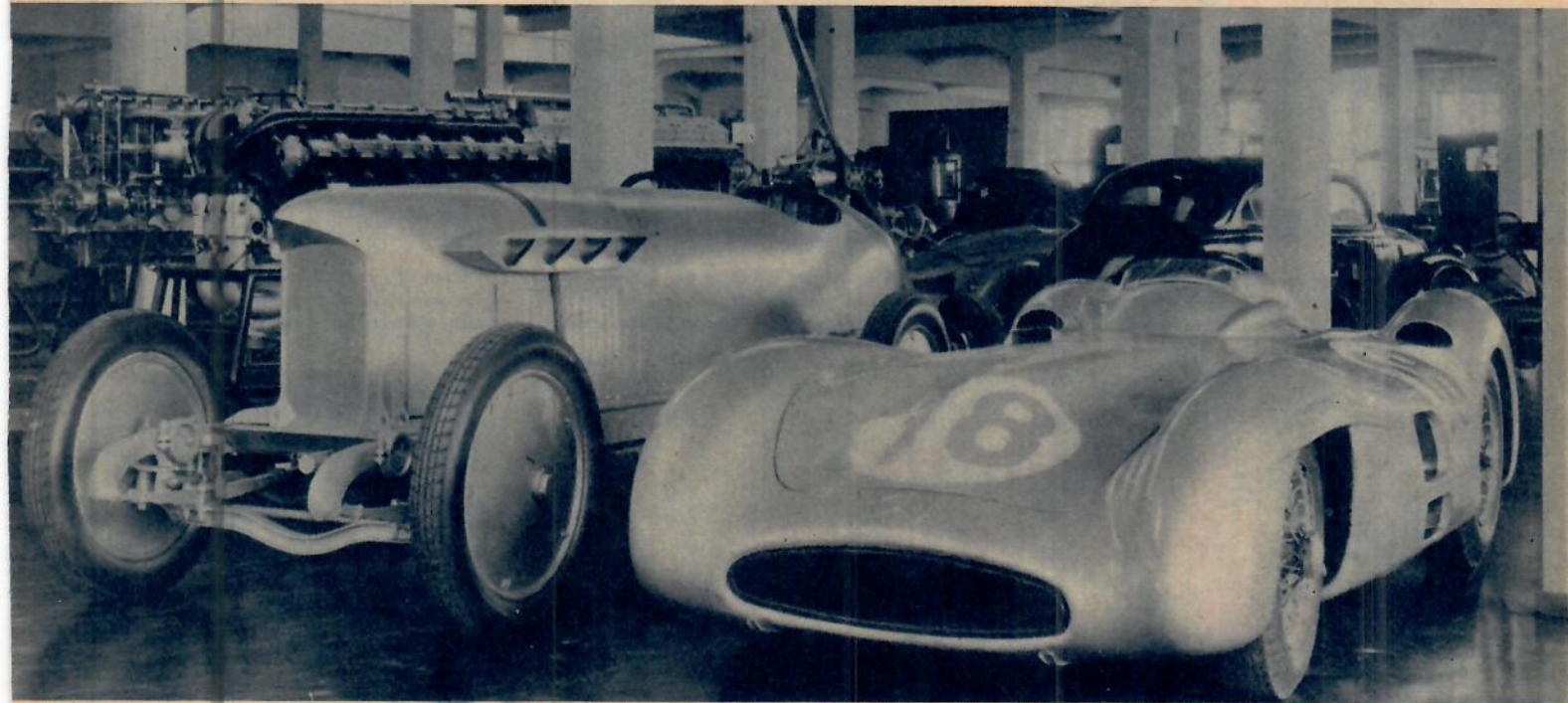
Primitiva bromsar hade man 1890. Steget är långt till den moderna trumbromsen med axiala kylflänsar. Trumbromsen börjar dock alltmer få stryka på foten för skivbromsarna som blir alltmera vanliga på raceråk och sportvagnar.



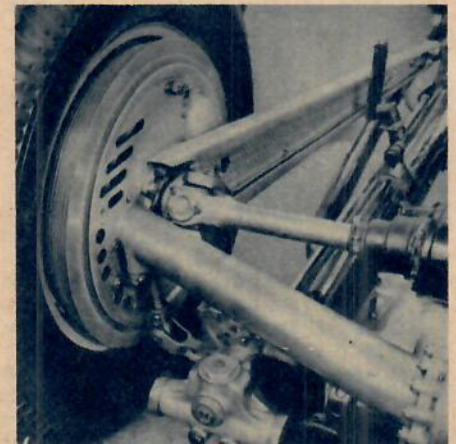
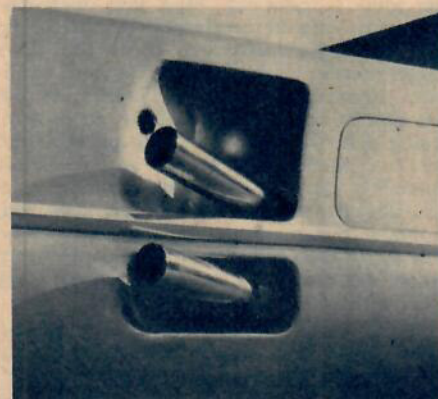
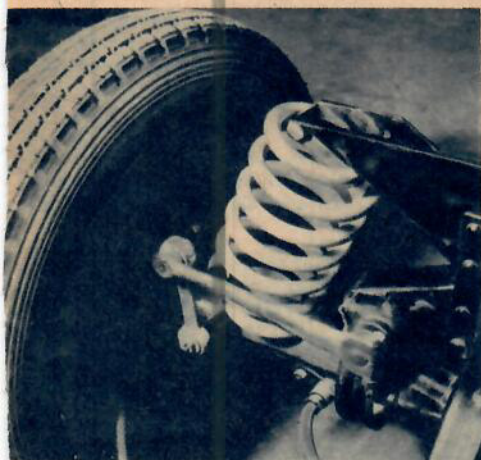
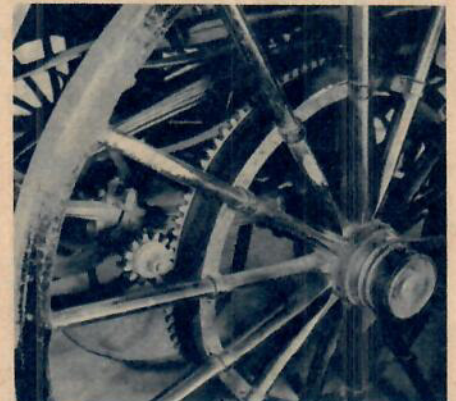
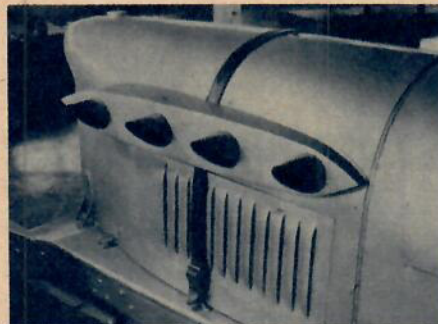
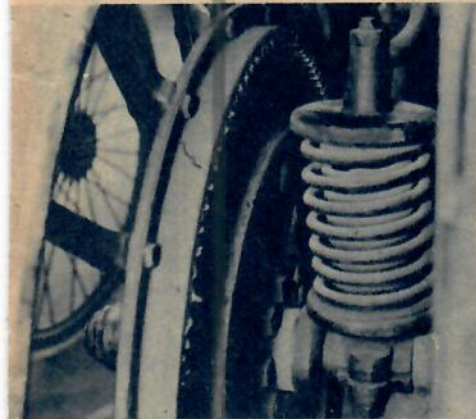
1895 hade Gottlieb Daimlers 3,5 hästars bilmotor en enkel men relativt effektiv glödrörstän-dning och en klumpig »förgasare». Idag finns tändstiften kvar men förgasaren håller på att ersättas av direktinsprutning på flera bilar.

VETERANER

Klassiska knuten — eller fråga Linn om gamla bilar heter en ny avdelning i Teknikens Värld. Hur många Amilcar finns det i Sverige och vilken motor har en sådan? Sådana saker kan ni få svar på i den nya frågespalten, (se sid. 62) som helt kommer att ägnas de gamla goda årgångarna. Sätt igång och fråga — TV-Linn.



50 års bilhistoria i en enda bild. 1909 års fyr-cyl. Blitzen-Benz hade en enorm motor på 21,5 l och var i 15 år världens snabbaste med en toppfart på 228 km/t. Fangios VM-vagn bredvid med mindre motor var 100 km/t snabbare.



Fjädringar har alltid varit en av mina specialiteter. Tekniken har gått framåt oerhört, intet tal om annat. Gamla tiders praktkarosser var upphängda i läderremmar. I bilismens barndom kom spiral fjädrarna vilka fortfarande finns.

Fyra korta pipor markerade avgasrören på Blitzen-Benz av 1909. Idag har man ett noggrant konstruerat grenrör som mynnar ut i en dubbel uppsättning avgasrör i en port på kaross-sidan. Den gamla, utformningen är utan tvivel vackrast.

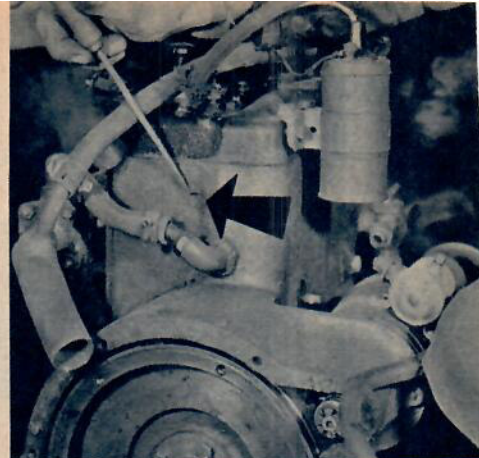
1894 drevs bilen via en rem som stod i förbindelse med bakhjulet via ett kuggdrev. Kedjan avlöste remmen och än idag kan man i New York se kedjedrivna lastbilar. Kardandriften visade sig dock vara bästa överföringsmetoden.



Gå på med hammaren längs bottenbord och köl. Är klangen dov kan man vara säker på att rötan har gjort sitt intåg och bordet bör bytas ut.



Har fernissan vitnat behöver det för den skull inte vara något fel på träet inunder. Skrapa med en sickling och kolla för att vara på säkra sidan.



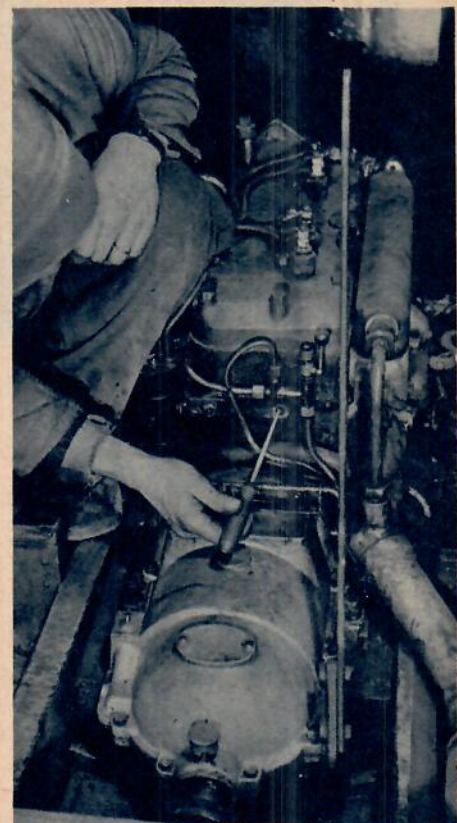
Motorn är nymålad men vid pilen är det en liten por som avslöjade sig som en spricka tvärs genom blocket. En dyrbar historia för köparen.

BULTA PÅ BÅTEN

Den första båt man äger brukar i de flesta fall vara begagnad och det finns en hel del finter och knep för att ta reda på om köpet skall visa sig lyckat. Teknikens Världs utsände var ute på Björkhammarvarvet i Roslagen och fick en kort lektion i konsten att köpa motorbåt.

Av BENGT-O. ALLSKOG

Foto: Göran Andrén



Hur står det till med avtappningshålen? Kanterna får inte vara uppättna av rost som här. De gånger som skall täta var nästan obefintliga.

Hjärtstocken på det här rodrät är färdig för skrothögen. Ett par kraftiga ryck på propellern talar om hur det står till med axelns lagring.



Så här inför sommaren är det inte utan att det gamla vikingablodet börjar svalla. Fjärdarnas och insjöarnas vatten lysar blåare än någonsin och litet till mans längtar vi väl efter att tillbringa en eller annan ledig dag på det element som kallas vatten. Alla har inte råd att köpa en ny båt med vidhängande motor utan skummar genom tidningarna för att hitta det alldeles speciella fyndet till hyfsat pris. All upptänklig fritid går åt för att rusa till olika båtvarv och uppläggningsplatser för att leta rätt på båten med stort B.

Är det första gången man köper båt kan det vara nog så knepigt att göra det rätta fyndet. Färg och fernissa kan ibland göra underverk när det gäller att dölja bristerna på en gammal båt. För er som första gången är på väg att köpa begagnad båt kan det kanske vara intressant att ta del av en del knep för att avslöja bristerna på »fyndet». Vi skall inte gå in på vilka typer man bör köpa. Det är helt enkelt en smakfråga. En del vill ha en högsjöbåt, andra fastnar för tjugotalets »ostkanter». De senare passar bäst inomskärs. Inombordare eller utombordsmotorer kvittar lika, men har båten utombordare är det bäst att vara särskilt noga med felfriheten hos de läckert inkaplade amerikanarna. Under huvarna är de för det mesta rena maskboet och ställer sig ganska dyra i service. En gammal hederlig öppen snurra blir faktiskt billigare.

Som första regel vid båtköpet gäller att båten bör beses i dagljus där inga skuggor kan dölja något. Dessutom bör båten helst ligga på land för att man skall kunna kontrollera bottenbordens ordentligt. Den första tittningen gäller helhetsintrycket. Välskött bör den vara, men inte till överdrift. Nu är det dags för en närgående kontroll av bordläggningen och köl men ta och glöm bort det där med att sticka en kniv i trävirket. Med den metoden kan man inte kontrollera hela båten. Ta istället en hammare och bulta litet lätt längs borden och kölerna. Klangen skall vara hård och »levande». Träffar vi på ett anfrätt bord blir det genast en dovare klang och då kan man räkna på ett byte av den plankan vilket för en medelstor motorbåt går på cirka 200 kronor. Det är särskilt under vattenlinjen och vid kölerna som hammaren skall användas. Ne- kar båtägaren till den här behandlingen så är det absolut inte den båten ni skall ha.

Nästa steg i besiktningen gäller rodrät och hjärtstocken. Fastsättningen av själva roderbladet får inte vara alltför rostigt. Är det så, kan det lätt hända att man tappar rodrät vilket enligt lagen om alltings hum hum sker när man som bäst behöver det. Ryck litet i propellern också för att kolla att lagringen av propelleraxeln är OK.

(Forts. på sid. 54)

STORT OCH SMÅTT PÅ SJÖN

Båtsäsongen är här! Överallt på båtvarven jobbas nu för fullt med skrapa och målpensel. För alla dem som drömmer om härliga sommarfärder på vida vatten, för dem som redan har båt och för dem som tänker skaffa sig något nytt på sjön, presenterar Teknikens Värld på de följande sidorna svenskt och amerikanskt båtnytt i text och bilder i färg och svart-vitt. Bilden nedan visar en jolle med Johnson-snurra.

Foto: Outboard Marine Co





Lätt som ett nötskal men med förvånansvärt god stabilitet rusar Cyklonjollen fram över vattnet med en hastighet av över 20 knop. Åke Sundstedt rattar.

25 KNOP I NÖTSKAL!



Några större transportproblem behöver inte ägaren till Cyklonjollen brottas med. Lilleputt-racerns 40 kilo klarar vilket biltak som helst.

28

Nu är den här — idealbåten för hela familjen. Pappa tar sig snabbt fram till sitt fiskeställe i vassviken. Den är lätt att ro för mamma och storasyster. Och den motorbitne tonåringen i familjen, som hittills bara vurmat för motorhojar, har fått en vattenracer, som gör 25 knop! Cyklonjollen heter sommarens schlagerbåt, som kostar 625 kr!

Av LASSE SCHULTZ Foto: Roland Andersson

Artonåringen i familjen vill inte särskilt gärna följa med den övriga familjen till den tjugiga men ensliga sommarstugan nånstans ute i havsbandet. Han har ju grabbarna hemma på gatan! Och så motorhojen, som skall trimmas för högre farter, som skall putsas och pysslas om. Han trivs inte alls med lugnet i skärgården men väl med 250-kubikaren mellan knäna i 100 kilometers fart på dammiga landsvägar.

Visserligen har farsan en motorbåt ute vid stugan — men den gör i bästa fall 8—10 knop. Kan sånt kallas att åka fort?

Nu har emellertid grabbens fartracer

på vattnet kommit. En liten men naggande god plywoodjolle, som med en 7,5 hästars aktersnurra gör uppåt 25 knop. Och det fina med den snabba lilla jollen är att den också passar pappa alldeles utmärkt både när det gäller priset — 625 kronor — och hans morgonfärder ut till fiskeskäret. Den är lätt att ro både för mamma och storasyster också — alltså den idealiska familjebåten. På långfärder blir den alldeles utmärkt att hänga på släp efter den stora motorbåten.

Åke Sundstedt, stockholmaren som bygger »drömbåtar» med fart i på beställning (Forts. på sid. 65)

SVENSKT SJÖSLAG FÖR FOLKBÅTAR

Av LASSE SCHULTZ Foto: Roland Andersson

Svenskarna börjar bli båtbitna. Sommarstugan och bilen är redan så gott som betalda — och nu skall vi skaffa oss båt! Femdagarsveckan är snart ett faktum och då väntar många härliga veckoändar på böljan den blå i den egna båten.

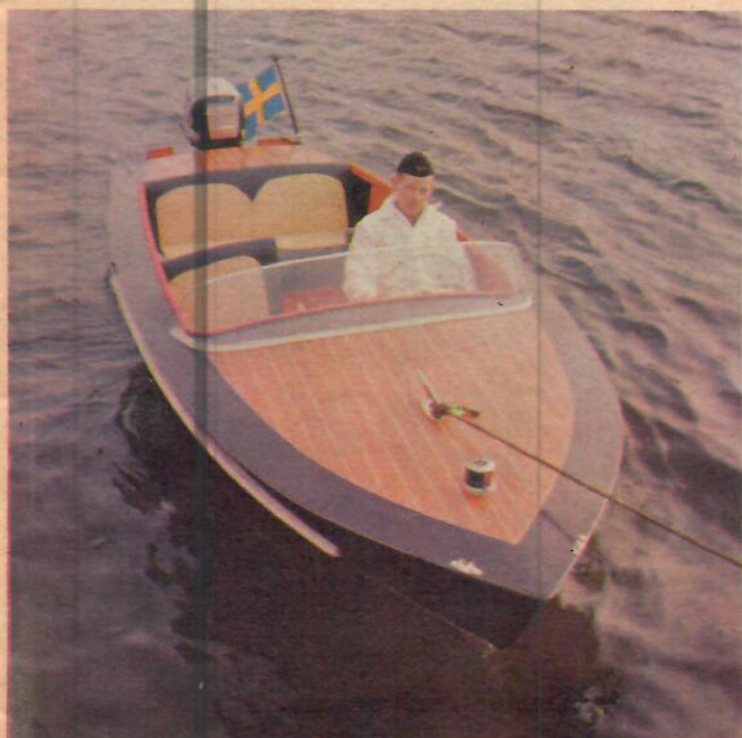
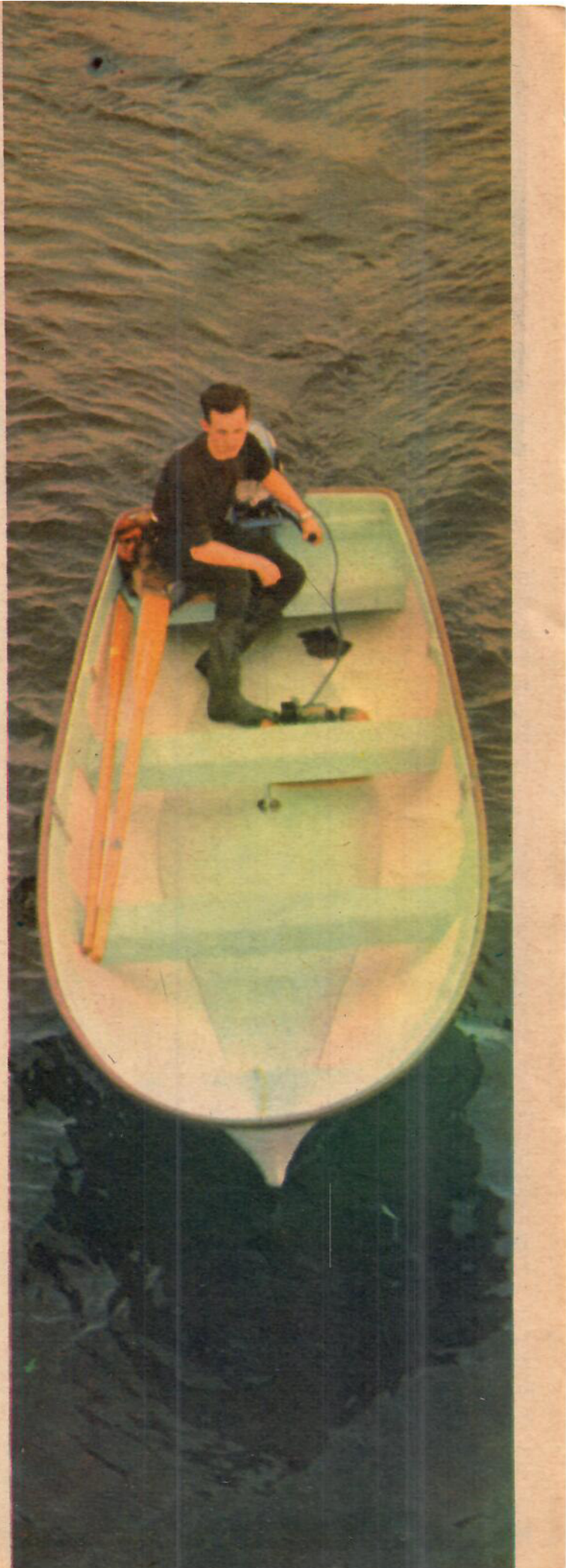
Vi skall naturligtvis ha en billig båt — men en bra båt. Och så skall den förstås vara snygg så att frugan »eller» bruden inte behöver skämmas när vi möter bekanta ute på sjön. Kanske det skall gå snabbt undan också — farten hör liksom till nu för tiden.

För bara några år sedan var enda chansen att få en verkligt läcker båt av sista snittet att börja rekvirera amerikanska båt-kataloger. Nu är det annorlunda, gamla mor Svea har fått upp ögonen för sina söners båtintresse.

Vi skall ge ett par exempel på den saken. För 3.950 kronor kan ni få det verkligt fräsiga fartåket, som just håller på att angöra båtbyggnaden här nedan. Ungefär samma båt togs hem från Amerika för något år sedan — den kostade c:a 9.000 kronor! Åke Sundstedt heter konstruktören och han har »snickrat till» en hypermodern, linjeskön farkost med V-botten och en formgivning, som vittnar om fart. Plywood är byggmaterialet — enligt Åke Sundstedt »levande» och mest lämpligt för båtar som byggs för höga farter. Stockholms Motorcentrum säljer den läckra farkosten, som med en modern, 35 hästars snurra gör omkring 30 knop.

Gossen på bilden till höger manövrerar en helt underhållsfri båt byggd i glasfiberarmerad plast. »Femette» kallas skapelsen, som kostar 2.150 kronor och säljs av Scatra AB. Tofterna är ingjutna i skrovet och är fyllda med skumgummimaterial som tjänar som flyttankar. Vikten är så låg som 120 kg och genom den finurliga och badkarsliknande konstruktionen har man givit skrovet en balkförstävning utan att behöva använda balk. »Femette» har ordinära roddbåtsmått och lämpar sig väl för fisketurer — med en 5½ hästars aktersnurra gör den ganska god fart.

En praktisk familjebåt, lätt att ro och med en rätt dimensionerad aktersnurra en hyggligt snabb motorbåt är »badkaret» Femette (bilden t. h.). Den är 4,20 lång och 1,47 bred och mycket sjöstabil. En svensk-amerikanske kan man kalla skönheten på bilden nedan. En sjösäker, snabb och förvånansvärt rymlig båt — en ny, vacker giv bland campingbåtarna.





Cavalier gör den här snabba passbåten, som når nära 33 knop med 131 hästars motor. Längd 5 m. Cavalier är ett dotterbolag till den berömda motorbåtstillverkaren Chris Craft.



Century Boat Companys eleganta 4,5 m-båt Palomino är en verklig lyxbåt. Lägg märke till dubbelmontaget i aktern.

BÅTFRÖJD FRÅN USA



Här är en annan smacker passbåt från Cavalier. Den är 4,5 m lång och har en 60 hk motor, som ger båten en fart av 26 knop. Båten kostar i USA komplett med vindskydd etc. omkring 9.700 kr.

Det finns massor med båtvarv i USA och den hårda konkurrensen driver fram allt mer formfulländade motorbåtar. Här visas i bild snabba passbåtar, drömbåtar för vattenskidsport och robusta motorkryssare från ledande amerikanska båtvarv.



En hög »brygga» med god sikt utmärker Bridge Sedan Cruiser, som tillverkas av Owens Yacht Co. Gör 25 knop.

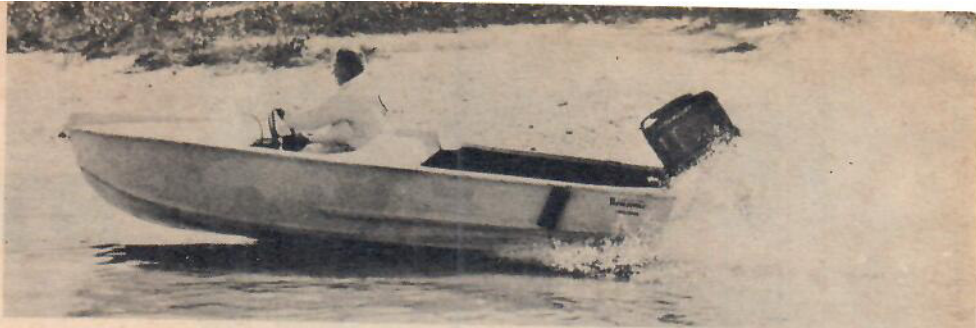


Century Coronado har kallats världens vackraste motorbåt. Den har skjutbar landå-hard top i plexiglas (bilden ovan). Det flotta mahognyskrovet i naturfärg och med vit fartdekoration (bilden t. h.) är 6,5 m långt. Racern sägs göra 47 knop med 300 hk motor!



Owens Yacht Company bygger även båtar i de lägre prisklasserna. Den här bruksbåten har rymligt sitttrum med tre säten. Stor bredd och ganska väl tilltagna fribord gör att den vakar väl i sjön. Owens Utility är nära fem m lång, är rattstyrd och har ett litet fördäck (se bilden ovan).





Här testas en aktersnurra av märket Mercury. Båten ränner över en sandrevl i gott och väl 34 knops fart. Då motorn saknar brytpinne fortsätter propellern att gå vid grundkänningen.



Kontraster på amerikanskt vatten: en liten segelkanot och en snabb Owens-passbåt med en 35 hk Evinrude.



Roamer Steel Boats tillverkar motorbåtar med stålskrov. Här är firmans två typer, en 10,5 m motorkryssare (t. v.) och en mindre typ på 8,5 m.



Det här är ett verkligt fartåk, som med 300 (l) hästars motor presterar omkring 40 knop. Det tillverkas av Century Boat Co.



Century Resorter 16 är officiellt klassad för de amerikanska vattenskidtävlingarna. Med en Dearborn Interceptor V-8:a på 185 hk ligger toppfarten nära 40 knop.



Scottie Craft tillverkar bl. a. 4,8 m-båten Florida Custom. Den har plats för tre personer. Här är den utrustad med en 40 hk Scott-Atwater Royal Scott (ovan).




Ovan en närbild av Roamer Steel Boats 8,5 m långa Express Cruiser. Denna eleganta lyxbåt har sovplatser för fyra personer.

Roamers 10,5 m långa stålkryssare har två motorer. I USA kostar denna båt komplett utrustad ca 100.000 kr (nedan).


Den knubbiga 6,6 m-båten Cavalier Express har två sovplatser och kan utrustas med antingen inombords- eller utombordsmotor. Med 105 hästars motor gör båten upp till 24 knop.




BYGG BÅTEN




Comet är en av Chris Crafts byggsatsbåtar. Båten är 4,25 m lång och gör med en 35 hk utombordsmotor 34 knop. En byggsats kostar 2.150 kr.



Sport Fisherman är 11,7 m lång och har två propellrar. Denna rymliga båt har fyra sovplatser. Komplet utrustad kostar den i USA 147.000 kr.



Den här motorjakten med en längd av 17 m är ett av flaggskeppen i Chris Craft-flottan. Denna verkliga lyxbåt kostar i USA 400.000 kr.



Sports Express Cruiser finns i byggsats och kostar då 7.965 kr. Den är 5,9 m lång och 2,1 m bred. Lägg märke till panoramarutorna i plexiglas.

Chris Craft är världens största tillverkare av motorbåtar. Bilderna visar några av firmans senaste modeller. Många av dessa snabba, eleganta båtar går nu också att få i Sverige i form av förarbetade byggsatser. Nu kan därför även svenska båtentusiaster starta sitt eget lilla varv och sätta i gång och bygga moderna båtar till överkomligt pris!

Vill ni ha en liten eka eller en pampig motorkryssare? Titta i så fall i Chris Crafts katalog. Den firman är världens största tillverkare av motorbåtar, och de kan offerera allt från roddbåtar för fisketurer på insjövattnen till stora, havsgående motorkryssare.


Svenska båtentusiaster har nog ådigare sneglut mot de eleganta skapelserna från Chris Craft, men valutasvårigheter och transportproblem har gjort att det ställt sig svårt att förverkliga drömmarna.

Nu har emellertid Chris Craft kommit till Sverige. AB Hans Osterman i Stockholm för nu den amerikanska firmans berömda båtbyggsatser, som säkert passar Medelvenssons plånbok bättre än de stora, flytande sommaröjerna med salonger, lyxhytter och ultramoderna pentryn i hollywoodstil.

Med en sådan byggsats kan var och en själv bygga sin båt. En byggsats innehåller färdiga, hopsatta spant och en mall att bygga båten på. Stävar, kölar, förstärkningar, bottenribbor, vägare, lister m. m. kommer förarbetade och passar med endast lite putsning. Både sidobordläggning och bottenbordläggning är färdigformade, och snickeriarbetet blir obetydligt.

Vad kostar en byggsatsbåt? Det finns ett tjugobåtar att välja på, och priserna varierar kraftigt efter båttyp och utförande. En 2,5 m eka kostar 450 kr i byggsats, den strömlinjeformade passbåten Comet kostar 2.150 kr och den pampiga, ruffade 6,8 m långa Express Cruiser går på 8.675 kr.

Varför inte starta sitt eget lilla båtvarv i källaren? Det behövs inga specialkunskaper, inga dyrbara verktyg och maskiner. Ni får ett roligt hemmajobb och en alldeles ny båt till överkomligt pris. Och när ni styr ut mot öar och skär, så känns det tryggt att känna sin båt så som bara en båtbyggare kan göra!



Capri gör 33 knop med 130 hästars Chris Craft-motor. Capri är byggd av mahogny och har rymligt sittrum med flotta fåtöljer för sex personer.

BILLIGARE OCH BÄTTRE



Commander är 9,6 m lång och gör upp till 27 knop, är byggd av mahogny och har sex sovplatser. Komplet utrustad kostar den i USA 80.000 kr.



12,5 m-båten Sea Skiff gör med två 200 hk Chrysler-motorer upp till 25 knop. Denna solitt byggda båt har sex sovplatser och rymligt pentry.



Motorkryssaren Constellation är 11,5 m lång och 3,75 m bred. Detta eleganta flytande sommarställe har fyra sovplatser och rymligt soldäck.

SEGLA I SOMMAR

Sommar, sol och segel — det är tre S, som hör ihop. Det anser åtminstone guldseglaren från Melbourneolympiaden, Lasse Thörn. Han ger här massor av fina tips — inte bara för den som vill bli toppman bland kappseglarna utan också för söndagsseglaren.

Av LASSE SCHULTZ

Foto: Gustav Gramh

Starbåten är den verkliga »racern» bland segelbåtarna. Stora segel ger höga farter — åtminstone mätt med seglarmått. »Staren» seglas i tävling av två man, de kan ha så här jobbigt!

Våra dagars enorma motorintresse bland ungdomen och segelsporten — hur förenar man dem båda?

— Det är svårt för seglarna att rekrytera nya »gastar» bland ungdomarna, säger guldolympiern, toppseglaren Lasse Thörn. Segelsällskapen sjöarna och kusterna runt gör allt för att göra vägen lätt för ungdomen, som vill lära sig segla. Kurser i sjömanskap står på programmet, ofta får grabbarna rent av låna båtar av sällskapen.

Vad skall då en grabb, som hellre vill lägga ned sparslanten i en segelbåt än i en motorcykel eller en begagnad bil skaffa sig för en farkost?

— Om han siktar på att så småningom börja kappsegla finns det väl knappast någon lämpligare båt än den olympiska Finnjollen, säger Lasse Thörn. Den är relativt billig i inköp, en utmärkt båt att lära sig segla i och dessutom en båt, som går in i internationell tävlingsklass. Allra bäst kanske man lär sig »seglaryrket» genom enmanssegling i en segelkanot.

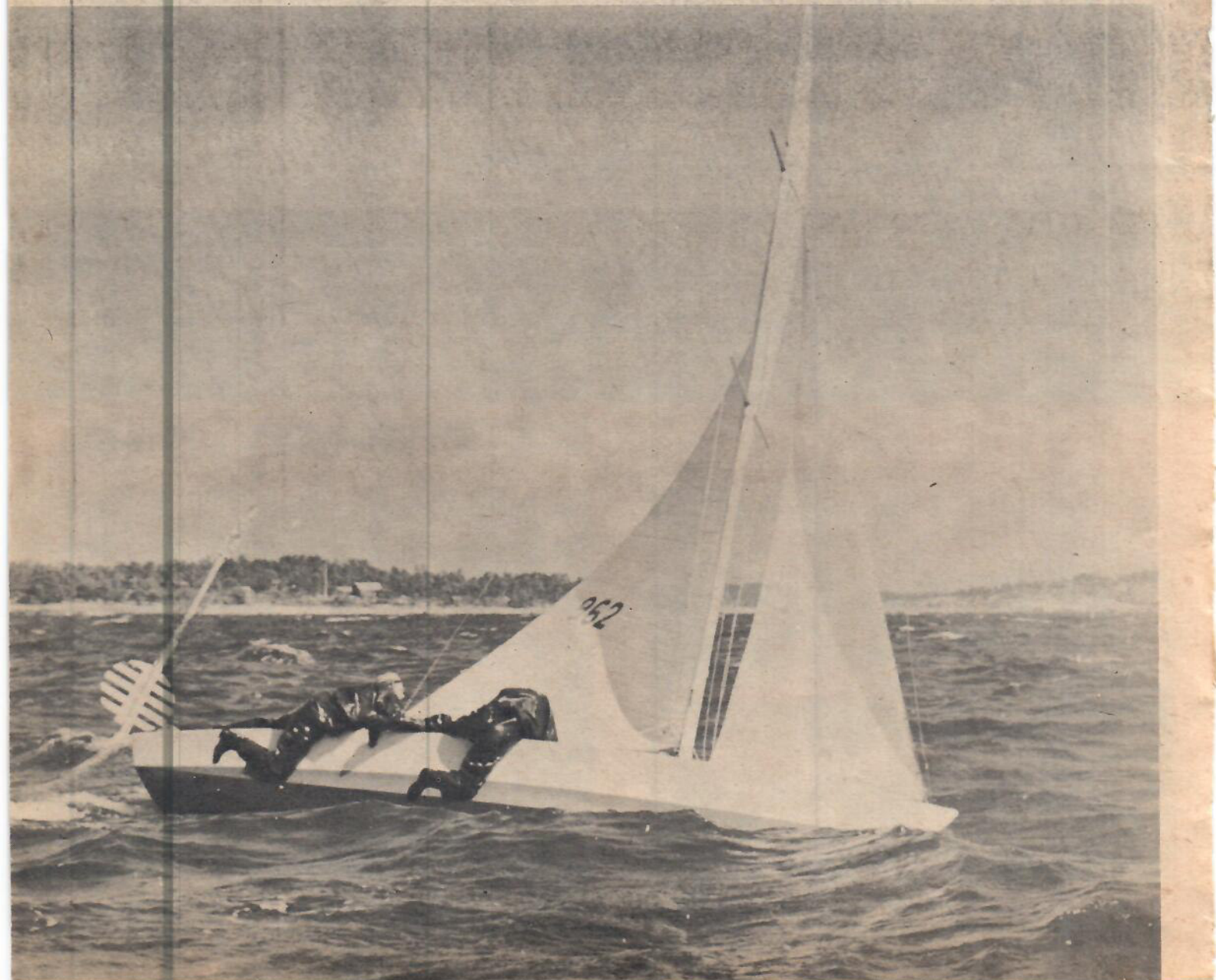
Har man litet större krav — och mer pengar i plånboken — är Folkbåten en ypperlig segelbåt i 10.000-kronorsklassen. Det är också någonting för hela familjen, den är ruffad och ger plats för 3—4 personer. En mycket populär båt, som man emellertid får tävla med endast i entypsklass. Trimning av rigg och i övrigt god skötsel är det enda — utom seglarskickligheten förstås — som ger försprång före tävlingskonkurrenterna med en sådan båt.

»Racern» bland segelbåtar är Starbåten. Med den kan man tävla i internationell klass. Den är öppen; seglas i tävling av två man och stora segel ger den höga farter. 10.000 kronor får man räkna med att punga ut för denna båt också.

Den norska Drakbåten tävlar också i internationell klass och kommer väl i fråga om popularitet närmast efter Starbåten.

Skärgårdskryssarna — 22:orna — byggs inte numera men är hyggliga tävlingsbåtar medan Mälar 30:an och Mälar 22:an

(Forts. på sid. 68)





OPEL KAPITÄN

PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLD:s TESTAVDELNING AV INGENJÖR OLLE LINDAHL Foto: Kjell Nilsson (färg) och Ove Wallin

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Utmärkt kraftig och smidig motor, som medger hög marschfart samt har låg bränsleförbrukning.
- God åkkomfort, riklig utrustning samt maximala innerutrymmen.
- Utmärkt växellåda. Även ettans växel är synkroniserad.

MINDRE BRA:

- Körställningen kunde vara sportigare.
- Instrumenten sitter för lågt.

En toppfart på ca 140 km/t, acceleration från stillastående till 100 km/t på endast 21 sekunder samt en medelbränsleförbrukning kring 1,0 liter/mil låter att vara en tilltalande kombination. Kapitän har dessa prestanda och ger samtidigt god plats för 5-6 passagerare. Den sexcylindriga motorn med sina 82 hästkrafter ger bilen dess goda prestanda. Accelerationen är snabb och räcker för att göra körningen säker även med full last. Omkörningarna kan göras riskfritt snabba inom det vanligaste fartregistret. På goda vägar kan marschfarten efter behag läggas mellan 80 och 120 km/t utan att motorn vantrivs.

Motorn har en behagligt jämn och smidig gång. Vridmomentet är stort redan vid lågt varv och tillåter att bilen kan köras med ett minimum av växling om så önskas. Motorn har emellertid också ett mycket gott temperament och är varvtalsvillig samt ger utmärkt dragkraft även vid hög fart. Ljudnivån från motorn blir

aldrig störande hög ens vid högsta fart.

Bränsleförbrukningen håller sig oväntat låg. Bilen förbrukar inte mer än litern på långkörningar med fullt lass och ca 50-60 km/t i medelfart.

Bromsarna har trots hjuldimensionen en hygglig total bandarea och deras kapacitet är fullgod även om våra hårda bromsprov avslöjade en märkbar mattningstendens.

Den helsynkroniserade växellådan har god precision och utväxlingsförhållandet lämnar inget övrigt att önska. För stadstrafik och viss extrem typ av körning är det mycket behagligt att ha den effektivt synkroniserade ettan att tillgå utan att behöva dubbeltrampa eller stanna före växlingen.

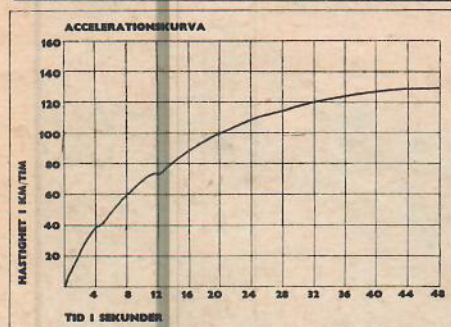
Åkkomforten är av god amerikansk klass och passagerarna kan tåla långa dagsturer utan att tröttnas. Fjädringen är mjuk utan att vara för vek. Förare och

(Forts. på sid. 37)

Teknikens Världs testsiffror för OPEL KAPITÄN

PROVRESULTAT

De olika växlar	1	2	3
Synkroniserad	Ja	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	2,87	1,64	1,0
Slutväxels utväxlingsförh.	3,9	3,9	3,9
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	11,19	6,40	3,90
Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t	9,9	17,3	28,5
Antal motorvarv per körkilometer	6060	3470	2110
Kolvväg, m/körkm.	994	569	346
Max. effekt och medelkolvh. 9,2 m/s uppnås vid km/t	40	69	114
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	12	21	34
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	529	303	184



ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 39,6 s.

Genom växlar:

0—50 km/t 6,3 s.

0—80 km/t 14,0 s.

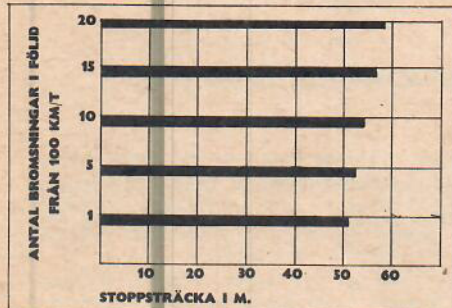
0—100 km/t 21,2 s.

På enstaka växlar:

Tvåan 30—50 km/t 4,0 s., 50—80 km/t 6,5 s.,

Trean 30—50 km/t 5,0 s., 50—80 km/t 8,5 s.,

80—100 km/t 7,5 s.



BROMSVERKAN

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

18 25 35 41 47 54 63 71 proc. av vagnvikten vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 30 35 40 45 kp.

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

1:a bromsningen 51 m,

5:e bromsningen 52 m,

10:e bromsningen 54 m,

15:e bromsningen 56 m,

20:e bromsningen 56 m.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 50 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 81 km/t, upp till 120 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 1,3 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 55 km/t, upp till 85 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 0,87 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 1,2 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t vid en verklig fart av 27,5 45,5 71,8 90,3 km/t

Vägmätaren visade 9 proc. för lång vägsträcka. Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 2,5 lux. Halvljus 25 m 0,4 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 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Tändstift 2. Strömfördelare 3. För-gasare 3. Bromsvätskebehållare 3.

VAGNBESKRIVNING

Typ: Opel Kapitän 1957.

Tillverkare: Adam Opel A. G., Rüsselsheim a/M, Tyskland.

Generalagent: General Motors Nordiska A. B.

Pris: 11.800 kr vid leverans i Stockholm, för ventilerande värmesystem tillkommer 275 kr.

Skatt: 250 kr per år, omsättningsskatt 1.170 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ kostar inkl. monter-ing 275 kr extra.

Insprutor för varmluft/kallluft finns.

Ventilation för kallluft finns.

Ventilationsfläkt för låg fart finns.

Vindrutespolare kostar 43 kr extra exkl. monter-ing.

Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar 281 till 505 kr allt-efter apparatens och antennens typ.

Backlampa finns inte.

Rattlös finns inte.

RESERVDSPRISER

Uthyttesmotor finns, kostar kr 1065:—

Sats kolvar jämte kolringar och

kolybultar kr 216:—

Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar kr 46:50

Cylindlockpackningar kr 8:90

Termostat för kylsystem kr 12:50

Strömfördelarlock utan kablar kr 8:—

Kopplingslamell kompl. m. centrum kr 53:—

Sats bromsbackar med nya belägg kr 146:—

Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 113:50

Stötdämpare kompl. sats kr 144:—

Ett däck kostar kr 118:—

Vindruta Härdat glas kr 136:—

• Lamellglas kr 212:—

Höger framflygel eller motsv. utan

tillbehör kr 163:—

Bakre stötfångare kompl. med alla

detaljer kr 266:—

Komplett kylarmaskering kr 378:—

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas inte.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektal vid tjänstevikt 62,6 hk/ton.

Effektal vid lastad vikt 49,2 hk/ton.

Spec. bromsarea 719 cm² per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv mellan fulla framhjulslutslag 3,5.

Vändcirkeldiameter 11,0 m.

MOTORNES NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 82 hk vid 4000 varv/min.

Vridmoment: Max. 18,25 kpm vid 1200—2200 varv/min.

Medelkolvhastighet: 2,73 m/sek. vid 1000 varv min.

Effektivt medeltryck: 7,46 kp/cm².

Spec. maxeffekt: 33,2 hk/liter.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande kaross av helsvet-sad stålplåt. Fyra dörrar upphängda i fram-kanten. Bagageutrymme bak, åtkomligt uti-från. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven. Inredning: 5—6 sittplatser. Hel soffa fram och bak.

Motor: 6 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 80 mm, slaglängd 82 mm, slagvolym 2.473 cm³. Kompr.-förh. 7,1:1. Max. effekt 82 hk SAE vid 4000 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Tre-växlad manuell helsynkroniserad växellåda. Rattväxel. Bakaxelväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram separat fjädring med spiral-fjädrar och V-formade länkar. Bak stel axelbrygga och långsgående bladfjädrar. Hyd-rauliska teleskopstötdämpare runt om. Däck: 6,40×13".

Bromsar: Hya. aulisk fotbroms. Framhjulen har duplexbromsar medan bakhjulen har ankar-länkbromsar. Handbromsen påverkar bakhjulen mekaniskt. Total bromsarea 942 cm².

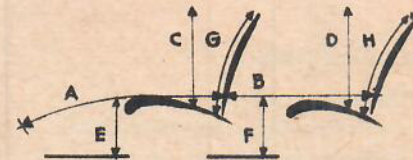
Styrinrättning: Styrnäckan är av kulmutter-typ.

Elsystem: 6 V, generatoreffekt 160 W, batteri-kapacitet 84 Ah.

Bränsletanken rymmer 45 liter.

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 473,5 cm, bredd 176 cm, höjd 156 cm, hjulbas 275 cm, spårvidd fram 137,2 cm, bak 137,2 cm, markfrigång 19,6 cm.



Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 134 cm, baksätets d:o 135 cm. Bredd i axelhöjd fram 134 cm, bak 134 cm. Framsätet går att skjuta 5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 44 cm.

a) 86 cm, b) 72 cm, c) 95 cm, d) 93 cm, e) 33 cm, f) 33 cm, g) 55 cm, h) 60 cm.

Bagagerummets ungefärliga djup 105 cm, höjd 55 cm, bredd 115 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1310 kg (körklar med föra-re) lastad vikt 1665 kg (körklar med 4 passa-gerare + 75 kg bagage).

Opel Kapitän (Forts. fr. sid. 35)

passagerare är helt placerade mellan fram- och bakaxeln. Kapitän har inga fjäderingsegenskaper av sportbilstyp men när man vant sig vid hur bilen skall behandlas så kan man absolut inte klaga på dess egenskaper.

Rätt typ av däck samt rätt lufttryck är av stor betydelse för denna bil. De vinterdäck som provbilen hade gjorde att bakhjulen fick en överdrivet stor tendens att studsas tungt på gropig väg.

Styrningen är värd extra lovord. Antalet rattvarv är precis lagom för bilen. De 3,5 varven mellan fulla framhjulslutslag kan tillåtas men mer är inte att rekommendera. Styrnsäckan av kulmuttertyp ger en lagom lätt och exakt styrning. Kursstabiliteten är god, och bilen har en måttlig grad av understyrningstendens.

Körställningen är bekväm, men vissa förare kan önska att rattlutningen vore mera vertikal. Sikten är bra både framåt och bakåt. Förare under medellängd bör sitta på en kudde eller sträcka kraftigt på sig för att få fullgod sikt över båda framflyglarna vid manövrering i trånga passager.

Backspegeln bör bytas ut om man vill utnyttja de siktöjligheter som bakrutan ger. Vindrutetorkarna arbetar i långsammaste laget vid lugn körning eftersom de drivs direkt från motorns kamaxel. Elektriska torkare vore att föredra.

Strålkastarna ger en utmärkt spridning av ljuset i sidled och är också i övrigt av bra klass.

Instrumenteringen är omfattande med hastighets-, väg-, bensin- och temperaturmätare samt klocka, kontrollampor för laddning, blinkers, helljus och oljetryck. Vad som däremot kan anmärkas mot instrumenten är deras låga placering. Det skulle vara mycket vunnit om de flyttades upp en decimeter. Instrumentpanelen är påkostad men den är dyster och litet »gammalmodig» i sitt utförande. Den rimmar inte helt med de yttre verkligt raffinerade karosslinjerna.

De fyra dörrarna ger god plats vid in- och urstigning. Bagageutrymmet är av imponerande format och rymmer ledigt normal mängd av bagage för 5-6 personer på långresa. Karossens yttre linjer fordrar knappast någon beskrivning. Det måste dock understrykas att fabriken i vårt tycke lyckats synnerligen väl att enkelt och stilfullt med ett minimum av kromglitter få en mycket tiltalande front och fartfylld karosslinje.

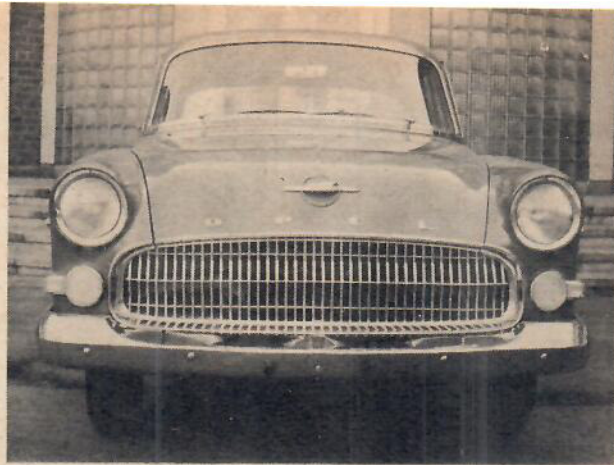
Värme- och ventilationssystemet är mycket praktiskt utformat med sitt välplacerade och stängbara luftintag framför vindrutan. Genom de bakre ventilationsrutorna har man möjlighet att släppa ut den framifrån intagna och uppvärmda luften. Härigenom värms även baksätet samtidigt som ventilationen blir dragfri. (De främre ventilationsrutorna skulle t. o. m. kunna avvaras.)

En liten men trivsam detalj är den lilla strömbrytare för signalering med strålkastarna som är placerad i ändan av reglagearmen för körvisaromkopplaren. Vid omkörning hålls knappen intryckt varvid strålkastarna tänds och släcks kontinuerligt.

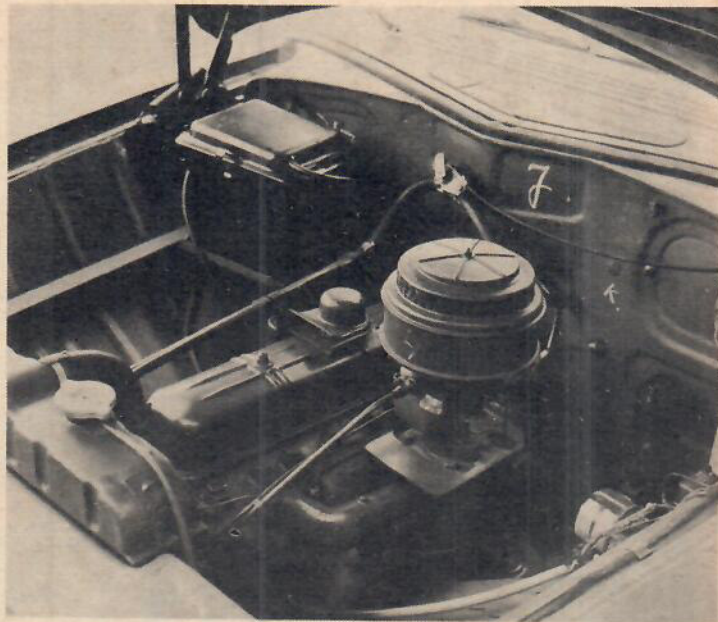
Kapitän är en representativ och trevlig bil som har god utrustning och stora fartresurser samtidigt som den är ekonomisk med bränsle.

TEKNIKENS VÄRLD 9/57

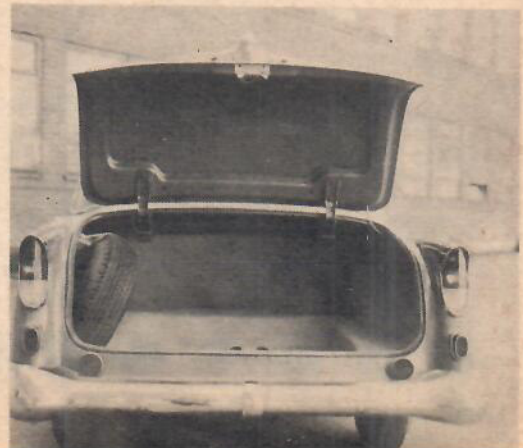
Opel Kapitän har en ren och tiltalande front utan onödigt glitter.



Motorrummet är väldisponerat. 6-voltbatteriet tar liten plats och de övriga detaljerna är lättåtkomliga.



Kapitän har rent amerikanska linjer. Det amerikanska går även igen i bilens inredning.

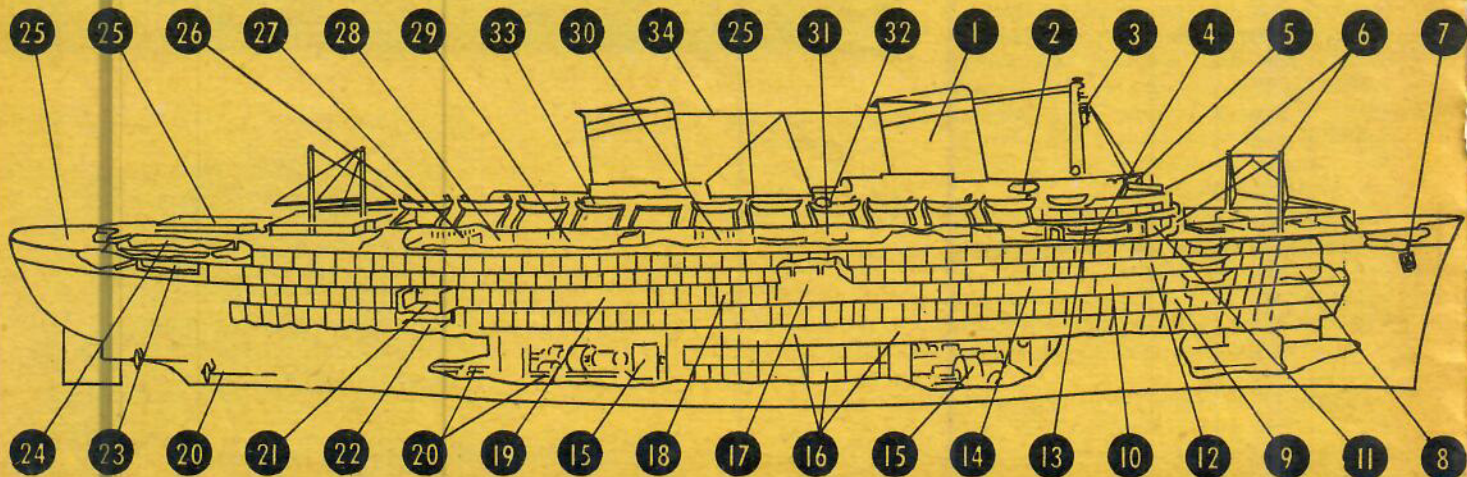


Bagagerummet är stort med lättåtkomligt reservhjul.



TECKENFÖRKLARING: 1) Skorsten (avståndet från kölen till skorstenstoppen motsvarar ett tolvvånings-hus. 2) Navigationshytt. 3) Radarmast och utsiktspost. 4) Första klassens salong. 5) Kommandobrygga. 6) Lastbommar. 7) Ankare. 8) Garage för bilar. 9) Sjukstuga. 10) Turistklassens matsal. 11) Turistklassens salong. 12) Turistklassens röksalong. 13) Turistklassens bio. 14) Turistklassens kök. 15) Maskinrum. 16) Lastrum (stort nog att ge plats åt en fältutrustad armé-

division). 17) Första klassens matsal. 18) Kök. 19) Cabin-klassens matsal. 2) Propelleraxlar och propellrar. 21) Gymnastiksal. 22) Swimmingpool. 23) Cabinklassens salong. 24) Cabinklassens röksalong. 25) Soldäck. 26) Livbåt (det finns 22 lättmetall-livbåtar med plats för 3.000 personer). 27) Första klass och Cabinklassens bio. 28) Affärer. 29) Första klassens röksalong. 30) Cocktailsalong. 31) Första klassens danssalong. 32) Hundkennel. 33) Lekrum. 34) Radioantennerna.





JÄTTE MED JAGARFART

AV PETER SCHNEIDER

United States är världens snabbaste och elegantaste atlantjätte. Det väldiga flytande lyxhotellet är snabbt som en jagare och med en medelhastighet av 35,5 knop har det erövrat Atlantens Blå band till USA. Men detta imponerande fartyg har inte bara byggts för att hävda stjärnbaneret på Atlanten, utan det kan i krigstid förvandlas till transportfartyg. Som sådant kan det ta ombord flera divisioner och i blixtempo föra dem till krigsskådeplatser bortom haven.

United States är världens snabbaste atlantjätte. I juli 1952 vann den väldiga 53.000-tonnaren Atlantens Blå band till USA genom att rusa över Atlanten på rekordtiden tre dagar, tio timmar och 40 minuter. För första gången på hundra år höll ett amerikanskt passagerarfartyg hastighetsrekordet på Atlanten!

Tekniken har firat triumfer med United States och det är ingen tvekan om att detta fartyg är ett av skeppsbyggarkonstens verkliga jättepensationer. Men det hör också till saken att det amerikanska jättefartyget är av sådan klass, att inget privat rederi kan ta upp den kastade handsken och ta upp striden om det Blå bandet. United States har nämligen byggts utan nämnvärda hänsyn till kostnaderna. Inget enskilt rederi kan klara så väldiga investeringar, och den amerikanska staten har också satsat väldiga belopp på United States.

Detta flytande palats har inte bara

byggts för att hävda stjärnbaneret på Atlanten, utan det finns också ett bistrare ansikte bakom lyxen och elegansen. Fartyget kan nämligen i krigstid lätt förvandlas från flytande drömhotell till ett transportfartyg, som kan överföra flera divisioner åt gången till krigsskådeplatser bortom haven.

Fartyget är 302 m långt, d. v. s. mer än fyra gånger så långt som utsiktstornet Bredablick på Skansen i Stockholm är högt.

Komforten och servicen ombord är i absolut toppklass och fartyget har 1.060 besättningsmän medan passagerarantalet är 2.000. Några andra siffror: Bredden är 31 m, lastrummen för passagerarnas bagage och bilar rymmer 4.200 m³ och fartyget har tolv däck. Allt är eldsäkert. Det finns inget annat trävirke ombord än det i salongernas pianon och i slaktarnas huggkubbar!



Staden Brescia måndubblar sin befolkning under de dagar Mille Miglia skall gå. På torget med besiktningsstationerna är det svart av folk.



Klart för start. En Alfa på den speciella startpallen är klar för avfällning. På 63-milaträcckan till Pescara får vagnarna gå för fullt.

MÅNGMILADRAMAT

Två dagar innan loppet börjas det. Den fridfulla italienska stadens gator börjar fyllas med ljuvliga bensinångor. Folk med motorfanatismens glans i ögonen tassar omkring halvsaliga i gränderna och insuper med begärlighet dofter och ljud från vältrimmade motorer. På torget dallrar spänningen alltefter som fullblodsracers o. standardvagnar anmäler sin ankomst. Ridån upp för Mille Miglia.

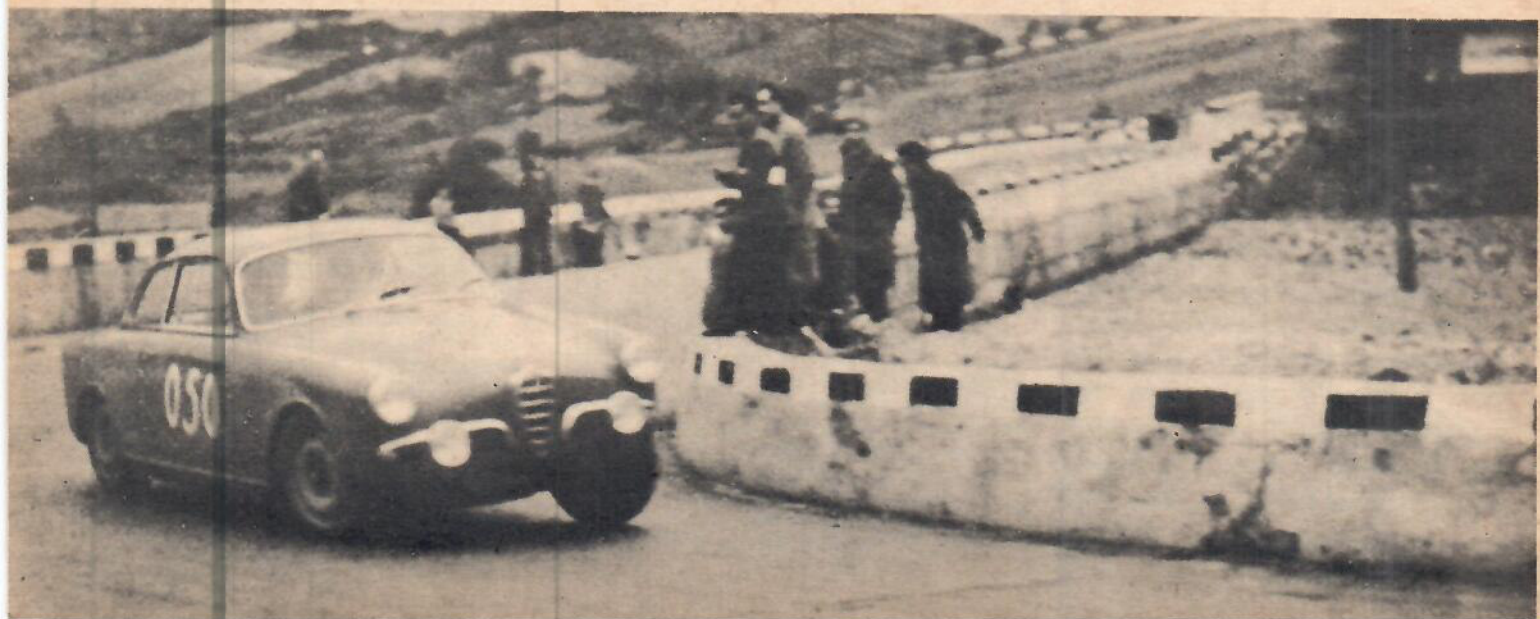
Av BENGT O. ALLSKOG Foto: Bo Boësen

Förare och mekaniker har händerna fulla med sista-minuten-ändringar. Det är ju nu en gång så att italienarna är ett impulsivt folk och det som stod i reglerna kanske inte helt överensstämmer med besiktningsmannens vilja och åsikt. När Jocke Bonnier ställde upp med en Alfa hade han noga läst igenom reglerna och kommit till den uppfattningen att han utan risk kunde plocka ur baksätet ur bilen. Besiktningsmannen var emellertid av en annan åsikt och det återstod inget annat än att försöka ordna ett säte.

Genom diverse palavrer klarades saken av. Man tog helt enkelt en bit presenning och spände upp så att det med litet fantasi liknade ett baksäte!

Maserati och Ferraris lag gör alltid litet show omkring sin ankomst till starten. Med bluddrande motorer kommer de glidande i procession genom staden alltmedan patrioterna skriker

Efter Pescara börjar vägarna så smått ändra karaktär och efter Rom blir det dags för alpterrängen. Här utsätts bromsar och växellåda för det verkliga generalprovet. Som syns på bilden går åskådarna helt upp i loppet och tänker inte mycket på den egna säkerheten. Vid vackert väder publik i mängd.





Så här ser det ut när vagnarna med dryga 200 km/t rusar över det italienska slättlandet. Den gamla klyschan att träden står som gärdsgårdar längs vägkanten har sitt fulla berättigande här. Vägarna är helt avlysta för vanlig trafik under tävlingen så förarna kan lugnt låta pedalen stanna i botten.

MILLE MIGLIA

VÄND!

sig hesa av förtjusning. Stallens mekaniker och övriga hjälpedor är klädda i färggranna overaller som tillsammans med bilarnas ilsket röda nationslack gör det hela till en verklig ögonfröjd.

Förarna och deras medhjälpare har vid det här laget checkat in och håller som bäst på att reda upp bland de olika kartor och lappar som de fått. Bensinbolagen lämnar kartor med sina bensindepåer inprickade, bilfirmorna en karta med sin reparationsdepåer längs banan o. s. v. Bränsleförbrukningen skall räknas ut för inskaffande av bensincheckar i lämplig mängd.

Så är då startögonblicket inne. Torget är fullt med folk när vagn efter vagn kör upp på startbryggan och flaggas iväg. Framför förarna ligger 63-milasträckan till Pescara och här gäller det bara att trampa gaspedalen platt mot durken. Vägarna dit är bra. Det enda man egentligen behöver se upp med är publiken som inte skyr några medel för att komma sina idoler in på

livet. Att det går undan på den här sträckan förstår man när Jocke Bonnier och Bosse Boesen hade ett snitt av 139 km/t.

De tidiga startnumren får köra sträckan i mörker.

Efter Pescara gäller det att hålla tungan rätt i munnen. Alpvägar och småbyar ställer förarens skicklighet på stora prov och särskilt småstäderna med sina smala gator och folkmassor som endast lämnar en smal stig mellan sig för bilarna. Säkerhetsåtgärderna för publiken är för det mesta lika med noll.

Vid kontrollerna kommer vagnarna in och glider med låsta hjul fram mot funktionären som står redo med sin stämpel. Kartläsaren sitter klar med »stämpelkortet» tryckt mot biltaket. I flesta fall hamnar stämpeln på kortet men det händer att den hamnar på biltaket också. Skall bilen tankas fortsätter föraren fram till den långa raden av bensindepåer och glider in till »sitt» bolag. Kartläsaren vrålar ut vad man skall

Det gäller att hålla tungan rätt i munnen när man kör genom italienska städer. Gatorna är trånga och systemet med halmbalar inte populärt.

Publiken vid starten kan hela tiden följa loppet på en jättelik tavla där de senaste rapporterna från kontrollerna förs upp. Bra system.



ha och de övermåttan hjälpsamma italienarna svärmar omkring vagnen våldsamt pladdrande, medan förare och kartläsare i möjligaste mån försöker kolla att allt blir rätt utfört. När tankningen är klar river man iväg och lämnar ett halvt kilo Pirelli efter sig i form av ett par svarta streck på asfalten.

Efter cirka tretton timmar kommer man i mål och vid det laget är den enda önskan en säng. Mille Miglia är en verkligt hård tävling och efter plomberingen av bilen vid målet sover man ovaggat.

Årets Mille Miglia, det tjugofjärde i ordningen, kommer att följa samma sträckning som tidigare. I år kommer emellertid inga vanliga standardvagnar att ställa upp. Sportvagnar och Gran Turismo och trimmade standardvagnar är melodin i år. Någon risk att deltagareantalet blir för litet är det knappast. Bland sportvagnarna finns det nämligen fem klasser och i Gran Turismo sju.

Bland de svenska deltagarna märks Grus-Olle på Porsche som förra året vann sin klass. Mille Miglia-veteranen Sture Nottorp kör Ferrari. Jocke Bonnier kommer troligen inte att köra loppet i år. Det svenska deltagandet blir ändå slagkraftigt. Charlie Lohmander kommer nämligen att ratta en Saab 93 på den krävande tävlingen. Det blir i så fall premiär för det märket på den här tävlingen. Naturligtvis är motorn trimmad en aning och med USA-framgångarna för Trollhättevagnen i minnet är det inte omöjligt att vagnen kan placera sig.

Blir väglaget lika dåligt som förra året bör Grus-Olle ha fina chanser att försvara förra årets första-placering.



Som ett medeltida tornéspel fast i modern tappning är arrangemangen kring starten i Brescia. En folkfest utan like med spänningen på toppunkt.

De italienska firmastallen gör alltid litet show omkring sig vid Mille Miglia. En färggrann syn är det utan tvivel när Maserati-gänget kommer.



FRÅGA OSS OM



SAJPAD SLITBANA

Fråga: 1) Vad innebär sajping av ett bil-däck, och vad vinner man härmed? 2) Vad gör mönstret i ett däckslitbana för nytta då det gäller sommarkörning? Man har ju fått lära sig att friktionsytans storlek inte har någon betydelse för den totala bromskraften, utan det är ju endast totaltrycket mot vägbanan gånger friktionskoefficienten som är de avgörande faktorerna för bromsförmågan. Blankslit

Svar: 1) Sajping är en metod att med en tunn kniv i en speciell maskin, på tvärens slitsa upp de långsgående ribborna i ett däckslitbanemönster, så att man utan att ta bort något gummi erhåller en massa tunna lameller. Dessa lameller kommer enligt vår uppfattning bäst till sin rätt på en regnvät och glatt vägbanan. Detta med tanke på att dessa lameller t. ex. vid en inbromsning kommer att vika sig och vända en massa mer eller mindre skarpa kanter mot vägbanan. Genom kanterna kommer bilens tyngd att vila på en massa små punkter som har möjlighet att tränga undan det vattenskikt som täcker vägbanan och samtidigt leda bort detta vatten genom de kanaler som bildas mellan lamellerna. På så sätt kommer däckets lättare i kontakt med själva vägbanan, till skillnad mot t. ex. ett blankslitet däck som mer eller mindre kommer att »flyta» på vattenskiktet. 2) Beträffande bildäckens mönstring råder många olika meningar, och vi får endast försöka delge Er några egna funderingar. Av erfarenhet så vet nog de flesta att ett blankslitet däck oftast har betydligt sämre bromsförmåga än ett oslitet dito. Faktum är dock att på en absolut jämn och torr vägbeläggning har det blankslitna däckets den bästa bromsförmågan. Detta är dock ett specialfall som man nästan aldrig råkar ut för. Om vi däremot tänker oss en grusväg eller ännu hellre en asfalterad väg som är besördd med grus, så kommer ett blankslitet däck att ha tendens till att rulla på dessa gruskorn, under det att hos en mönstrad slitbana gruskornen samlas mellan grusorna o. d., och möjliggör för dessa att bättre få kontakt med den fasta vägbanan, och på så sätt ge bättre väggrepp. Även på en torr och ren normal asfalt- eller betongväg erhålls med ett nytt däck bättre väggrepp än med ett slitet om än skillnaden inte på långt när blir så stor som på grusväg. Detta torde bero på att hos det nya däckets kommer genom mönstringen vid bromsning bilens vikt genom vikta lameller e. d. att koncentrera sig på en betydligt mindre yta. Härvid uppstår ett större specifikt tryck i anliggningspunkterna, som gör att gummit vid dessa punkter tvingas ned i vägbanans alla ojämnheter och på så sätt »griper» tag i vägbanan. I essutom har ett däck med sajping eller annat mönster betydligt större livslängd än vad ett däck med slät slitbana skulle ha.

VILKEN VINKEL?

Fråga: Vad avses med kamvinkel, då det är fråga om tändfördelare, och vad är fördelaktigast, stor eller liten kamvinkel? L. E. S.

Svar: Med kamvinkel hos tändfördelaren avser man det gradtal som fördelaraxeln vrids sig medan avbrytarekontaktarna är slutna mellan varje brytning. Kamvinkeln är således beroende av kammarnas form och kontaktgapets storlek. Minskat kontaktgap ger alltså större kamvinkel och tvärtom. Kamvinkel och varvtal bestämmer den tid som är tillgänglig för uppbyggandet av ett magnetfält i tändspolen. Detta »uppbyggande» försenas genom induktansen, dvs. den »elektriska trögheten» i spolen. Då det ju vid höga varvtal blir en mycket begränsad tidsperiod under vilken tändspolen skall laddas upp mellan varje brytning har man ofta problem med att få kamvinkeln tillräckligt stor på mångcyindriga motorer. Det är nämligen så att ju längre uppladdningstiden är, desto starkare blir magnetfältet i spolen med åtföljande större tändspänning vid brytningen. Detta får dock inte leda till att man ställer kontaktgapet mindre eller kamvinkeln större än vad som föreskrivits av fabrikanter, utan hans rekommendationer skall alltid följas.

VV-STOPP PÅ PV

Fråga: 1) Jag har en 1950 års PV 444, på vilken motorn råkade i kokning på grund av att kylvattnet läckt ur genom en trasig slang. Kan motorblocket spricka av detta då bilen kördes endast en kort sträcka innan felet upptäcktes? Vattnet hade ej tagit slut i kylsystemet. 2) Vad kan det vara för fel på värmelementet, då det ej värmer längre sedan jag bytt ut slangarna? Vattnet i elementet är lika kallt vilken motortemperatur jag än håller. Jag har luftat elementet, men det hjälper inte. Frågväs prenumerant

Svar: 1) Det är knappast någon risk att Er motor skall ha tagit skada av det inträffade. Vad man dock alltid måste komma ihåg om man kört en motor så att den kommit i kokning och en stor del av kylarvattnet har försvunnit ur kylsystemet, är att inte fylla på kallt vatten så länge som motorn är het. Detta gäller speciellt om man kört så länge att motorn så att säga har »kokat torr». Om man i en torrkokad och överhettad motor häftigt fyller på kallt vatten, kommer det med all säkerhet att uppstå sprickor i cylinderblock och/eller topplock. 2) Om värmelementet tidigare fungerat oklanderligt och Ni vid utbyte av slangarna kopplat dessa likadant som de gamla, är det troligtvis några föroreningar som kan ha släppts vid kokningen i kylmantlarna och sedan följt med kylvattnet och täppt till någon trång passage i värmeledningen. Eller det kan helt enkelt vara något veck på slangarna till värmelementet. Detta undersöker och avhjälper Ni enklast genom att koppla bort slangarna till värmeelementet vid motorn, och genomspola slangarna och elementet från bägge hållen. Därefter bör Ni även genomspola motorn genom värmeelementuttagen från bägge hållen. Om vattnet vid dessa spolningar rinner obehindrat, så skall även värmelementet fungera. I et finns även en liten möjlighet att felet försakas av en eventuellt felaktig kylvattpump. Detta skulle i så fall kunna förklaras med att kylvattnet under den kallare årstiden på grund av termosfonverkan kan ge en tillfredsställande kylning av motorn under det att den ringa tryckskillnaden mellan den varma och den kalla kylvattnet inte förmår åstadkomma cirkulation i värmelementet.

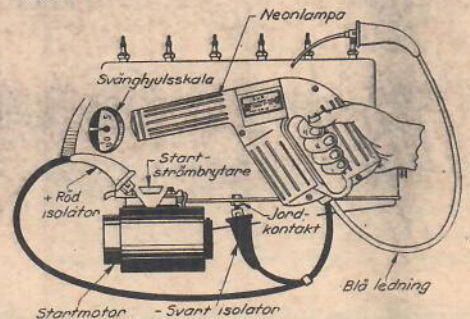
STRYK SUFLETTEN

Fråga: Jag är ägare till en VW-cabriolet 1951 års modell. Taket har under årens lopp blivit blekt, och nu undrar jag om Teknikens Värld kan upplysa om var man kan köpa impregneringsmedel till detsamma. Det skall helst vara med färgtillsattningsmedel i brunt så att taket får samma färg som karossen i övrigt. J. Sjöberg

Svar: AB Artex, Sveaväg. 122, Sthlm, är generalagent för ett impregneringsmedel som kallas Arteko. Detta finns såväl färglöst som i de flesta standardfärgerna, däribland brunt, och man kan även bryta dessa färger med varandra. Medlet går bra både att måla på med pensel och att spruta på. Det kostar 18:- kr per burk, och en burk beräknas räcka till ca 4 m².

ÖGONBLICKSTEST

Fråga: Vad menas med stroboskopisk testning eller kontroll av tändsystemet på en bilmotor? N. S-g



Svar: Med stroboskopisk testning avses en kontrollmetod, som grundar sig på trögheten hos människans synintryck. Om inställningsmärket för tändningen på en motors svänghjul och motsvarande indikeringsmärke på svänghjulsåpan starkt belyses under en ytterst kort tidsperiod synkront med tändpulserna i en given cylinder, kommer synintrycket av de båda inställningsmärkena att »fastna» på näthinnan så att bägge märkena synes stillastående trots svänghjulets rotation. På så sätt kan tändförställningen lätt kontrolleras när motorn arbetar, och såväl centrifugalregulator som vakuumpregleranordning normalt skall vara i funktion. Även avbrytarspetsar och andra detaljer som arbetar synkront med motorn kan lätt inspekteras medan motorn körs. De lampor eller instrument som används här för kallas stroboskop, och själva lampan består som regel av en gnistlände neonlampa.

TORRT I SUMPEN

Fråga: Vad menas med torrsumpsystem på en bilmotor, och vilka är fördelarna härmed? Torrboll

Svar: Torrsumpsystem förekommer sällan på bilmotorer, men är desto vanligare på flygmotorer. Systemet innebär att motorns smörjolja förvaras i en separat oljebehållare i stället för i ett oljeträg under motorns vevhus. Från behållaren pumpas oljan in i motorn till resp. smörjställen, varifrån den sedan rinner till ett eller flera uppsamlingsställen i vevhuset och därifrån av en extra pump återförs till oljebehållaren. Största fördelen med torrsumpsystemet är att smörjsystemet fungerar oberoende av motorns läge under gång, och är den enda praktiska lösningen på motorer som arbetar med cylindrar som ligger under vevhuset. Största nackdelen får man skriva på en fördring av motorn som ett torrsumpsystem för med sig, samt att det blir extra oljeledningar och behållare som skall installeras utöver själva motoraggregatet.



Här är en snabb passbåt av en i Amerika vanlig typ. Lägg märke till däckbryggan mellan de båda sittrummen. Det eleganta skrovet är av mahogny. Båten har prydligt — och underhålls-krävande — ribbdäck. Snurran är en Evinrude.



Den här lättmetallbåten för fisketurerna tillverkas av Alumacraft Boat Co i Minneapolis. Båten tar fyra personer, är 4,5 m lång och väger ca 115 kg. Priset är i USA ca 3.600 kr. Motorn är en Scott-Atwater på 40 hästkrafter.



Dunphy Boat Co i Oskosh, Wisconsin, gör båtar av »bakad» mahognyplywood. Trout tar tre personer, är 4,1 m lång och 1,3 m bred, kostar i USA ca 1.700 kr och lämpar sig för motorer upp till 20 hk. Här med 7,5 hk Scott-Atwater (t. v.).



Arkansas Traveler Custom Sportsman heter denna lättmetallbåt, som tillverkas av Southwest Manufacturing Co. Sportsman har två sittrum, är 4,1 m lång, 1,5 m bred och kostar i USA ca 3.700 kr. Motorn är en Scott-Atwater på 40 hk.

SNURRAN VÄXER FARTEN ÖKAR

Av STIG SANDELIN

Det är inte bara på vägarna som hästkraftjakten går vidare i USA. De amerikanska båtsportarna har också börjat tänka i hästkrafter, och fabrikanterna gör vad de kan för att öka motorstyrkorna.

Den lilla aktersnurrar har nu växt till ett urstarkt kraftknippe. Dagens kraftigaste utombordare är Mercury Mark 75, en sex cylinders motor på hela 60 hk!

Vägen mot tyngre och kraftigare motorer har gått via bilen. Yankee trivs med hästkrafter. När han lämnar sitt rullande hästkraftvidunder vill han gärna sticka till sjöss med en båt med rejäla motorresurser. Det har han fått större möjligheter till sedan lätta och praktiska båttrailers gett honom chansen att ta båten på bilsläp och därtill underlätta sjösättningen.

De amerikanska båtvarven har också anpassat sina konstruktioner efter de allt

starkare motorerna. För några år sedan ansågs en båt på 4,3 m längd riskabel om motorn gav mer än 22 hk. I år visade båtvarvet Yellow Jacket en 4,3 m passbåt på den väldiga båtutställningen National Boat Show i New York, och den båten hade en motor på hela 100 hk! Båtar på 7-9 m längd kan ofta skryta med inombordsmotorer på upp till 200 hk.

Detroit har inte så litet inspirerat båtbyggarna. Ta t. ex. den form av flytande dollargrin, som kan sägas vara en lyxförgylld motsvarighet till den svenska ruffbåten. Dessa båtar av lättmetall eller plast har elegant bilinteriör med bilfätöljer, panoramavindruta och massor av kromglänsande beslag. Men Detroit's formgivare har inte bara inspirerat, de har också gjort en aktiv insats. Raymond Loewy, mannen som skapat Studebakers kaross, har t. ex. format Scott-Atwater-motorernas eleganta kåpor.

Här nedan är en amerikansk plastbåt av det mera rymliga slaget. Lagg märke till ratten och motorkontrollerna vid aktersätet. Båten har två kraftiga Evinrude-motorer i dubbelmontage. Denna typ av motormontage förekommer knappast här, men är inte ovanlig på större båtar i USA.



Bilden ovan visar en Johnson 35 Javelin utombordsmotor. Den har bl. a. frigång, backslag och separat trycktank. Javelin kostar 4.450 kr.



Reapiloten Lennart Ebbekke från Göta flygflottilj på Säve var en av de fem personer, vars reaktionsnabbhet Teknikens Värld testade för en tid sedan. Lennart Ebbekke visade sig ha de absolut kortaste reaktionstiderna, han var snabbare i fingrarna än boxarstjärnan Ingemar Johansson bl. a. Några veckor efter testningen fick kadett Ebbekke användning för sin snabba reaktion under mycket dramatiska, realistiska förhållanden. Hans reaplan störtade under en övning i flygstrid. Från endast 300—350 meters höjd lämnade Lennart Ebbekke sitt plan med hjälp av katapultstolen och klarade livhanken. Det var mycket han skulle hinna med under ryggspringen från 6.000 meter och ned till uthoppet från 350. Men han klarade sig på sin snabbhet!



Markpersonal och pilot är ett. Teknikerarbetet på marken betyder säkerhet i luften. Kadett Ebbekke och flygtekniker Lindborg framför Tunnan.

Lennart Ebbekke i fullt stridsmundering demonstrerar i sin Tunna det handgrepp som gav till resultat att huvan splittrades. Klart för hopp!



Idrotten är nära nog grunden i flygarens träning av reaktionsnabbheten. All bollsport har sin naturliga plats på programmet. Ovan är Ebbekke i full aktion i handbollsmålet. Lerduveskytte ställer också oerhört stora krav på reaktionsförmågan och reaflygaren blir därför ofta en mycket god lerduveskytt. (Bilden nedan.)





Så här gick det till när Lennart Ebbekke skulle lämna sitt plan. Han fattade tag i handtaget över stolen och började dra ned ansiktsskyddet.



Flygaren måste skydda ansiktet mot den våldsamma fartvinden, som träffar honom vid uthoppet. Skyddet är också utlösning för katapulten.



När han dragit ned skyddet så här långt virvlade han redan runt i luften. Sekunden senare lossnade katapultstolen. Fallskärmen tar vid.

REASNABB REAKTION RUTIN FÖR FLYGARE

En reaflygare som med fallskärmen räddar sig ur sitt störtande plan är ingen hjälte. Hela hans utbildning är nämligen inriktad på att han skall behärska sin kärra i alla situationer. Rent instinktivt skall hans ögon, händer och kanske också öron övervaka de över 230 olika reglage, instrument och varningslampor som återfinns på panelen i ett modernt, överljudssnabbt reaplan.

Av LASSE SCHULTZ Foto: Lennart Jensen-Carlén

Luften är inte människans naturliga element. Hon är inte från början avsedd att sväva omkring mellan himmel och jord. Den moderna tekniken har emellertid gjort det omöjliga möjligt. Betydligt snabbare än ljudet kastar reaflygarens stridsflygare genom luften. Men trots oerhörda påfrestningar i halsbrytande manövrar är det flygaren, som skall behärska karusellen. Hela hans utbildning är inriktad på att han skall ha situationen i sin hand — hända vad som hända må.

Reaktionssnabbheten — naturlig på något sätt i reaåldern — måste vara oerhört högt uppdriven hos våra dagars stridsflygare. Fördröjningar på någon sekund i en överljudssnabb stridsmanöver kan innebära risker. Vilken sund och normalt begåvad svensk grabb som helst kan emellertid öva upp sin reaktionsförmåga till denna topp — reaflygarna är inga underdjur! Och om materielen inte håller för de våldsamma påfrestningarna uppe i luften gäller det att handla minst lika snabbt. Våren har varit olycksdiger för svenska flygvapnet trots att utbildningen av våra flygare står

på världstoppen. Men många flygare, som varit i verklig knipa, har också klarat av situationen. De tekniskt nära nog fulländade katastrofhjälpmidlen tillsammans med flygarens egen förmåga, baserad på en fulländad utbildning, att handla snabbt och korrekt har räddat hans liv.

Flygkadett Lennart Ebbekke vid Göta flygflottilj på Säve någon mil utanför Göteborg var illa ute för ett tag sedan. Han berättar själv.

— Vi skulle öva jaktstrid. Tre reaplan (Flygande Tunnan) var med i leken, två var försvarare, ett anföll. Jag och min Tunna tillhörde försvaret. Plötsligt blev jag attackerad bakifrån. För att skaka mig loss gick jag upp i en starkt stigande vänstersväng. Fienden hängde med. Jag tog ut både stigning och sväng ännu kraftigare. Manövern blev för våldsam. Farten blev för låg och belastningen för stor. På 6.000 meter hamnade jag i en fruktansvärd situation. Mitt plan gick över i ryggsjinn.

Jag inriktade mig helt på att ta mig ur spinnen, provade tre olika alternativ som finns i en sådan situation. Nere på 3.000 meter märkte jag att Tunnan blev

lydigare och på mellan 1.000 och 1.500 meter hade hon planat ut. Just som jag tittade på bränslemätaren och såg att det var dags att sticka tillbaka till flottiljen märkte jag att motorn stannat. Bränslet hade i den häftiga karusellen slungats från motorn av enorma centrifugalkrafter. Inga nödåtgärder för ny start hjälpte. Tunnans sex ton drogs snabbt mot marken.

Vid mellan 300 och 350 meters höjd kom rotechefens lugna order: hoppa! Det kändes skönt att höra de orden — man lämnar ganska ovilligt sin dyrbara kärra även om situationen är besvärlig. Sprängladdningen under huvkanten gjorde vägen fri för uthopp så snart jag dragit i handtaget till höger om mig. Så var det bara att dra ned »rullgardinen» över ögonen — och någon sekund senare kände jag hur stolen under mig lossnade genom den automatiska urkopplingen och jag virvlade runt som ett löv i luften. 10—15 sekunder hängde jag i fallskärmen, som vecklade ut sig som den skulle, innan jag dunsade i marken endast några meter vid sidan om ett träd. Jag beräknar att

(Forts. på sid. 54)

en härlig semester!

...med en behändig utombordsmotor, som tar Er ut till härliga strandhugg och fiskevatten. Marinopeden är marknadens billigaste utombordsmotor, tillverkad av landets största specialfabrik för luftkylda utombords-, Moped- och M.C.-motorer, J. B. Motor, Eskilstuna. Varför betala mer än Ni behöver när Ni får en kvalitetsmotor för...

485:-

**Bekväma
betalningsvillkor!**

170:- i handpenning

45:- i månaden

1 års garanti

- ★ Bensinkostnad 43 öre/tim
- ★ Räcker för en 5,5 mtr båt
- ★ Ger mer än 4 knops fart
- ★ Vikt endast 15,5 kg
- ★ 1½ hkr vid 4.500 varv
- ★ 48 cc — luftkyld
- ★ Har frikoppling
- ★ Saltvattenbeständig
- ★ Svensk kvalitetsprodukt



MARINOPEDEN



Luftkyld
— aldrig kylvattenstopp



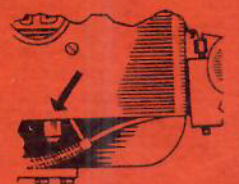
Omsvängbar
— lätt att backa



Har Frikoppling
— annars endast på de dyraste balmotorena



Grundstötsäker
— räddar propellern vid grundstötning



Belysningsuttag
— 6 volt 17 watt

Beställ nu här!

Härmed beställes st. Marinoped, utombordsmotor med ett års garanti, till kr. 485:— kontant. På avbetalning till kr. 530:— med kr. 170:— vid leveransen och kr. 45:— per månad. (Stryk det ej tillämpliga.)

KLIPP UR TALONGEN!

GENERALAGENT:

MERCURY-BOLAGET

VASAGATAN 5 B. TEL. 11 34 65, 11 81 65

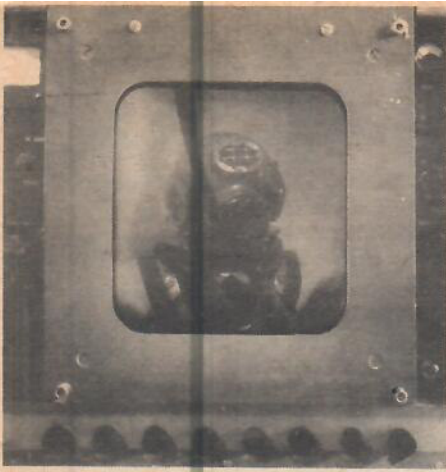
GÖTEBORG C.

Namn

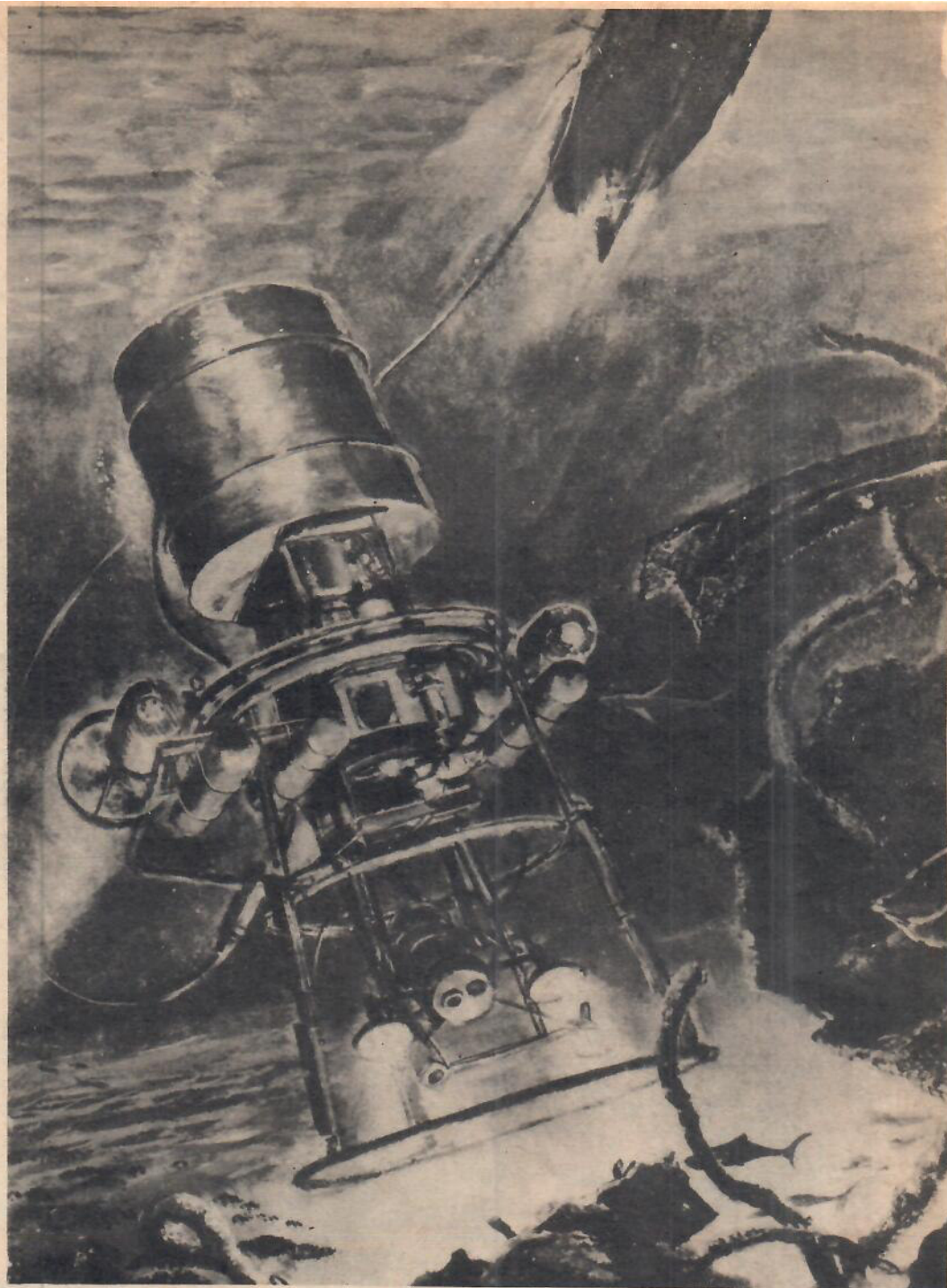
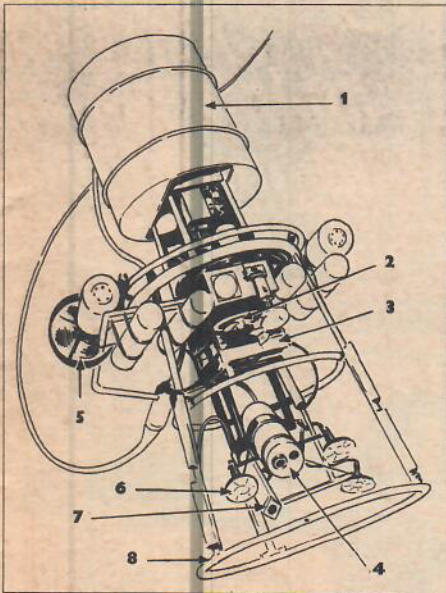
Adress

Jvg.-adress

TV 9-57



På TV-skärmen ombord på moderfartyget kan dykarens alla rörelser på botten följas. Teckningarna t. h. och nedan visar undervattenshelikopterns konstruktion: 1. Flyttanken som bär upp hela apparaten i vattnet. 2. Horisontell dykpropeller. 3. Manöverorgan för TV-kameran. 4. TV-kamera. 5. Lodrät propeller för rörelse i sidled. 6. Strålkastare som belyser bildfältet.



TV GÅR PÅ DJUPET

Av HERBERT O. JOHANSEN

En av de absolut konstigaste farkoster som sett dagens ljus eller rättare havsdjupens dunkel, är den amerikanska »televisionsundervattenshelikoptern». Mannicken är precis så underlig som namnet låter ana. Den har konstruerats vid amerikanska flottan för att föra ned fjärrstyrda TV-kameror för undersökningar under vattnet.

Farkosten består av en flyttank som bär upp diverse ställningar och stag för själva TV-kameran och dess manövrering. Totalt är den nära 4 m hög och väger 1,5 ton. Den rör sig upp och ned i vattnet med hjälp av en horisontell dykpropeller. För vågrät förflyttning utefter havsbotten har den två vertikala propellrar.

Varje propeller drivs av en 10 hästars vattenisolerad el-motor. Strömmen till dessa liksom till de strålkastare som lyser upp TV-kamerans bildfält kommer genom en kabel från ett moderfartyg på ytan. I samma kabel förs TV-bilderna upp till bildskärmen på fartyget. Både undervattenshelikoptern och TV-kameran manövreras helt från ytan och kan operera inom ett avstånd av 600 m från fartyget.

Själva TV-kameran är specialbyggd och extra ljuskänslig för att klara de dåliga belysningsförhållanden som trots strålkastarna råder på stora djup. Kameran är innesluten i en vattentät stältub. Bländarinställning, avståndsställning och objektivskifte fjärrmanövreras från mo-

derfartyget. Bredvid TV-kameran finns en vanlig undervattenskamera för stillbilder. Belysningen omfattar strålkastare både för färgbilder och svart-vitt. En exponeringsmätare följer också med ned i djupet och kan avläsas på fartyget.

Den TV-utrustade undervattenshelikoptern används bl. a. till att förbereda riskabla dykningar. På TV-skärmen får dykaren en förhandsuppfattning om eventuella riskmoment i det område där han skall gå ned. I många fall får TV-kameran helt ersätta dykaren. Ofta rör en dykare upp så mycket slam att han inte kan göra någon nytta och ibland räcker det med att se en bild av vad som ligger på botten, man behöver inte ta upp det.

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE

JAG HAR INGEN LUST ATT HOPPA OCH FÖRLORA ETT MILJON~DOLLARPLAN!

SKYRAY SNURRAR SOM EN KORKSKRUV...

STRATUSMOLNET DÄR... SLÅTT SOM EN LANDNINGSBANA! JAG SKA ÖVA LANDNING PÅ DET!

FLORIDA 123 TILL TORNET. HOPPAR INTE ÄN... SKA EXPERIMENTERA FÖRST.

INTE FÖRRÄN I NÖDFALL, SKA HAN INTE HOPPA? SENATORN.

JAG KAN HÅLLA MASKINEN I EN MINUT, INNAN NÄSTA SKRUV TAR VID... HINNER JAG LANDA PÅ DEN TIDEN?

BUZZ TRÄNAR LANDNING PÅ ETT PLATT MOLN.

NIX! RAKLÅNG PÅ RYGGEN! DÄR HADE DU SLAGIT IHJÄL DEJ, BUZZ!

SENARE... TORNET FRÅN FLORIDA 123. HOPPAR INTE... FÖR~SÖKER TVÄRLANDA!

FLORIDA 123 FRÅN TORNET. BANAN KLAR FÖR LANDNING. LYCKA TILL!

BRANDBILAR OCH AMBULANS! FORT!

KAN BARA HÅLLA PLANET JÄMNT I EN MINUT... MÄTTE JAG HINNA LANDA!

NÖDLANDNING! BUZZ KOMMER IN SOM EN KORKSKRUV!

AMIRALEN OCH SENATORERNA STÅ STELA I VÄNTAN PÅ KATASTROF. PLÖTSLIGT DYKER BUZZ RAKT PÅ STOPPKABLARNA.

KATASTROFEN UTEBLIR!

FANTASTISKT!

PERFEKT LANDNING!

FÄR JAG PRESENTERA MR. COOPER, TESTPILOTEN SOM NÖDLANDADE!

GRATULERAR!

NI RÄDDADE ETT MILJON~DOLLARPLAN!

ALDRIG SETT MAKEN!

OCH MASKINEN STREJKADE?

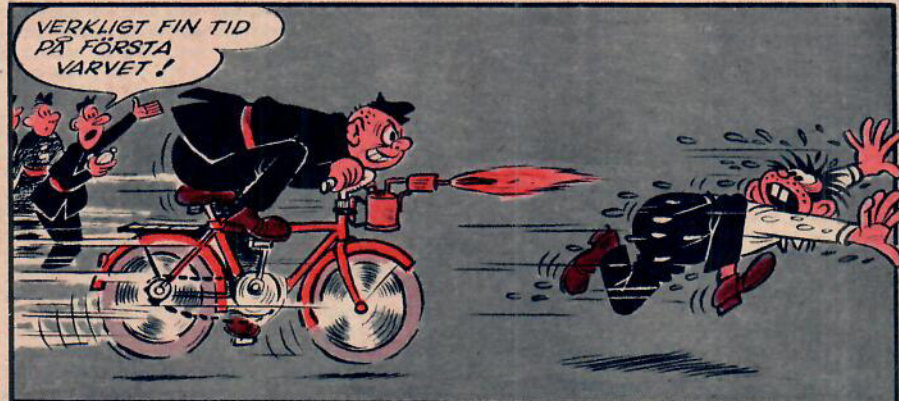
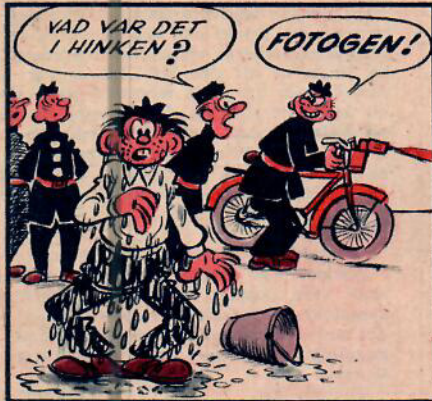
JAG TRÄNADE LANDNING PÅ ETT MOLN.

HUR BAR NI ER ÅT?

LYCKAD? INNAN COOPER RÄDDADE DAGEN MED SIN LANDNING, GICK ALLT PÅ TOK!

ETT MOLN! FINT!

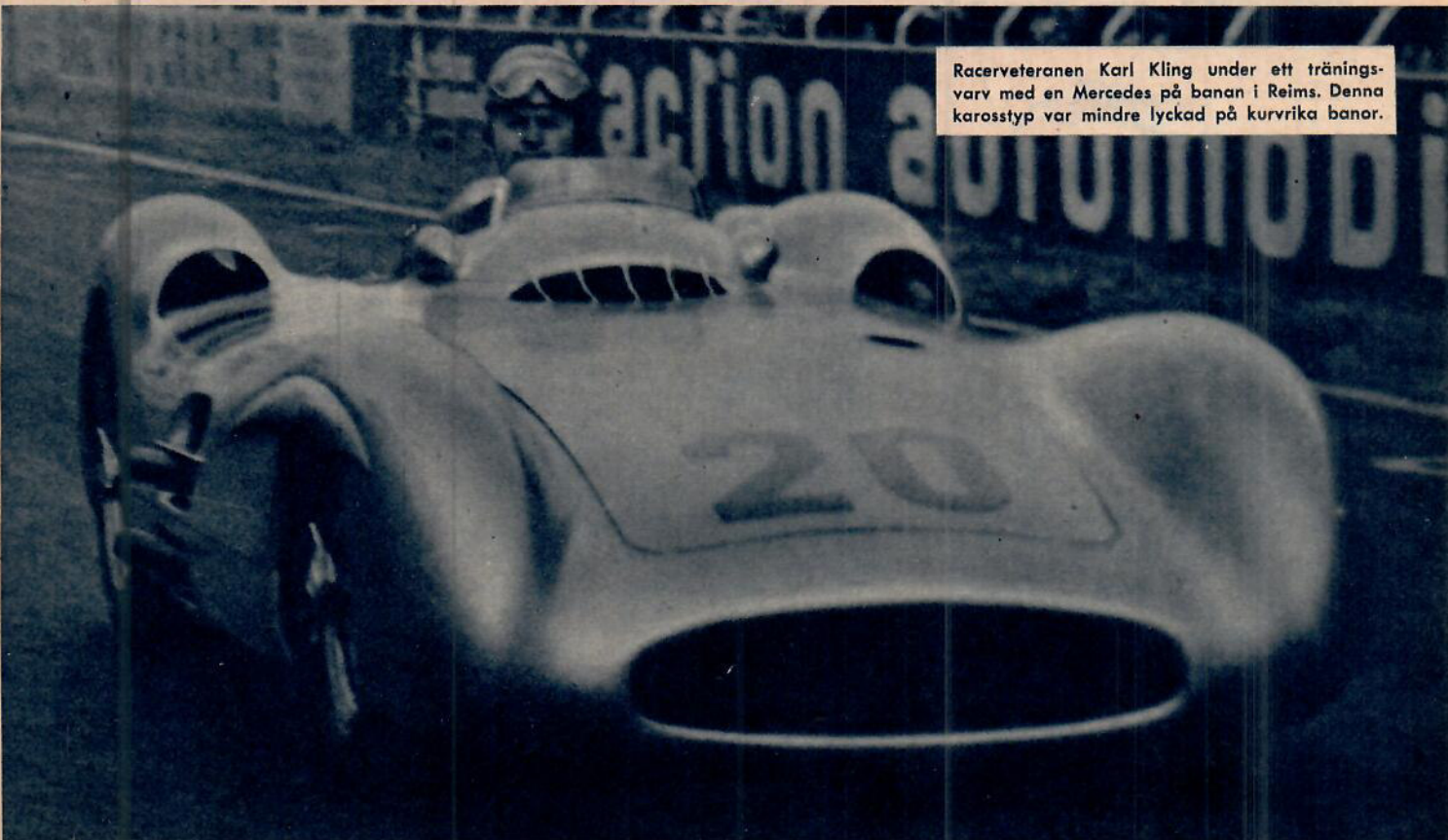
VILKEN LYCKAD DAG!



TV:s samlarserie:
VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

KARL KLING

Racerveteranen Karl Kling under ett träningsvarv med en Mercedes på banan i Reims. Denna karosstyp var mindre lyckad på kurvrika banor.



RATTA RÄTT...



...OCH KOPPLA RÄTT

Sedan bilens barndom har de viktigaste smånöverorganen varit fem till antalet: ratt, gas, broms, kopplingspedal och växelspak. Men utvecklingen trampar i hård takt och om några år kanske vi får gå på Tekniska Museet för att beundra den sista kopplingspedalen och växelspaken. Och kanske fälla en saknadens tår, vem vet. Den tiden, den sorgen. Än så länge hör ju automatlådorna till de lyxigare undantagen, så några ord om kopplingspedalen kan nog vara på sin plats.

LAMELLKOPPLING

För att kunna peta in de olika växlar och mjukt överföra motorkraften på drivhjul, måste vi frigöra motorvarvet från bilens övriga organ. Det gör vi genom att trampa ned kopplingspedalen.

Den vanligaste formen av koppling är den

av friktionstyp. I korta drag består den av en friktionsskiva — lamell — som med kopplingsfjädrar kläms fast mellan motoraxelns sväng-hjul och växellådasaxens tryckskaiva. På så vis överförs motorkraften via växellådan till drivhjul. När vi trampar på kopplingspedalen pressas fjädrarna samman, tryckskaivan skjuts bakåt och frigör lamellen. Motor snurrar fritt.

Hela pedalrörelsen tar »spjörn» mot ett urtrampningslager, vars dimension och smörjning endast är avpassat för kortvariga belastningar. Undvik därför att hålla kopplingspedalen nedtrampad i onödan. Står ni t. ex. stilla i en trafikkö, är det absolut felaktigt att ligga startberedd med ettans växel och kopplingen nere. Urtrampningslagret blir då, tack vare överbelastningen, alltför snabbt nedslitet. Ni kommer lika snabbt iväg genom att lägga i ettan just som kön börjar röra på sig. Under väntetiden skall växeln ligga i nolläge och kopplingen uppe. Ett urtrampningslager är visserligen en både enkel och billig grej, men för att byta ut det måste antingen motorn eller växellådan lyftas ur. Slutsumman brukar inte bli så värst låg!

Lamellen är också en mojang som försliits i proportion till körsättet. Varje gång kopplingen slirar under i- och urkoppling utsätts lamellbeläggningen för slitage och blir tunnare och tunnare. I- och urkopplingen skall därför göras så snabbt och distinkt som möjligt men naturligtvis utan ryck. Att slira med kopplingen i stället för att växla ner är alltså totalt förkastligt. Lika förkastligt är ovanan att köra med vänsterfoten stödjande mot kopplingspedalen. Bilens skakar ju alltid något under gång och fotens stödtryck är då nog för att hela tiden hålla kopplingen på gränsen till slirning.

Alla vitala och rörliga delar på en bil måste ju hållas efter och justeras i takt med förslitningen. Det gäller inte minst kopplingsanordningen. Normalt ska lamellen ha ett spel — »dödgång» — på 10 à 20 mm innan man känner kopplingens fjädertryck. Hur stort spelet bör vara, hittar ni nog i instruktionsboken. Glöm inte bort att då och då kontrollera spelet — det kanske redan = 0? Allteftersom beläggningen slits minskar dödgången och en vacker

dag kör ni med ständigt slirande koppling. Den kontrollen gör ni bäst med handen på pedalen och justeringen är en rätt enkel operation. Jag kan emellertid garantera, att det oftast är ett ganska smutsigt jobb. Lämna det därför med gott samvete till verkstaden — det blir ändå en billig räkning. Men väntar ni tills det är dags att byta lamell, då blir det dyrt.

På slitningsgraden av urtrampningslager och lamellbelägg kan man alltid avläsa förarens skicklighet. En bra förare kan köra utan kopplingsreparationer bilens livslängd ut. För en dålig förare kan kopplingen ryka redan efter några hundra mil. Just ryka! Blir lamellerna tillräckligt misshandlade, blir nämligen friktionsvärmerna så enorma, att det annars så stryktåliga materialet bränns sönder. En sak som händer alltför ofta!

HYDRAULISK KOPPLING

En annan form av koppling, som börjar bli alltmer vanlig, är hydraulisk koppling — s. k. fluid drive eller oljekoppling. En mjuk och behaglig koppling som i sig själv inte fordrar några högre körkunskaper för att fungera till belåtenhet. Ingenting nytt under solen dock. Det gäller också hydraulisk koppling, som dök upp på bilmärknaden redan på tjugotalet — bl. a. på den engelska Daimler. Fördelen är att den arbetar mjukt och tyst och utan att överanstänga förarens vänsterfot. Nackdelen, ännu så länge, är att den stjäl hästkrafter — dvs. den överför inte hela motoreffekten tack vare en konstant slirning. Den passar därför bäst på do'largrin och andra bilmodeller med överflöd av hästkrafter. På småbilar är den ännu så länge tämligen malplacerad då kraftförlusterna rör sig om 3 à 5 procent vid normalvarv.

DAGENS LÄXA

Ur trafiklagstiftningen, 55 § 2 mom.:

Fordon, som drages av motordrivet fordon, skall vara kopplat på ett ur trafik säkerhets synpunkt tillfredsställande sätt. Därest avståndet mellan fordonen överstiger två meter, skall kopplingsanordningen vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt.

Vi hörs igen

Per-Olof Olby

VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

STJÄRNA VID FYRTIO



Livet börjar först vid fyrtio har någon sagt. Därmed avsåg han emellertid säkert inte att det var bästa åldern att börja en karriär som racerförare.

Om man ägnar sig åt att närmare granska den tyske stjärnföraren Karl Klings levnadsöden så kan det emellertid verka så. Kling, som är född 1910, satt nämligen först 1951 bakom ratten på en snabb Grand Prix-vagn.

Detta mål hade han emellertid måst arbeta både länge och hårt för att nå. Han kommer från ett enkelt medelklasshem och när man vet hur dyr racersporten ställer sig för sina utövare förstår man vilka svårigheter Kling hade att kämpa emot.

Med aldrig sinande energi och ett outsläckt bilintresse gav han sig in i 30-talets snabbt växande tyska bilindustri och som 21-årig fick han anställning vid Daimler-Benz-fabriken. 1934 körde han för första gången en egen racervagn, en 750 cm³ BMW-Wartburg.

Han blev senare förflyttad till Daimler-Benz-verkens huvudfabrik i Untertürkheim, i hans uppgift rörde inte alls den avdelning han helst ville bli placerad på — avdelningen för tävlingsvagnar.

1937 trodde han sig emellertid stå målet nära. Den legendariske Daimler-Benz-ledaren Neubauer lät honom då följa med till den tyska motorsportens högberg Nürburgring för att provköra. Men den försiktige Neubauer avbröt provkörningarna innan Kling hade fått sin chans på grund av att allt för många olyckor hade inträffat med rutinerade förare. Han blev emellertid överflyttad till tävlingsavdelningen och fick följa med på alla större tävlingar runt om i Europa.

1946, då de första tävlingarna efter kriget kördes, fanns Kling åter på sin plats i Daimler-Benz-stallet. Fabriksledningen lade emellertid då inte ner något större arbete på denna avdelning utan Kling spårade på sommaren 1946 upp en BMW av typ 328 vilken han köpte för egen räkning och satte i körbart skick. Trots den svåra bensinbristen anordnades en del tävlingar och den 29 september startade Kling i sin första tävling med BMW:n. Han blev efter en hård körning tvåa i sin klass

men det viktigaste med denna tävling var att han där lärde känna en man som kom att betyda mycket för hans utveckling. Mannen var Ernst Loof, konstruktören till »Veritas» sportvagn som var den första tyska sportvagnen i tvålitersklassen efter kriget. Kling hade bestämt sig för att köpa en sådan vagn men Loof hade andra planer. Han hade lyckats rädda undan en av de båda berömda BMW-byggda »Brescia»-modellerna från krigets förödelse och detta racerfullblod ställde han nu till Klings förfogande för en stor tävling i Hockenheim på våren 1947.

Från och med den dagen kände alla motorintresserade i Tyskland till Klings namn. Bara det att vagnen fanns kvar var en sensation och när sedan Kling segrade med en medelhastighet av 152,9 km/t var hans genombrott ett faktum.

1951 kom han tillbaka till Daimler-Benz-stallet och i januari finner vi honom tillsammans med Fangio och Lang i Argentina där han ställde upp med Mercedes i trelitersklassen i två stora tävlingar. Mercedes hade då svårigheter med förgasarinställningen men ändå lyckades Kling belägga en fin andraplacing.

Därmed var hans mål att bli internationell toppförare nått. 1952 kom den då 42-åriga Kling tvåa i Mille Miglia med en 300 SL. Samma placering fick han i en stor tävling i Bern. Huvudpunkten den säsongen och i hela hans karriär var dock en mycket meriterande seger i »Carrera»-loppet som går genom hela Mexico och Mellan-Amerika. Segertiden var nytt rekord. Det året blev han korad till »Årets bästa idrottsman» av en enig tysk press.

1953 gick han över till Alfa-Romeo-stallet där han skulle få bättre träningsmöjligheter. Hans sejour där var dock mindre lyckosam. 1954 var han tillbaka hos Mercedes och i årets första Grand Prix-tävling stod han mellan Fangio och Ascari på startlinjen och efter en hård och jämn kamp gick han och Fangio i mål hjul vid hjul och delade förstaplatsen.

Det är mycket mer man skulle kunna skriva om Karl Kling, men man kan nöja sig med att konstatera att motorsporten i Karl Kling har en verkligt representativ förgrundsfigur.

Erfaret båtfolk väljer ...

När isarna lossar och våren kommer — då är det dags för Spar-Var. Erfarna båtägare vet att de kan lita på Spar-Var, som därför också sedan många år är Sveriges mest sålda båtlack. Spar-Var ger båten vacker, hållbar yta, som tål påfrestningar och håller sig ljus och spegelblank hela säsongen.



SPAR-VAR



DEN POPULÄRA

*Spar-Var-kalendern 1957
är nu klar*

Den innehåller bland mycket annat en intressant artikel om seglingsteori, ett trevligt ELD-kåseri, tips till den som skall köpa begagnad motorbåt, vägledning för utlandsresor med båt och första hjälpen vid olycksfall. Som bilagor får Ni ett praktiskt utrustningsschema, och ett separat kort med sjöregler.

STOR FÄRGFOTO PRISTÄVLING

*Brakar Ni FÄRGFOTO-
GRAFERA till sjöss?
Dorch, Bäcksin inbjuder
landets alla färgfotoama-
törer till en trevlig pris-
tävling med många vär-
defulla priser. Läs allt om
tävlingen i årets Spar-
Var-kalender!*

DORCH, BÄCKSIN & CO:s AB — GÖTEBORG

Dorch
EN
PRODUKT

Nytt amerikanskt

"LATMANSVAX"

vaxar **fast** -
snabbare än flytande!



Dagens sanning: Nu har Du Pont löst vaxningsproblemet! Latmansvax är ett fynd för Er som vill ha bilen långtidsvaxad och högglänsande — utan att tråla i timmar. Köp med Er en burk Latmansvax i dag!

Dessutom:

Snabbtvätta med Du Pont Car Wash

Ge kromglans + rostskydd med Du Pont Chrome & Metal Polish

Gör däckena fina med Du Pont Tire Black

A-B DULAC



Generalagent för E. I. DU PONT DE NEMOURS & Co Inc.,
Fabrics and Finishes Dept., Wilmington, Del., USA.

STOCKHOLM
GÖTEBORG
MALMÖ

Bulta på båten

(Forts. fr. sid. 26)

Nu är det dags att äntra farkosten och ta en titt på inredning och motor. Börja med att lyfta på durkarna och titta på bordläggningen. I vanliga fall går inte mönjan lika högt som vattenlinjen varför ett fel man eventuellt gick förbi utombords i samma höjd avslöjas på insidan. Hammaren har man fortfarande i handen medan man försynt frågar om avgasröret är av koppar eller järn. Blir svaret järn, lägger man upp sin oskyldigaste min och klappar till på röret med hammaren. I nio fall av tio går hammaren tvärs igenom röret vilket i så fall är moget för byte.

Den där motorn ser väldigt prydlig ut. Nymålad och grann men har inte säljaren papper på att den är nyrenoverad finns det all anledning att vara skeptisk mot målarfärgen. Färg har en underbar förmåga att dölja eventuella sprickor i godset. Var kritisk med alla rostfläckar, särskilt sådana som verkar ha runnit längs blocket. Det blir lätt porer i motorblocket och misstänker man en sådan lönar det sig att peta litet på fläcken med ett vasst föremål för att se hur djup den är.

Punkt nummer två på motorn gäller avtappningshälen. Är dessa alldeles rostiga måste de igen-slammade hälen gängas om och i fortsättningen räkna med läckage från stället. Avtappningshälet på en A-Ford motor (mycket vanligt förekommande på äldre inom-bordare) sitter på blockets bak-kant och när vi i alla fall är här och rotar kan vi kasta ett öga på packboxarna på propelleraxeln vid backslaget. Här får ingen olja läcka ut. Efter detta bör man helst få höra motorn igång

för att kunna avgöra om några lager har börjat tröttna. För den sakens skull är det bäst att anlita en motorkunnig bekant. Gäller det en utombordare får man vara extra noggrann med att akterspegelns virke på båten är friskt, i annat fall kan det hända att näcken tar hand om motorn. De flesta motorbåtar nuförtiden har rattstyrning och överföringen till rodet sker via wirar och block. Blockens trissor måste löpa jämnt och lätt och wirarna får inte vara rostiga med utstickande kardeler. Styrningen på en båt måste vara absolut perfekt, precis som på en bil.

Överbyggnaden och däckets får avsluta den här korta felsökningen. Är däckets nåtat är det inte trevligt om näten ser ut som riksettan under tjällossning. Det är ett ganska knepigt göra att nåta ett däck och varven tar bra betalt för jobbet. Överbyggnadens och vindrutans fogar bör kollas och särskilt akt bör läggas vid att inte tappningen släppt.

På akterdäcket eller däckskanten kanske fernissan har vitnat. Det skall man inte ta så allvarligt vid sig av. Det brukar nämligen vara dubbel träbeläggning på sådana ställen och det är fullt naturligt med vitheten. För säkerhets skull kan man skrapa litet försiktigt med en sickling och i de flesta fall kommer friskt trä fram. Gör det inte det väntar en dryg räkning från det varv som får hand om båten.

Och så till sist. Lägg inte så stor vikt vid inredningsdetaljer som dynor och skåp eller förkromade knapar och beslag. Räkna istället med att varje dålig plank i bordläggningen betyder 200 kronor extra i utgift och att en motor av sällsynt fabrikat blir dyr i service och reservdelar.

Reasnabb...

(Forts. fr. sid. 47)

hela äventyret från det ögonblick jag gick i spinn tills jag hamnade i marken varade omkring 90 sekunder. Uthoppet kom i sista stund — man hoppar inte gärna från lägre höjd än 300 meter.

Så berättar Lennart Ebbekke själv lugnt och sansat om sitt vådliga äventyr. Han är ingen hjälte i kurskamraternas ögon. Bara en vanlig kille med tur. På samma sätt skall de själva rädda sig till livet om de hamnar i samma situation — inte tal om annat!

Dagen efter fallskärmshoppet flög inte Lennart Ebbekke. Han hann helt enkelt inte. Läkaren skulle titta på honom. Och så skulle det skrivas rapport. Men dagen därpå var han uppe i det blå igen.

SPORT GER SNABBHET

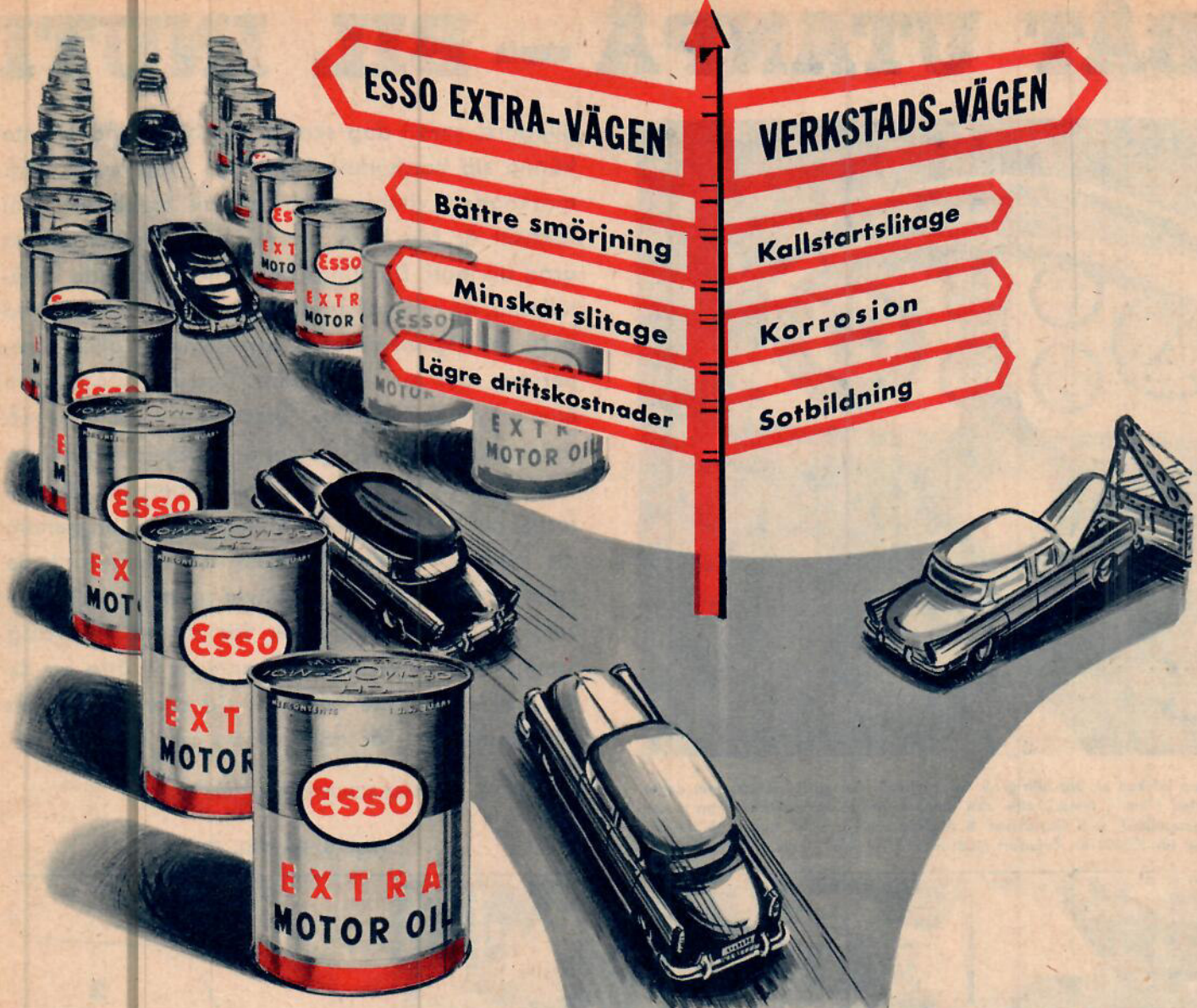
Lennart Ebbekke och hans kurskamrater kom till Säve från Ljungbyhed. Där hade de flugit rea i »gamla» J 28 B och C. Nu fick de lära om på nytt. Flygande Tunnan blev en ny, spännande upplevelse. Först gick man grundligt igenom alla reglagen i Tunnan, deras placering och funktion. Sedan tutades alla övriga data om planet, dess farter och uppförande in. Så var det dags att äntra karran — för att under sammanlagt fem timmar köra runt på marken! Så kom den stora dagen — en dag med vackert väder. Det blev vanlig enkel mål-flygning och träning av land-

ningsvarv på 1.000 meters höjd. Landningen gick perfekt första gången — det gör den alltid som regel för då skärper grabbarna sig för ett bra resultat. Typin-flygningsskola på 40 timmar, enskilda övningar för att få full kännedom om planets karaktär, mer avancerade övningar och till sist fullt stridsmässiga uppgifter gav snart Lennart Ebbekke och hans kurskamrater 150 timmar i luften med J 28:an. Det motsvarar ungefär ett års flygning.

Reaktionssnabbheten. Den tränar reaflygarna upp genom att spela inomhusfotboll, tennis, bordtennis, bandy, ishockey och andra bollsporter. Lerduveskytte är en annan viktig gren i den träningen.

Idrottsträningen ger inte bara reaktionssnabbhet. Den stärker konditionen också. Och kondition och styrka måste en reaflygare ha. I en manöver som ger en belastning på 3 g sitter en reaflygare med ett tryck motsvarande en 80-kilos potatissäck över nacken. Vid många av stridsmanövrerna uppstår belastningar på hela 6 g och när Lennart Ebbekke sköts iväg i katapulstolen vid fallskärmshoppet fick han 16–18 g — men givetvis bara under bräkdelen av en sekund.

— Jag tyckte jag kände mer av g-kraften när jag sköts iväg några meter i nödsimulatoren nere i Ängelholm, säger Ebbekke själv. Svenska reaflygare är fräna gossar genom att de kan sin sak, kan flyga. Men innerst inne är de vanliga, enkla grabbar med mottagligt sinne för det nya i tiden.



Välj rätt väg -välj **ESSO EXTRA** vägen

Ni behöver inte tveka ett ögonblick om kortaste vägen till lägre driftskostnader och rationell motorvård. Välj ESSO EXTRA-vägen och Ni väljer den rätta vägen.

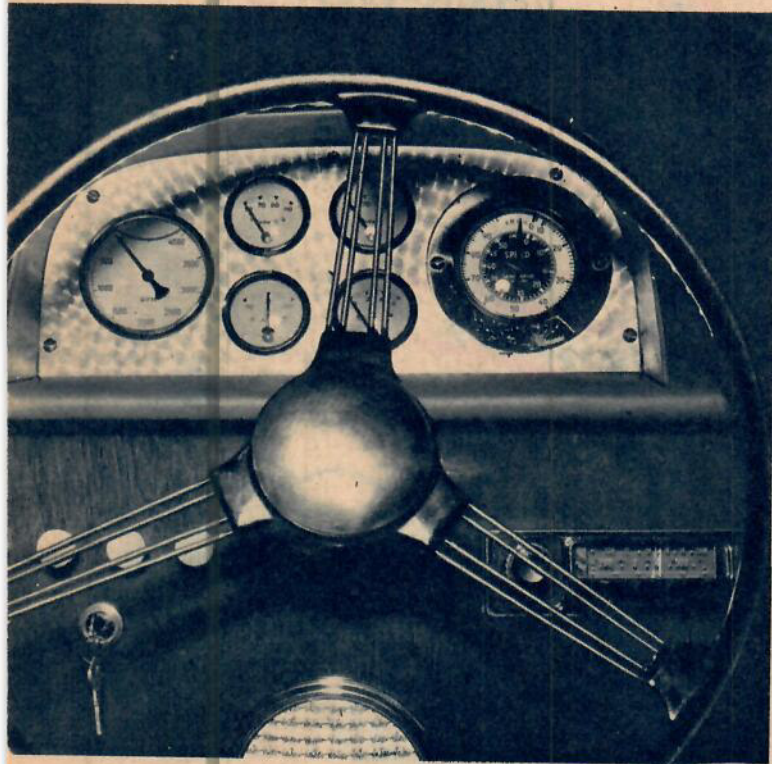
Med ESSO EXTRA MOTOR OIL har Ni alltid rätt olja i motorn. Den smörjer lika bra mitt i smällkalla vintern som under den varmaste högsommardag. ESSO EXTRA MOTOR OIL är den oöverträffade smörjoljan för alla motorer vid alla motortemperaturer under alla körförhållanden.

ESSO EXTRA MOTOR OIL
är temphärdad, d. v. s. den är så gott som helt oberoende av temperaturen. Den blir inte för tunn vid hög värme och inte för tjock vid sträng kyla.
ESSO EXTRA MOTOR OIL 10W/30 (oljans typbeteckning) har den tunna SAE 10W-oljans fördelar i startögonblicket, d.v.s. omedelbar smörjning — samtidigt som den har den tjockare SAE 30-oljans smörjande förmåga vid höga motortemperaturer.

OBS! ESSO EXTRA MOTOR OIL + ESSO EXTRA Bensin = maximal effekt.

Byt till **ESSO EXTRA MOTOR OIL**
— *oljan som alltid är rätt olja*

BÅT UTANPÅ — BIL INUTI



Mera bil kan en båt aldrig bli. Sportbilsratt, hastighetsmätare, som anger farten i km/h, temp., olje- och ampèremätare, varvräknare finns i den lättmetallbåt, som Gustafsson & Anderssons Varvs AB byggt på beställning för 55.000 kr. Toppfart med en 215 hk Ford Mercury V-8: 30 knop!

Bilägare, som i dag skaffar sig båt, behöver inte känna sig bortkomna i det nya »fordonet». Båtmarknaden vimlar nämligen av farkoster, som faktiskt är båt bara utanpå men i allra högsta grad bil inuti. Där finns de härligt stoppade bilfåtöljerna, de bilinspirerade instrumentbrädorna med både hastighetsmätare, varvräknare, olje-, temperatur- och ampèremätare. Den moderna sportbilens välvda vindruta skyddar för sjövind och saltstänk. Och ratten, ja det är precis som att hålla trissan i den kära bilen. Givetvis betyder bilkomforten att båten blir en smula dyrare. Men genom att svenska båtkonstruktörer har anammat de amerikanska idéerna behöver man inte längre betala några fantasipriser för att få en fräsig familjeracer i sjön. Här presenterar vi åtta av de mest bilinspirerade båtarna, sju svenska och en amerikansk. Ni får gärna ratta den rätta för er!

Av LASSE SCHULTZ Foto: Åke Borglund

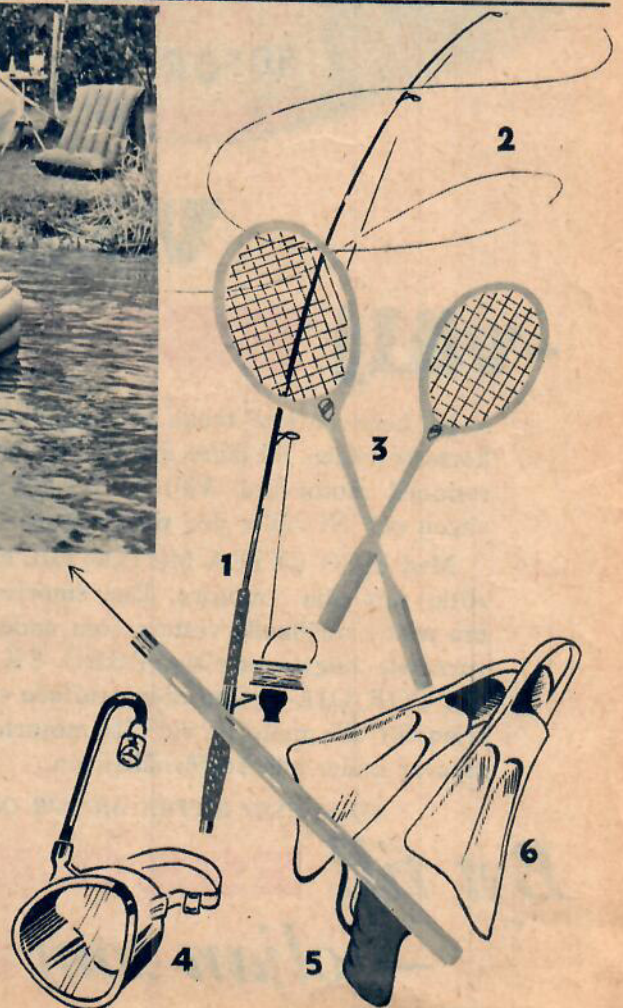
FORTS. PÅ SID. 58



Fotot ovan visar en gummikanot och olika campingartiklar från METZELER, som också tillverkar uppblåsbara madrasser i alla tänkbara storlekar och prisklasser. Teckningen t. h. visar SPORTEX-produkter, 1) glasfiberspö och rulle för den kräsne sportfiskaren. 2) perlonlinan »Fisherman», oöverträffad i hållbarhet 3) badmintonrackets i plast, utbytbar ram. 4) cyklopöga med välplacerad snorkel, naturligtvis från BARAKUDA, som också tillverkar dykaraggregat, harpungevär (5), simfenor (6) och all övrig utrustning för sportdykaren. Våra artiklar finns i väl sorterade sport- och järnaffärer. Begär prospekt!

UNDERVISNINGSTJÄNST AB

Värmlandsgatan 16 • Göteborg C • Tel. växel: 14 08 28



MIERA GULD



än något annat svenskt cykelmärke

Det ligger guld i Crescent — som sedan årtionden visat att den är segrarnas cykel. VM-guld, Olympiskt guld, 14 Nordiska Mästerskap, 73 Svenska Mästerskap, och 11 Sex-dagarssegrar etc. har vunnits på Crescent. Erfarenheterna från dessa tävlingar kommer vardagscyklisten till godo i form av lätt gång och kvalitet i varje detalj.

Endast Crescent ger Er allt detta

DET LIGGER GULD I

Crescent

SJÄLVCENTRERANDE FRAMHJUL håller hjulet automatiskt i linje med ramen, när cykeln bäres eller parkeras.

LÄTTGANGSLAGER som är precisionsslipat med en noggrannhet av 5 tusendels mm.

PACKNINGSHÅLLARE med verktygskassett av plast. Kassetten låses samtidigt med cykeln.

FÄLLBART BÄRHANDTAG av lättmetall, placerat så att cykeln lätt kan bäras med en hand.

NYMOLIGHT. Elektriskt baklyse med "kattöga", som lyser med rött ljus bakåt och åt sidorna i en vid sektor.

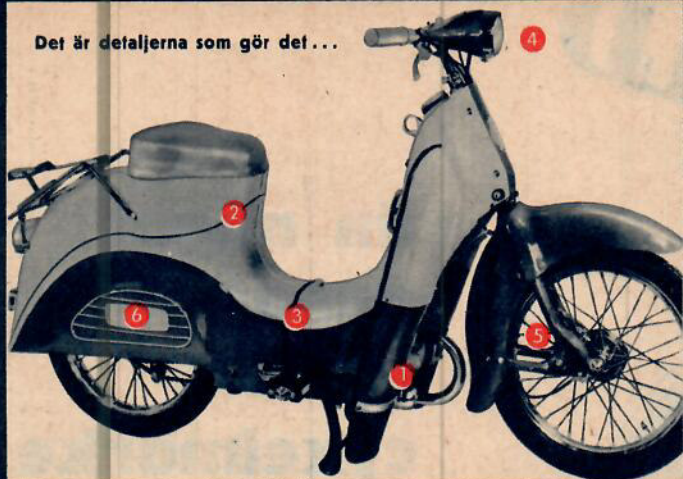
NYMODYN. Specialbyggd cykelbelysning kombinerad med expanderande framhjulsbroms (mot extra kostnad).

TORPEDO VÄXELNAV helt inbyggd i navet. Triplex-Torpedo med tre växlar (mot extra kostnad).

VÄRLDSMÄSTARCYKELN

NYMANS UPPSALA

Det är detaljerna som gör det ...



— en mopedscooter
för svenska vägar

FRAM KING BOLAGEN
UPPSALA HÅLSINGBORG

- 1 Victoria-motor (R 50) med handstart av ny konstruktion samt effektiva ljuddämpare
- 2 Kaross, av plåt och tryckgjuten lättmetall samt frontsköldar med gummistänkskydd
- 3 Elegant tvåfärgslackering
- 4 Inbyggd, justerbar strålkastare
- 5 Bottenlänkgaffel och inbyggd, godkänt stödlås
- 6 Bakhjulsfjädring

ÖRLOGSFLOTTAN

anställer i
juli 1957 sjö- och
tekniskt intresse-
rade unga män i
åldern 17—23 år

MASKIN-
AVDELNINGEN

eldare (turbinmän)
elektriker
ubåtsmotormän



HANTVERKS-
AVDELNINGEN

torpedhantverkare
artillerihantverkare
radiotelegrafister



Ansökningsti-
den utgör den
1 juni

FORSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ
BOX 412 — STHLM 1

Sänd broschyren FLOTTAN KALLAR
och ansökningsformulär till

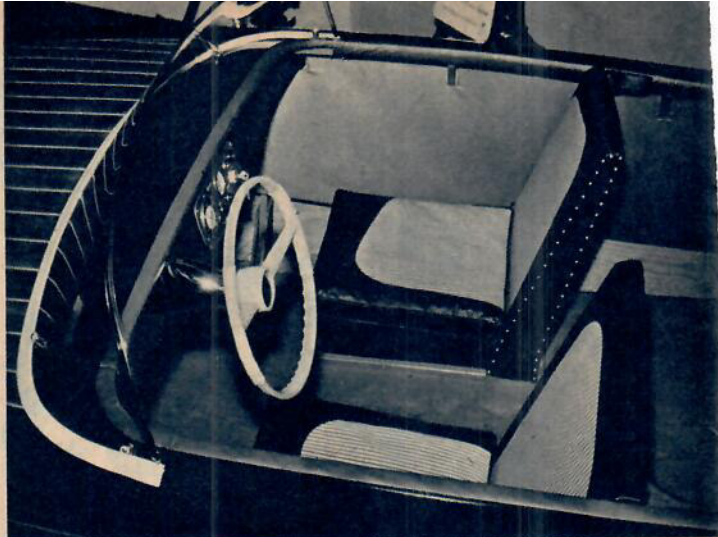


Namn

Adress Postadr.

FORSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

TV 9-57



Ratt, instrument och säten, allt påminner om en sportbil. Hela härligheten finns emellertid i den amerikainspirerade familjeracer, som Åke Sundstedt konstruerat och som kostar 3.950 kronor utan motor. Med en 35 hk »snurra» är toppfarten 27 knop. Måtten på racern är 4,85×1,50 meter.



Glasfiberbåten Svalan är ett mera stillsamt försök att få bilinteriör på förarplats. Varvräknare, olje- och temperaturmätare samt en enkel men »billiknande» ratt är emellertid ett bra steg på vägen. Pentas 50 hästars BB-50-motor ger ca 20 knops fart. Pris komplett 15.100.

Här smakar det bil igen. Lättmetallracern Tärnan har förutom instrumentbräda och en fräsig sportbilsratt nära nog en panoramavindruta. Även i Tärnan sitter en Penta BB-50-motor som ger över 22 knops topphastighet. Priset är (med vinkelväxel) 14.900 kronor.



Owe Forslund har också blivit bilinspirerad i sitt båtbyggeri. Den här Ess-båten, modell Flying, har instrumenten infällda direkt i träpanelen. Obs. handskfacket t. h.! Fart med 60 hk 20 knop, med 215 hk 35 knop. (FORTS. PÅ SID. 61)



Hasse Nilsson, Löderup

Min lyckligaste fiskedag

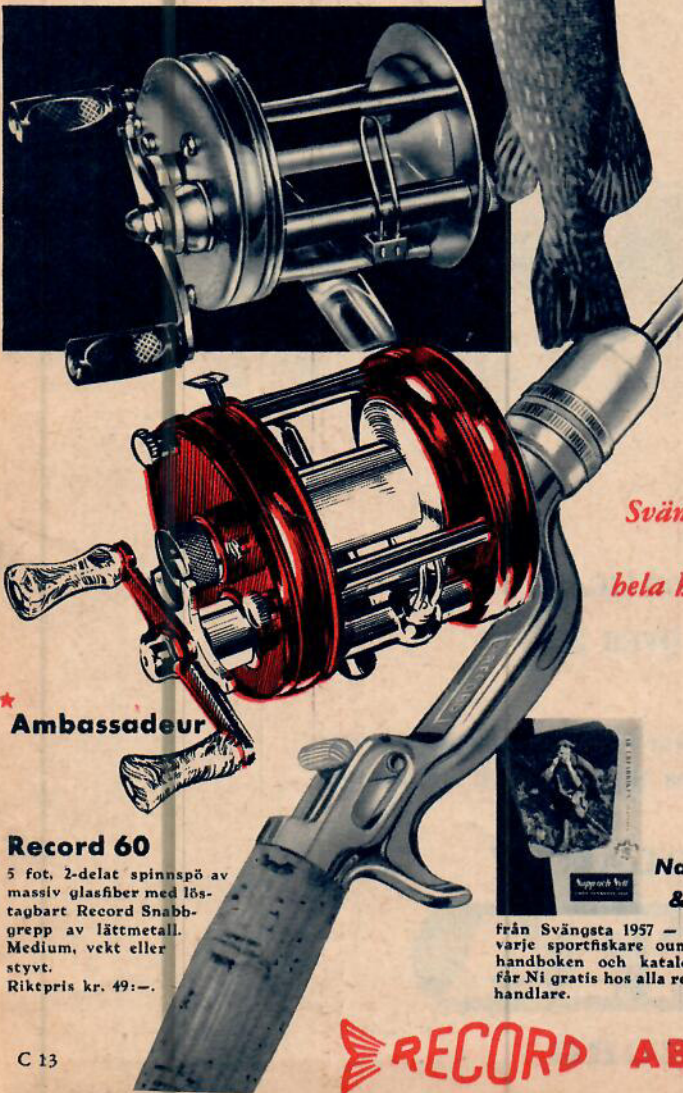
★ Ambassadeur

med sin tekniska fulländning är spinnrullen som står i absolut särklass i hela världen. Frikopplad spole i kombination med revspridare och slirande vev är några av finesserna. Den är lika lämplig för såväl nybörjare som experter. Mod 5000 riktpolis kr 150:—, Mod 6000, med extra stor linkapacitet, riktpolis kr 175:—.

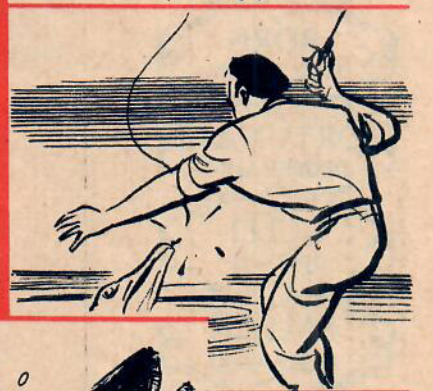


Record 1800

är en allround rulle i elegant och kraftigt utförande. Balansbroms med finjustering ger i förväg garantier för långa och säkra kast. Riktpolis kr 53:—.



Den 13 maj åkte jag ut på morgonen till Lomma och kastade. Det brukar stå gäddor på lur där bland gamla pålar och ålhommor. Jag fick en medelstor fisk och blodad tand. På kvällen for jag ut igen och satte igång med ett Record Favourite vassdrag. Jag hade bara hunnit göra 3 kast, så ringde det på stora klockan. Fisken hade en alldeles bestämd uppfattning om färdriktningen — rakt motsatt min. Efter en bra stund måste den emellertid ge sig, men alldeles som den kom till ytan gick stältafsen av! Jag tog ett desperat fribrottningsgrepp på gäddan och lyckades kasta upp den på land — den vägde 17,5 kilo och renderade mig första pris i gäddklassen i 1956 års tävling om största fisken samt Recordnålen i guld. Både spö, rulle och bete var av Svängstas fabrikat.



*Svängsta
beten
bela hemlig-
beten*

★ Ambassadeur

Record 60

5 fot, 2-delat spinnspö av massiv glasfiber med löstagbart Record Snabbgrepp av lättmetall. Medium, vekt eller styvt. Riktpolis kr. 49:—.



**Napp
& Nytt**

från Svängsta 1957 — den för varje sportfiskare oumbärliga handboken och katalogen — får Ni gratis hos alla redskaps-handlare.



ABLU



RECORD AB URFABRIKEN • SVÄNGSTA

CAROLA
STRÖMSTAD

EROS
STRÖMSTAD

INGEGERD
HAMBURGSUND

HARRY
HOVENÄSET

ELSA
BLEKET

HAMLET
KYRKESUND

VINGA
MARSTRAND

NORMA
DONSÖ

ELLA
STYRSÖ

MERKUR
STYRSÖ

JUNO
TRÄSLÖVSLÄGE

TORA
BRANTEVIK

VALE
HASSLÖ

BORE
KARLSHAMN

FORTUNA III
DEGERHAMN

GULLI
DJURSVIK

BALDER
KÅLLANDSÖ

ARGUS
KÅLLANDSÖ

STORÖ
BENGTSFORS

ASTRID
SKILLINGE

ELSI
OSKARSHAMN



Några Penta-leveranser till fiske- och fraktfartyg



*"Hamlet",
Kyrkesund*

FÖR SÄKER DRIFT...

PENTA MARINDIESEL

NI KAN INTE KÖRA BILLIGARE

**NI FÅR SERVICE PÅ ÖVER 200
PLATSER**

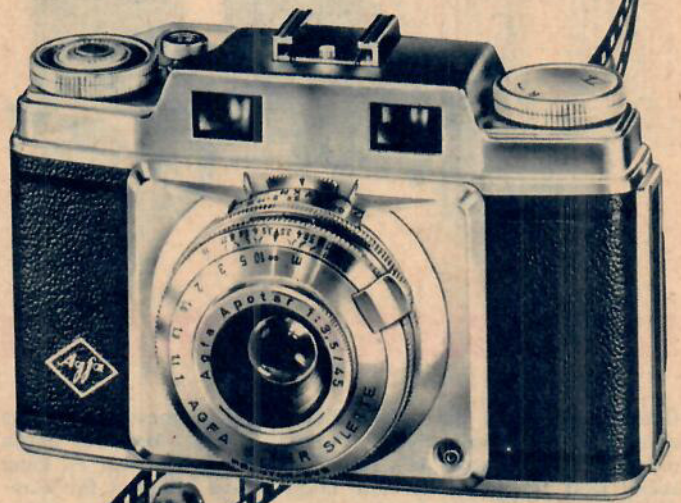
Utöver dessa leveranser har vi f. n. ett flertal motorer
i beställning för leverans till fiske- och fraktfartyg.

AKTIEBOLAGET

PENTA

GÖTEBORG

Alla motiv klara för Agfa...



AGFA SILETTE är den perfekta småbildskameran, lika behändig i formatet som den är att handskas med. De tekniska finesserna står på toppunkten för en kamera i denna prisklass: snabbframmatning av filmen, spärr mot dubbel-exponering och blanka rutor, självutlösare m. m. Finns även med kopplad mätsökare eller inbyggd exponeringsmätare.

Se de olika modellerna hos Er fotohandlare. Riktpriser från Kr. 129:—.

...och
Agfa
film

Det finns en Agfafilm för varje kamera. I svartvitt eller färg fångar Agfafilmerna alla nyanser, lätta eller mättade och exakt som Ni ser dem.

Alla kan färgfotografera med en Agfa-color film i en helt vanlig kamera. Rådgör med Er fotohandlare om vilken film som bäst passar Edra behov.

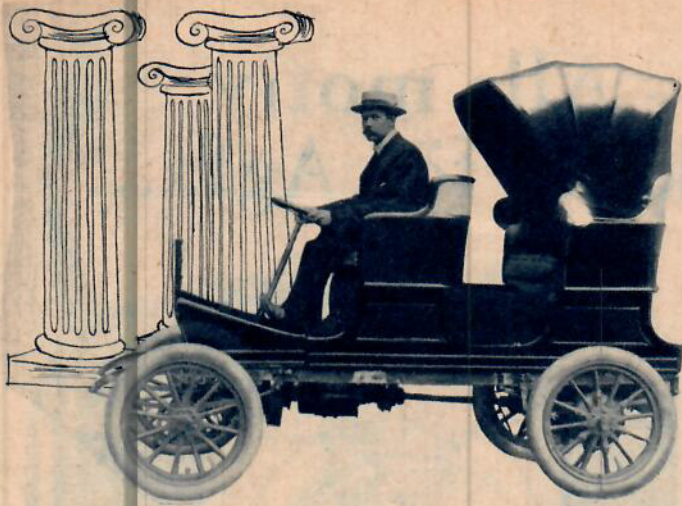


Bli **A**-fotograf
med  kameror
och film

Vindö är en svenskbyggd båt med bil i. Visserligen sitter instrumenten vid sidan om ratten men varvräknaren, olje- och temperaturmätaren finns där liksom tändningsnyckel och självstart. En Penta BB-50-motor med vinkelväxel ger 18 knops toppfart. 12.500 kr på bordet och båten blir er.

Den enda amerikanska båten i samlingen är Aqua Speed. Här är instrumenten helt bilplacerade och ratten är en lyxig sportbils. Motorn i åket är en 65 hästkrafters Universal och den ger en högsta fart av 22 knop. Priset är också det en smula amerikanskt, Aqua Speed kostar 13.900 kr.

Till sist ännu en av Owe Forslunds båtar med massor av bil i sig, Ess-båt modell Skiing. Här är instrumentpanelen ännu mer bilmässig än i Flying. Fartresurser med 60 hk motor 24 knop, med 215 hk hela 30 knop.



KLASSISKA KNUTEN

Överallt i världen där bilen blivit i det närmaste var mans egendom är intresset stort för klassiska bilar. Man vill gärna veta litet om sin egen bils föregångare, och har man en gång börjat med det dröjer det inte länge förrän intresset för klassiker blommar upp ordentligt. Så småningom till den milda grad att man kanske skaffar sig någon av de gamla läckerbitarna och rustar upp. Här i Sverige har veteran-fantasternas antal ökat oroväckande på sista tiden och åtskilliga är de som under resor på landsbygden tittar in i gamla lador och stall (en mycket vanlig fyndplats) för att bland gamla kärror och vagnar hitta någon gammal fin årgång.

Tillhör ni den här kategorin av bilintresserade är ni hjärtligt välkommen med frågor till Klassiska Knuten. Märk bara kuvertet »Fråga Linn» och sänd in frågan till Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm Va.

Fråga: Vilken var den första kompressormatade bilen?

Booster

Svar: Amerikanska Chadwick 1908, som hade en trestegs centrifugalkompressor, driven med rem från svänghjulet med 20.000 v/min. Den komprimerade endast luft, liksom kompressorerna på senare Mercedes sportvagnar.

Fråga: Vilka bilar har tillverkats längst?

Vadslagning

Svar: Citroëns framhjulsdrevena fyra har byggts sedan 1934 (dvs. i över 20 år); T-Forden 1908—27 (19 år); Rolls-Royce Silver Ghost 1907—25 (18 år). Jowett »Flata tvilling» har rekordet för motortyper men satt i olika bilar 1910—53.

Fråga: När började amerikanska Ford med separatfjädring fram i serieproduktion?

Fordfantast

Svar: 1949.

Fråga: Vad betyder förkortningarna a) AC, b) SS, c) HRG, d) D-B?

Bildille

Svar: a) Autocarrier (en trehjulig bil, ursprungligen för varu-transport, b) Swallow Special, c) H. R. Godfrey, d) Deutsch & Bonnet.

Fråga: Vilken bil var den första, som byggde in strålkastarna i framstänkskärmarna?

Anno dazumal

Svar: Amerikanska Pierce-Arrow 1914.

Fråga: När slogs Daimler och Benz ihop?

Sven A-1

Svar: 1926.

Fråga: Vilken var den första bilen med torsionsfjädring?

Oldboys

Svar: Torsionsfjädring dyker första gången upp (i kombination med kvartselliptiska fjädrar) i bakfjädringen på 1920 års Leyland Eight, en lyxbil ritad av den berömda racerföraren och konstruktören J. G. Parry Thomas. Bland övriga nyheter på denna vagn märks krängningshämmare och vakuumservobromsar.

Fråga: Vad menas med Volvo Carioca?

Hisinge-Rolls

Svar: »Carioca» var en populär benämning på Volvos första strömlinjeformade modell, PV 36 från 1935. Den hade en för sin tid mycket modern kaross och var den första Volvon med separatfjädring fram. Motorn var en 84 hk sidventilsexå, och frihjul kunde fås på begäran.

Fråga: a) När tillverkades den första MG-vagnen? b) Har typbeteckningen Magnette använts av MG innan den nuvarande täckta modellen döptes till MG Magnette?

Vintage

Svar: a) 1923. b) Ja, det har funnits en öppen tvåsitsig MG med typbeteckningen »K 3» Magnette.

Fråga: Vilken modell av Bugatti anses som den förnämligaste?

Klassiker

Svar: Modell 59 vars 3,3 liters kompressormatade motor bromsade 260 hk vid ungefär 6.000 v/min.

IFA WARTBURG

... vårens vagn

Trots att IFA Wartburg — den kontinentala skönheten — introducerades så sent som i juni i fjol har den hunnit med att få många goda vänner bland svenska bilister. Nu är 1957 års modell — vårens vackraste vagn — här, provkör den!

Wartburg ger Er mer...

— många större vagnars egenskaper till småbilspriser: Snål, säker, accelerationsnabb 3-cylindrig 2-taktsmotor. 4-växlad med rattväxel, frihjul, framhjulsdrift, central-smörjning. Över 120 km/tim. Rymlig 4-dörrarsbekvämlig pontonkaross. Odelade fram- och bakrutor. Luftkonditionering. Svensk lackering...



Wartburg-nytt i år

- 45 hkr
- Bosch tändsystem
- Mjukare bromspedaltryck
- Utsökt ylleklädsel
- Effektivare ljuddämpning

...för endast **7.400:-**

med värme fritt Trelleborg exkl. leveranskostnad och oms.

Generalagent:

Svenska Bilimporten aktieförakt

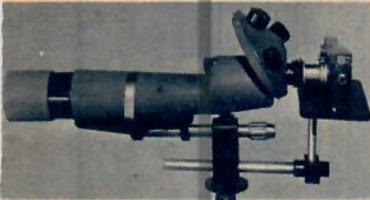
Stockholm. Tel. 54 04 30, 54 04 70 • Återförsäljare över hela landet

TELESKOP FÖR FOTO

Finns det någon som hört tala om en amatör med ett teleobjektiv med två m brännvidd?

Nu har emellertid Bushnell Optical Co of America i Pasadena lanserat ett teleskop med kameraadapter, som ger fantastiska möjligheter till att ta fjärrbilder. Adaptern kan anpassas till de flesta stillbildskameror för småbild och 6x6 cm-formatet samt till 8 och 16 mm filmkameror.

Bushnell Spacemaster Telescope levereras med okular för 15, 20, 25 och 40 gångers förstoring. Då kamerabrännvidden skall multipliceras med förstoringstalet blir den totala brännvidden med ett 50 mm objektiv upp till två m! Teleskopet finns ännu inte i Sverige. I USA kostar Spacemaster med adapter ca 600 kr.



Här har ett Spacemaster-teleskop kopplats till en Leica. Adaptern ger stadig och ljusstät koppling.



Bild tagen med 58 mm-objektiv...

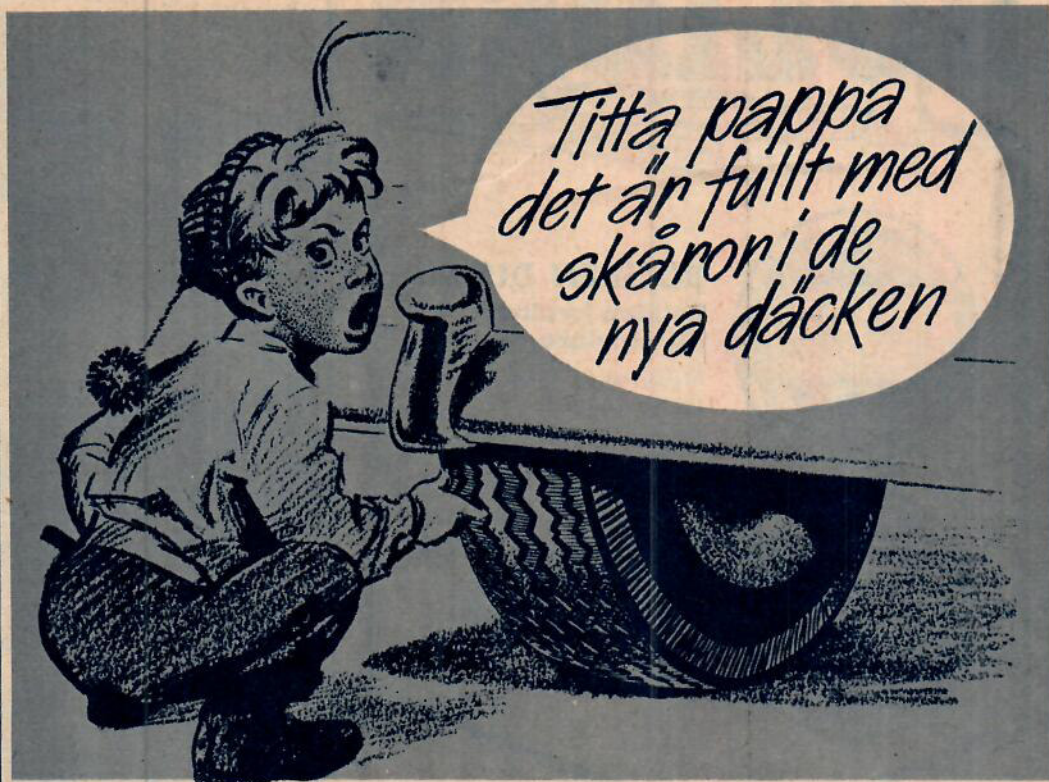


och med Spacemasters 15-okular!



40X-okularet ger 2,3 m brännvidd.

TEKNIKENS VÄRLD 9/57

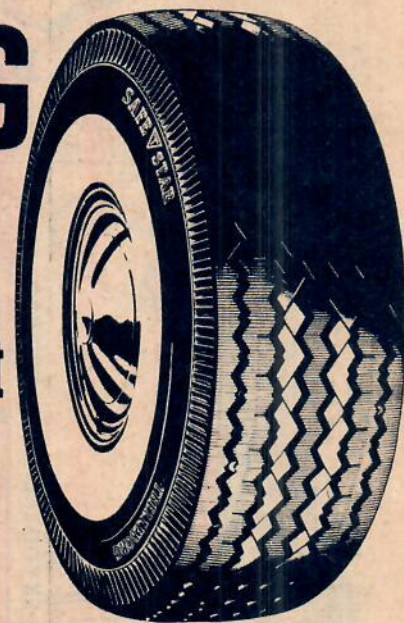


TRELLEBORG

*redovisar nya resultat
av de berömda ▽-provningarna*

det nya sajpingsdäcket

Sajpade däck — TRELLEBORG-däck med de långsgående ribborna tvärsnittsade enligt patenterad metod — har visat sig överträffa alla förväntningar i fråga om ökad dragkraft och livslängd. ▽-provningarna visar att **SAFE ▽ STAR** det nya slanglösa TRELLEBORG-däcket med extrabred, sajpade slitbana är överlägset både i ekonomi och säkerhet.



Vit sida

med svart trottoarskydd
SAFE ▽ STAR finns även med vit sida. Trottoarskyddet av svart gummi både pryder och skyddar vita sidan...

▽-elegans
som står sig



SAFE ▽ STAR

-provat för Er trygghet

BOLIDEN



BOLIDEN DUPLO

Boliden-kvalitet till standardpris

Med kvalitet långt över vanlig standard.

BOLIDEN ULTRA

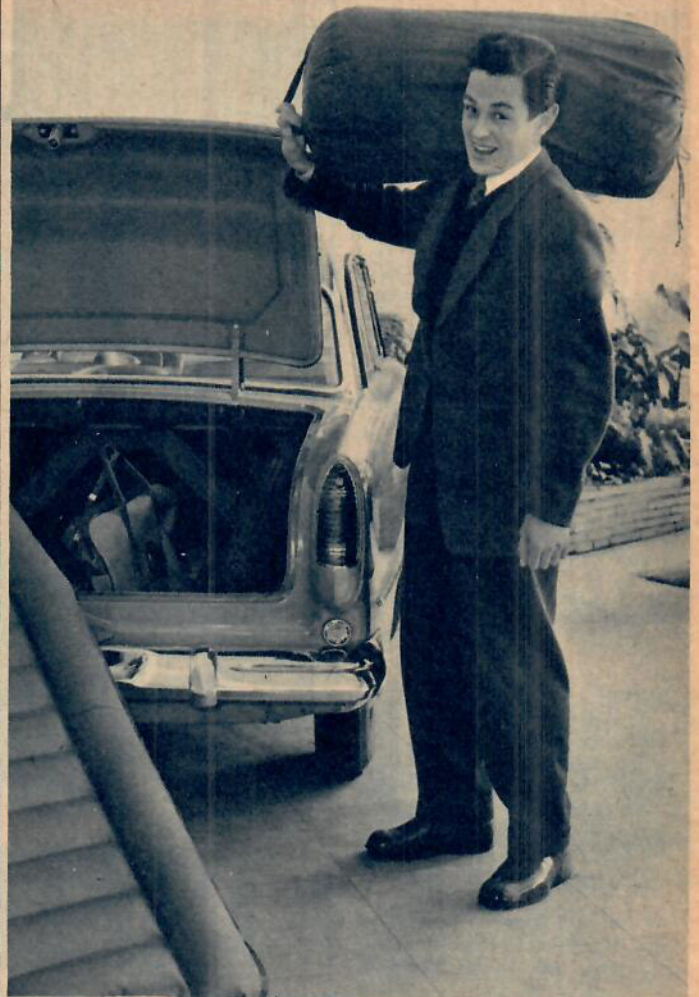
det skaksäkra och seglivade batteriet

En hittills oanad driftsäkerhet.

BOLIDEN BATTERI AB

ett dotterföretag till Bolidens Gruv AB

Närmaste servicestation kan skaffa Er ett Boliden-batteri omgående.



INNAN NI RESER PÅ SEMESTER

är det klokt att göra adressanmälan så att ni får Teknikens Värld till er nya adress. Adressanmälan skall göras senast sex dagar före flyttning på närmaste postanstalt. Där finns också den rätta blanketten för anmälan om adressförändring.

Nio i ett...

(Forts. fr. sid. 23)

Under två eller tre sekunder grips »bollen» av virvelvinden från planets propellrar och tycks snarare flyta än falla nedåt. Så börjar fallet. I svindlande hastighet, dubbelt så fort som vid ett normalt fall-skärmshopp. Från 1.850 meter till den bestämda höjden för utlösning tar det knappt 10 sekunder. En ensam hoppare har i liknande fall 20 sekunder på sig.

Fritt svävande mellan himmel och jord vlker »människopaketet» ihop sig i två gånger omkring sig självt. Varje man ser bara på några centimeters avstånd mössan, glasögonen och ansiktet på kamraten på andra sidan. Lyckligtvis uppstår ingen våldsam sammanstötning.

Ett rop i flygplanet hade varit början till den vådliga färden genom luften. Ett annat rop framkallade upplösningen av paketet. På mindre än tre sekunder gav alla nio sig iväg i sina bestämda falllinjer. Fem sekunder senare var de redan på 30 meters avstånd från varandra. Vid 400 meter, ungefär 8—10 sekunder efter det de skilts åt, öppnade de alla sina fallskärmar. De tre första på höger sida landade på fältet, de sex andra på en äng strax intill.

Allt hade gått strålande bra. Alla instruktioner hade följts ytterligt noggrant. Det fantastiska grupp-fallet hade följts av en perfekt upplösning, korrekt utlösning av de nio skärmarna på exakt höjd och till sist idealisk landning. En ny bedrift har skrivits in på den aktiva franska fallskärms-hoppningens historiebok.

TEKNIKENS VÄRLD 9/57

På med FRISTADS allover



TILLVERKARE AB SKYDDSKLÄDER, FRISTAD

Allover är rätta skyddsrocken för Er som själv sköter bilen, som hobbyarbetar och reparerar. Lätt att dra på sig tack vare dold snabbknäppning med kraftiga tryckknappar. Naturligtvis sanforiserad — det är ju en kvalitetsrock från

FRISTADS



Transporter

gör personbilen till lastbil på 50 sekunder!

Betalar sig själv på kort tid!

Passar alla bilar! Hopfällbar!

TRANSPORTER är en lätt hopfällbar transportkärra, konstruerad främst för jordbrukare, hantverkare, firmaägare och alla övriga, som behöver ett stabilt och lätthanterligt lastflak till bilen.

Tag första steget mot minskade fraktutgifter — skriv i dag och begär alla upplysningar om TRANSPORTER.

Järn- & Stålprodukter, Toarpsdal

Sänd omgående närmare upplysningar om TRANSPORTER hopfällbara släpvagnar

Namn:

Adress:

Postadress: TV 9-57

25 knop...

(Forts. fr. sid. 28)

ät folk som har pengar, har ritat och konstruerat den lilla läckerheten.

V-BOTTEN FÖR FART

— Jag började redan i slutet på 30-talet att konstruera s. k. planande båtar, säger han. Efter kriget blev det tävlingsbåtar för hela slanten. Jag fann att de gamla svenska klinkbyggda sportbåtarna inte höll för de allt högre farterna. De stoppade inte för 25 knop i gropig sjö. 1947 hade jag fått fram min första sportracer, Cyklonettan, som hade v-botten, långsgående steg och snedställda plan efter sidorna. Och den var byggd i plywood. Den hade enastående fart- och kurvstabilitet. Jag fortsatte på Cyklonserien och 1955 kom den färskaste — Cyklonfemman — som emellertid inte blir den sista i sviten. Cyklonbåtarna har vunnit många tävlingar men är inte bara tävlingsracers utan också utmärkta sportbåtar.

FAMILJERACER

Så fick jag idén till Cyklonjollen. Den skulle bli familjebåten, som man kunde kasta upp på biltaket och ta med sig ut på semesterfärderna antingen de gick till den egna stugan eller utan mål land och rike runt.

Den är byggd som en racer och för ökad säkerhet har fribrorden vridits ur och gjorts brantare akterut. Det ger stort deplacement och hög säkerhet i sjön.

Med en 7,5 hästars aktersnurra och en rattbräda för fjärrstyrning i mitten av båten kan den jagas upp i närmare 25 knops fart — en önskeracer för grabben i familjen. Cyklonjollen är också byggd med tanke på att kunna komma med i den internationella tävlingsklass som heter J-klass t. o. m. A. Den klassen finns i Amerika och är avsedd för båtar med motorer på 175—250 cm³. För 500 kronor kan man få en hygglig begagnad snurra till jollen — vill man ha nytt kostar det omkring 1.500 kronor. För mellan 1.200 och 2.200 kan man alltså få en snabb och samtidigt lättmanövrerad och trivsamt familjeracer.

PLYWOOD "LEVER"

— Jag tror för min del behårt på plywooden som det billigaste och bästa materialet för båtar byggda för höga hastigheter. I tävlingar åker vi numera fram över vattnet med 35—40 knop med standardgrejor. Det blir hårda törnar i de farterna — då fordras det ett material, som »lever» och det gör enligt min mening plywooden bättre än något annat, säger Ake Sundstedt.

Det är smålänningar som bygger Cyklonjollen — småbåtsspecialisterna Bröderna Granlund i Adelfors — och den säljs genom Trim Utombordsmotorer i Stockholm.

Ake Sundstedt har planer på att bygga en något större variant av Cyklonjollen för att tillgodose behoven för de större familjerna. Denna båt kommer givetvis att bli en smula dyrare än den lilla Cyklonjollen men ger i gengäld plats för flera personer. Linjerna och konstruktionen blir emellertid desamma på den större jollen — det blir en racer för hela familjen det också.



Den special-trimmade mopeden...

Vilken kalasmoped! Ja, titta gärna närmare på den — Ramblermopeden tål att granskas i detalj. Men vill Ni riktigt komma underfund med vad den går för, då skall Ni provköra den! Det är en upplevelse att åka på

Rambler mopeden 1957

Tekniska data:

- Rambler Saxoped 128 Sachs motor 3-växlad
- fjädrande gummiupphängd bakgaffel, underhållsfri
- kickstart
- däckdim. 23" x 2,25," endast 1 kedja
- läckra färgkombinationer.

ALBERT ÖHMAN AB • STOCKHOLM

VÄRNAMO trafiksäkra

MOTORCYKEL
SCOOTER • MOPED • CYKEL

DÄCK

AB VÄRNAMO GUMMIFABRIK
VÄRNAMO
STOCKHOLM GÖTEBORO

TEKNIKENS VÄRLD 9/57

en fördel i aktern



WEST BEND

1 års fri

stödförsäkring!
brandförsäkring!
maskinskadeförsäkring!
förutom 1-årsgarantin

OBS! West Bend säljes numera även på avbetalning!!

Till Anglo-Nordic Motor AB,
Sturegatan 5, Stockholm.

V. g. sänd mig 1957 års broschyr över West Bend-serien. 2—25 bk.

Namn

Adress

TV 9-57



När bytte Ni filterinsats sist?

Ni är nog med att byta olja — men när bytte Ni insats i oljerenaren sist? Tänk på att oren olja orsakar allvarligt slitage på motorn.

Byt insats i tid och byt till FRAM originalinsats, som avlägsnar alla skadliga föroreningar ur oljan och finns för alla slag av oljerenare. Har Er motor inte oljerenare kan Ni lätt installera en FRAM.

FRAM säljes av alla bilverkstäder och servicestationer.

FRAM

för renare olja



MOPEDETS försäljare

MOBYLETTE tog 1954 ett jättesteg framåt vid lanseringen på kontinenten av typen **MOBYMATIC**, världens enda 3-växlade moped med **AUTOMATVÄXEL**: inget kopplingshandtag, inget växelhandtag. Hela växelmekanismen som är helt **UNDERHALLSFRI** är nästan **OUTSLITLIG**: inga efterjusteringar, inget besvär med smörjning då varken olja eller fett behövs, dessutom finns det inte ett kuggdrev i hela **MOBYLETTE**. Genom att sälja **MOBYLETTE** kommer Edert arbete på verkstaden att begränsas till ett verkligt minimum och Ni får mycket tid över för att ägna Er åt själva försäljningen. Ni får ideligen belätna kunder som kommer att tillföra Er nya spekulanter. Sälj kvalitetsmopeden **MOBYLETTE**, världens mest lättkörda och trafiksäkra moped, världens mest sålda moped: över **EN MILJON SEXHUNDRA TUSEN** (1 600 000) st. sålda sedan 1949, därav över 330 000 st. under 1956. Fullständ. reservdelslager — låga priser.

Begär katalog och villkor från generalagenten:

AB BELGIMEX

S:t Eriksgatan 103, Stockholm Va.
Telefon 34 15 75.



VET DU
vad detta märke
betyder? NTF
Korsning med huvudst.

WHISPER är här!



Rekvirera ritningarna redan i dag och bygg Din egen båt till sommaren! Plywoodbygge är enkelt och kostar inte mycket. Välj bland de olika typerna nedan!

Lättbyggda * Snabba * Stillsfulla

Passar	Antal	Längd	Bredd	Utbm.	Fart i	Ritu-
båtar	stipl.	met.	met.	lkr	knop	pris
Suzuki	2	2,55	1,20	7-10	15-22	15,-
Spirit	2	3,00	1,20	7-15	15-25	25,-
Wasp	2-3	3,40	1,30	10-20	15-26	30,-
Cobra	4	3,85	1,40	15-25	20-30	35,-
Whisper	4-5	4,25	1,70	20-35	25-35	40,-
Cream	1-5	5,00	1,70	25-40	25-38	45,-
Galoshen						
Mosquito	1	2,60	1,20	7-15	18-30	25,-

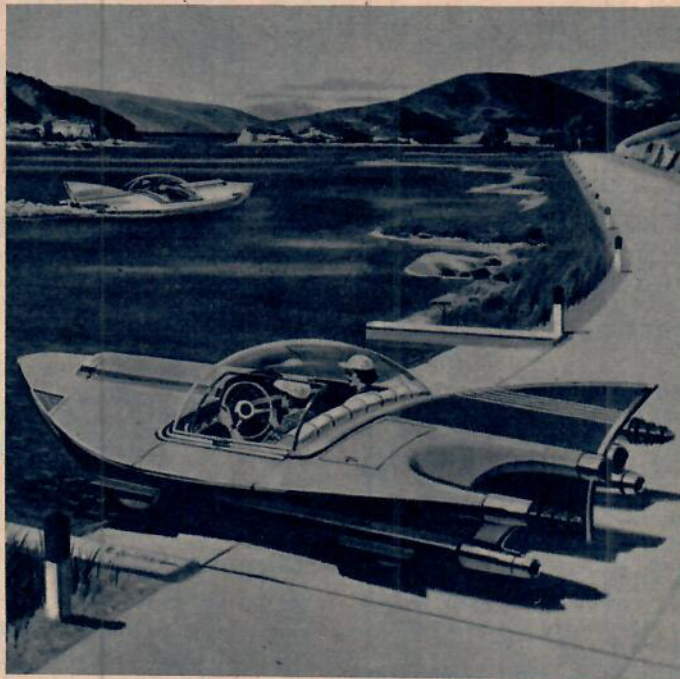
Dessa racerbåtar är V-bottnade och byggda i båtplywood (vattenfast). Samtliga är av typ Whisper (se bilden ovan) utom tävlingsgaloshen Mosquito klass A. Ritningarna sändes mot postförskott från

STIG ROGGENTIN

Götgatan 26, 2 tr., Stockholm Sö.
Skriv Er adr. tydligt! Klipp annonsen!

BIL PÅ BÖLJAN

Av INGEMAR WAHLSTEDT



I USA är bilbåten redan på väg. Enligt den här bilden skall bilen på land drivas på konventionellt sätt. Som båt drivs fordonet med rea-strålar.

Fortsätter vissa nu för tiden skönjbara utvecklingsdrag kommer sjömannen snart bara att få sköta en massa mer eller mindre elektronikbetonade apparater. Redan nu finns det ju radiopejling, radar, ekolod, autopilot och allt vad det heter. Även skalkning av lastrumsluckor kommer nog småningom att helt trängas ut av de tryckknappsmanövrerade mekaniska lastrumsluckorna. Och inte är det stort annorlunda för kontoristen nu för tiden.

Hur blir det då om hundra år? Varken handstil eller rodd- och segelkunnskap står vidare högt i kurs längre. Snart blir väl även sjömansyrket degraderat till något slags kontorsjobb (herrar och damer kontorister torde ursäkta!) som går ut på att dirigera robot-skepp mellan hamnarna.

Men vad blir då kvar för dem som valt båtsport till sin fritidssysselsättning? Hobbyrörelser söker sig ofta åter till det primitiva.

Låt vara att den väsentliga kärnan i alla tiders sjömanskap kommer att vara och förbli segling och rodd. Och automationen och alla i framtiden fullkomnade material, metoder och tekniska hjälpmedel i övrigt verkligen kommer att ge oss sådär mycket frihet och fritid som de mera blåögda tekniska utvecklingsoptimisterna drömmar om... Kommer vi då verkligen ha tålamod att sitta och kajka med snigelfart även genom de mindre givande utfartslederna bland flytande skräp, prämar, kajer och oljecisterner: Ofra dyra timmar av vår fritid innan vi ens hunnit ut till de kristalklara vid-

derna som utgör båtsportens egentliga hemvist och mål.

När vi kommit så långt med tekniken att den kan tillfredsställa de mest befängda infall. När vi hunnit leka av oss de mest extrema hugskotten. Det blir då som en sentida tillbakatillnaturenrörelse, i den yngre atomåldern, med raffinerad fulländning gör ett omkväde på samma gamla refräng som bl. a. tog form i vitpuddrat perukprydd 1700-tals »herdeidyller», i senaste sekelskiftets syrenbersåer kring knutarna av snickarkarfröjdslyntade kråkslott och den just nu blomstrande campingrörelsen och skärgården såväl som Riksettans sorgfälliga pyntning med rostande konservburksplåt, papper och matrester.

Då kan man tänka sig — möjligen en amfibisk kombination av helikopter och ubåt, vilken, framkommen till de hägrande fritidsvidderna, genom tryckknappsautomatik kan skifta gestalt från hög-effektivt kommunikationsmedel till något som mera liknar en båt — men troligen snarare en kompromiss av ytterligare tekniska resurser. Ungefär så här blir då framtidens flyttyg för nöjestråfik på vattnet. Vi har kallat den »POLYTRIPP», denna framtidsdröm i glasarmerad plast, lättmetall, elektronik och med nukleonisk akkumulatordrift.

Vi avstår genast från kombinationen segelbåt—helikopter (eller rättare sagt segelbåt—flygande plattform med lyftkraft genom utblåsning av nedåtriktad luftströmmar) och håller oss åtskilliga årtionden — och tusenlappar! — närmare nuvarande verklighet.

AMAL

MONOBLOC

en förgasarnyhet

BÄTTRE acceleration
MINDRE bränsleförbrukning
EXTRA krut i backar
NYTT trottelsystem
OKÄNSLIG för lutning i kurvor
ENKEL konstruktion
LÄTT att trimma och underhålla

Generalrepresentant:
AB INGENIÖRSFIRMAN RECTUS
STOCKHOLM

Hallierafter S 86 com-rec.
Cont 538 Kc-34 Mc. Kr 625.
Reseskrivm. obet. beg. Smith
Corona kr 450. D:o Lilla Remington kr 350. Beskr. m. p. K. Lbg, Box 50, Ö. Ljungby.

Fick 73 köpare till radio



tack vare 10-kronors radannons i Teknikens Värld. Ingenjör Kurt Lindberg, Box 50, Östra Ljungby.

Hur Ni kan tjäna extra:

Tänk efter — visst har Ni en del saker som Ni vill sälja. Så här finner Ni de personer som vill betala bäst: Sätt in en radannons i Teknikens Värld. Ert meddelande går då ut till mer än 96.000 personer intresserade av motor, hobby, radio, foto m. m. Beställ Er annons i dag. Kupong finns under TV:s radannonser i detta nr.

Hi-Q

den **NYA** bilantennen med bögre **Q-värde***

GER BÄTTRE RESULTAT

* **Q** = mottagningskänsligheten

Passar alla bilar. Begär den hos Er tillbehörsförsäljare.

Byt nu till **High-Q!**

Hi-Q

AB GYLLING & Co. Stockholms. Tel. 44 96 00

SOLO

man

- idealmotorn i varje väderstreck

Varmt eller kallt, torrt eller vått har liten betydelse när motorn heter SOLO: byggd på mer än 40 års erfarenhet, testad för hårda strapatser provad under de mest växlande klimat, använd i många länder. Finns från 2 till 16-20 hk. Begär broschyr!



BRÖDERNA SKOOGS
MOTORFABRIK AB
BORLÄNGE

Gör det själv.



Wolf Cub

- FÖR HOBBYVERKSTADEN

Kan användas till borrar, bänkborrar, polering och slipning. Erhålles hos återförsäljare! Begär beskrivning eller besök vår demonstrationslokal.

En gros: **AB ENTERPRISE**
Stockholm • Göteborg • Malmö

Westlings

FOTOKATALOG



*med
marknadens
bästa
villkor*

1 års gratis allriskförsäkring och garanti

AB Albin Westling, Örebro 1

Sänd Er rikt illustrerade katalog med instruktiva fotoråd. I frimärken bifogas 1:50, som gottgöres mig vid order.

Namn

Adr.

Postadr. TV 9-57

Det blir nog en amfibiefarkost med skrov-kaross av glasarmerad plast och plastglas — glasplast och plastglas — med frikostigt bruk av lättmetall.

Att framdrivningen i vatten skulle ske med propeller av ungefär nu förekommande utformning är väl inte så säkert. Varför inte genom »vattenrea»?

Vid vattenresa snuddar polytrippens separatfjädrande guldplan knappt märkbart i fjärdens krusade yta. Framdrivningen sker genom ett midskepps i vattnet neddoppat, drivrör i miniatyr, påminnande om reamotorn på nutida ramjetplan med »ramjetaggregat» för vattendrift helt avskilt från »flygkroppen».

Rutinresorna över vatten får väl huvudsakligen samma prägel — ur de resandes synpunkt betraktat — som landresorna: En i vår tid okänd åkkomfort baserad på fördjupade studier av fysiologiska och psykologiska grundbetingelser i samverkan med nya formgivningar, nya material både avseende klädsel och stoppning i dynor och ryggstöd; hittills oanade under i bekvämlighet och avkopplingsbehag på lut för våra barn och barnbarn.

Väl framkommen till sitt luftiga klärvattensdominerade fritidsreservat — där väderlekstjänsten på förut gjord beställning ordnat till extra sol och mild badvattenstemperatur — slår höljedrömsseglaren av motorn och utför en tryckknappmanöver — om det inte räcker med att med röstorganet frambringa en särskild ton som förmår påverka vissa manöverorgan i »båten». Tankbart är också att det räcker med att man utför en viss tankemanöver som resulterar i att svängningar av en viss frekvens utgår ifrån ens eget nervsystem, vilka uppfångas av ett mottagande reläorgan bakom polytrippens instrumentbräda...

Och se! den glasklara överbyggnaden glider ljudlöst in under båtskrovet skyddande bölje som en skalbagges flygvingar dras in under täckvingarna — om man vågar tillgripa en så antik ordbild.

Under tiden har — likaså elektronikstyrt — en teleskopisk mast vuxit fram och vecklat ut ett härligt buktande segel... I en yngre atomålderns världsmedborgare har genom en materialiserad tankeoperation förflyttat sig omätliga tidrymder tillbaka till det på en gång tidbundna och tidlösa universum, där vindar och havsvågor, elementens urkrafter, alljämt är realiteter att räkna med — dvs. så länge det roar...



Ryggar Ni för reparationerna?

KÅBETÄCK

bevisar att också Ni kan... att Ni är händig — även om Ni aldrig tidigare utfört reparationer hemma! KÅBETÄCK är ett härligt material med vilket Ni arbetar snabbt och torrt — och som Ni aldrig kan misslyckas med!

Mura — putsa — måla — sätt kakel — jämna golv — lägg mosaik — bygg modeller etc. — *låt det bli gjort med KÅBETÄCK de 1000 möjligheternas material.*

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

KLINT, BERNHARDT & Co. AB
STOCKHOLM 3

ROBOT ROYAL 36



Håll kvar ögonblicket

— det kommer aldrig tillbaka. Fotografera med *ROBOT Royal 36*, den nya ROBOT-kameran för 24 x 36 mm. Den har fjäderverk för slutarspänning och filmtransport av 10 bilder i följd samt kopplad avståndsmätare. Med utbytbar objektiva Xenar 1:2, 8/45 mm kostar den 687:— (riktpris).

SE DEN HOS ER FOTOHANDLARE!

Representanter: FNS-BOLAGEN

Förmånligt erbjudande till modellbyggare

Bland Teknikens Världs mer än 96.000 läsare finns många modellbyggare som vill ge bra betalt för de saker Ni inte längre behöver. På samma sätt finns det goda chanser att någon av TV:s läsare förmånligt kan erbjuda Er den sak Ni kanske länge sökt. Under rubriken »Modellbygge» bland TV:s radannonser träffas både de som kan erbjuda, önskar eller vill byta något som har med modellbygge att göra.

Om Ni bestämmer Er nu före den 23/5 får Ni annonsera under »Modellbygge» för mindre än halva priset — 85 öre per rad. Se exemplen här nedan hur Ni t. ex. kan formulera annonsen.

Klipp ur rabattkupongen här nedan och skicka den tillsammans med den beställningskupong som Ni finner under rubr. TV:s radannonser. Där finns fullständiga anvisningar om hur Ni beställer en radannons i TV.



Modellbygge

Under denna rubrik kan Ni t. ex. annonsera: ritningar och byggsatser till flygplan, tåg, båtar, modellmotorer, radiostyrningsaggregat.

EXEMPEL PÅ ANNONSFÖRMULERING:

Säljes Märklin modelljärnväg m. omfattande rälssystem och övriga tillbehör. Svar till »Halva priset». TV:s annonskontor, Stockholm.

Bytes Glödströmsmotor, OK Cub 1.2 cc anv. 5 ggr bytes mot 220 V transformator till modelljärnväg. Svar till »Ev. mellanpris». TV:s annonskontor, Stockholm.

Köpes Komplettt byggsats till elväggur 127 V köpes omg. R. Lundström, Box 97, Ångeberg.

Segla i sommar

(Forts. fr. sid. 34)

mer är kombinerade tävlings- och nöjessegelbåtar.

De nyheter, som man kan vänta sig beträffande båt-, rigg- och segelmateriel, är inte så många. Dacronseglet håller naturligtvis på att slå ut det konventionella segelmaterialet. Det släpper vinden bättre, specifika vikten är lägre än på de gamla segeltyperna och det kräver inte samma underhåll. En nackdel är priset, som ligger ca 50 procent över de tidigare segeltyperna — en detalj som belastar den redan förut dyrbara segelsporten väsentligt. Glasfibermaterial i skrovet kan man knappast tänka sig annat än på de allra minsta entypsbåtarna. Där emot tror jag på plastmaterial i masterna och även aluminiummasterna har framtiden för sig när man lämnat experimentstadiet.

För den blivande kappsegelaren finns det bara ett medel att nå framgång: brinnande lust för segling. I övrigt gäller samma regler för kappsegelare som för alla andra idrottsmän: träning och återträning. Inte minst konditionsträning — pass på fem timmar är inte ovanliga under en regatta. Och då gäller det att ha ork.

Kör bättre — kör



Pris endast 2.095:—

Service och återförsäljare över hela landet!

Till Generalagenten för NSU

BENGT BERG & Co AB
Backavägen - GÖTEBORG

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

Namn

Adress

Postadress TV 9-57

RABATTKUPONG

Denna kupong berättigar innehavaren att få en radannons i TV under rubriken »Modellbygge» till mindre än halva priset — dvs. 85 öre per rad. Beställningen måste vara TV tillhanda före den 23/5.

Giv signal som hörs!

HI-SPEED SIREN
N:R 16

Roterande turbintyp med genomträngande ljud. Lev. med mont. tillbeh. 6 o. 12 v.
Pris kr. 155:—

FOG HORN N:R 17

Genomträngande djup ton som går längre än de flesta dubbelhorn. Lämpl. för alla person- o. lastbilar. Lev. med mont. tillbeh. 6 o. 12 v.
Pris kr. 90:—

SAAJ mc-batterier

-säkra, starka, svenska

MUSICAL HORN
N:R 18

Tre-stämmigt horn med tangentströmbrytare för spel. Höga klara toner. Lev. med mont. tillbeh. 6 o. 12 v.
Pris kr. 165:—

BERMUDA BELL N:R 19

»Spärvagnsklocka» med trampedal.
Pris kr. 40:—

WOLF WHISTLE HORN
N:R 20

Vacumvissla, monteras på motorns insugningsrör. Pris kr. 35:—

Firma Rahe & Magni Eftf.

Kungstensgatan 62, Stockholm Va.

Härmed rek. ... st. nr ... å kr ... att lev. portofritt mot postf.

Namn

Adress

TV 9-57

JUNGNERBOLAGET

Svenska Ackumulator Aktiefbolaget Jungner

Stockholm-Göteborg-Karlstad-Malmö
Norrköping-Skelefteå-Sundsvall



Mälar 30:an (på bilden) och Mälar-22:an är utmärkta men ganska dyrbara båtar för den som vill både tävlings- och söndagssegla.



Den olympiska Finnjollen — här med elitsegelaren Sarby — är en billig och bra båt för tonåringen, som vill träna för kappseglingar.

PROVKÖR BILAR

TV:S NYA TEST BOK

fyllt med värdefulla fakta för Er som bilfunderar

Marknadens aktuella vagnar presenteras i TV:s populära biltestbok — nu fjärde årgången. Testrapporter, analyser, provresultat, betyg m. m. Dessutom »Bilagarens budget 1957» samt bildartikeln »Så här går en biltestning till».

Köp testboken i bokhandeln eller tidningsaffärerna. PRIS 4:95

Till (närmaste bokhandel) eller TIDSKRIFTSBÖCKERNA AB, Sveav. 50, Stockholm C.

Best. ex. TEKNIKENS VARLD PROVKÖR BILAR 1957. Betalningen kr 4:95 (plus porto) erlagges mot postförskott.

Namn

Adress

Postadress TV 9-57

TIDSKRIFTS BÖCKERNA

Sveriges snabbaste

lim

TEKNIKENS VARLD 9/57

NYCKEL-BÖCKERNA
BRA DECKARE BILLIGT

Var 14:e dag ★ 90 öre



Detta är den verkliga tävlingsbåten, den 5:5:a, som Lasse Thörn seglade till sig det olympiska guldmedaljen med. Thörn själv vid rodet.



Genom enmanssegling i en sådan här segelkanot lär man sig kanske allra bäst att segla. Åtminstone anser guld-seglaren L. Thörn det.



Folkbåten (överst) är den idealiska tävlings- och familjebåten. Ruffad och rolig att segla. Med Drakbåtarna (bilden nedan) får man starta i internationell klass i kappseglingar. Fräsig fartfylld farkost.



RENOLD

motorcykelkedjor

Generalrepresentant: AB Ingenjörfirman RECTUS, Sthlm

ladda med

ILFORD
FP3 FILM

HP3 (34° Sch)
— den världsberömda allround-filmen, snabb, finkornig och valörrik!

FP3 (29° Sch)
— medelhastig, finkornig film för allmänt bruk. Den idealiska sommarfilmen!

HPS (37° Sch)
— världens snabbaste film! För fotografering under dåliga ljusförhållanden.

ILFORD — filmen för fotofullträffar!

NERA KRAFT LIR MINDRE BRÄNSLE!

KLEG Nya Korundit
kvalitetörändring

STARK SAK

Ny treväxlad **MUSTANG**

578/3

Hypermodern produkt från MUSTANG-fabriken.

Mustang 578/3 med 3-växlad H. M. W.-motor. Bottenlänkfjädring fram och svängarmsfjädring med teleskopstötdämpare bak. Skumgummistoppad långsadel eller moped-sadel av svingtyp.

Mustang är byggd av fackmän för svenska vägar.
Begär broschyr!

AB Trelleborgs Velocipedfabrik Trelleborg

varje månad en god bok

från *Svalan* 6:95 inb.

Ni får dessutom kostnadsfritt Svalans medlemsblad

Storschlagern för alla

Eleganta monogram

för bilar, mc, mopeder, cyklar, res-effekter, dörrar, böcker etc.

Beställ i dag direkt från

Sheddes BIL & MOTORSPORT

Bantorget 1, Linköping. Tel. 260 02, 415 97.

Sänd omg. st. monogram
..... mm å kr

Namn:

Adress:

Postadress: TV 9-57

Riktpriser:
Spiegelmonogram:
30 mm 1:--
20 mm 0:75
Enkelmonogram:
30 mm 0:75
20 mm 0:50
Återförsäljare antages.

TV:s RADANNONSER

När Ni svarar på annons med signatur

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

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

MOTOR

Säljes

Beg. mopedomotor A. B. G. i gott skick m. tillb. säljes för 75:— Mc-däck 3,15x19 obet. beg. 30:— Dubbelsadel mod. Apollo 25:— Stig Johansson, Alebäckssås, Tjugosjö.

MOPED, fabr.-ny Zündapp Combinette, end. demonstrationskörd c:a 40 mil, i skick som ny. Har kost. 865:— Säljes för 650:— F:a Bilelektriska, Malmberget.

Mc Monark - BSA 125 cc -51 avreg. 125:— Mopedmotor Ilo rulle 35:— Bil Peugeot 202 -47 beredskapsreg. 500:— Alla körklara. K. J. Bengtsson, Tärnsjö.

Mc Svalan m. HVA 120 cc motor -51 års mod. i gott skick, samt en Bing förgasare passande 125 cc, obetydligt beg. Thore Hansson, Hagafors, Hogdals-Nordby.

MC- och MOPEDÄGARE! Borrning och vevlagerrenov. ROFFES, Blekingegatan 63, Stockholm. Tel. 43 70 54.

Mc 125 cc 1-mans. Gått c:a 1000 mil. Billigt. Svar till »Mc, 1279».

Bra bildäck med slang 4,50 x17", i prislågen 35-50:— kr st. Svar till »Bra däck, 1280».

1 st. Mc Monark ILO 150 cc med nyrenoverad motor, 54 års modell, med reservdäck och för övrigt i prima skick. Leif Nilsson, Bjärnarp, Skåne-Åsk.

1 st. 98 cc-are med ILO-motor ombyggd för speedway pris 100:— kr. Mopedmotor Viktoria 95:— kr. S. Letskog, Box 650, Asbro.

Mc 150 cc Maico 2 pers. m. störtb. o. vindsk. och i utmärkt skick sälj. bill. på gr. av bilköp. Svar till »Maico», Box 12, Östmark.

Mc 125 cc 1-mans, gått c:a 1000 mil. 500:— kr. Svar till »Mc, 1293».

Husq. 98 cc i prima skick 100:— kr. Göte Jeppsson, Gryby, Eslöv, Tel. 632.

Tillfälle! Ariel Motocross -56, körd en tävl., pris 2.900:—, Kuno Johansson, Hantverkargatan 17 A, Karlskrona.

Tillfälle! 22 hk Johnson motor US medligt nyrenov. Pris 650:—, Arne Nilsson, Hantverkargatan 35, Karlskrona.

Jawa 350 cc m/52 skattad o. körklar 425:— Matchless 500 cc m/51 500:— Hastigh.- o. vägmätare för mc 35:— »S. N.», Box 29, Hällsjödal.

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

Scoter f. 2 p. M V AGUSTA 125 cc, 6 hk, 2-takt, 15" hjul, fram- o. bakfjädring, 1300:—, m. avtagb. fabriks-tillv. sido- o. framplåt. Kontant c:a 1600:—, E. Mathson, Karlitplan 6 A, Karlholmsbruk.

1 st. Triumph Thunderbird -52, hel el. i delar. Motor likvärdig med ny. Bakfjädr. 1 st. HVA-motor 120 cc. Arne Danielsson, Ståldalen.

Triumphs fjädrande bakhjul. H. Dahlqvist, Alvågen 13, Härnösand.

Bakskärm Triumph »Tiger 110» -56, splitter ny, 70 kr. H. Dahlqvist, Alvågen 13, Härnösand.

Mc Puch 250 T. F. nylagrad och renov. säljes billigt, ev. amort., 800:— kr. H. Gulich, Poliskoret, S. Valbo.

D. K. W. RT 250 cc 13 hkr de Luxe 1954, med långsadel, endast körd 200 mil. Kostade ny 2.500:—, sälj. för 1.500:—, Bert Sandström, Box 4128, Lycksele, Tel. 814.

Bil DKW F 8 mod. 51 prima säljes för 1.950:—, N. E. Halling, Stehag, Tel. 283 Stehag efter kl. 18.00.

HVA 120 cc, -51, 2-sits, 400 mil. röd, mkt välv. 500 kr el. högstbj. L. Sylvén, Torpallt.

MC Monark CZ, nyborrad, säljes i delar billigt. R. Larsson, Rumpedal, Bestorp.

TT-MOPED HVA mod. -55 s. ny säljes billigt. L-O. Olsson, Hagafors, Hok.

VESPA mod. 50 välv. m. div. utrustn. 750:—, VESPA sidvagn mod. 55 körd 150 mil 425:—, Sv. t. »Scooter, 1340».

HVA 98 cc mot., körklar, 40:—, 2 st. hjul t. d:o 10 kr st. S-O. Svensson, Akerby, Skruv.

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

WOLF visselsiren, imit. busvissl., hundskall m. m. Passar alla bilar, mc. Nu end. 31 kr + porto. Ing.-F:a SA, Sundbyberg 1.

Tempus 250 cc m/52, nyren. motor, i mycket gott skick. Ariel 350 cc m/44 tv säljes ev. i delar. Båda avreg. S. L. Persson, Königslund, Lycksele.

MC Henderson 1930, 4-cyl, 34 hk, nylagrad, borrad, lackerad, ej fullt färdig, i gott skick, billigt. Viktor Johansson, Furulid, Ulricehamn.

H. D. 750 cc armé till salu, körklar, extra billigt. Ossian Lundgren, Bergsjö, Rossön.

Elmot. 24 v. 1/10 hkr med remsk. 20:— kr. Bilvärmare 15:— kr. Gen. o. startm. 6 v. Bosch, Lucas m. fl. 25:— kr. Box 2075, Nyköping 2.

NV-DKW 125 cc 1951 1-mans välv. till salu. Sv. t. »Mc», Box 44, Malmback.

2 st. nya stötdämpare Gabriel ajustomatic passande till Rekord o. Taunus (fram) pris 75:— kr för båda. Kostar 54:— kr st. i handel. Rolf Skogström, Vänersborgsvägen 40 B, Amål.

1 Rudge 500 cc, 1 Indian 1200 cc, 1 Velocette 350 cc, 1 Jap mot. 125 cc, 1 Ilo mot. 98 cc, 1 Royal Enfield mot. 125 cc, säljes i delar. V. Gustavsson, Box 179, Kulla, Målsryd.

Monark M 91 Blue top Fighter 1955, körd 1100 mil, skattad och körklar, 750:— kontant. Svar till Ingvar Svensson, Bri. 582, Jämsjöslätt.

Beg. däck 4 st. 5,00x16", ett som nytt. Vattenelement för bil, Lolex 30-BFL förg. pass. DKW. Broms. Kopplingswire pass. DKW o. IFA. Delar efter Opel Kadett -38. Säljes billigt snarast. I. Göransson, Gendalen. T. Alingsås 420 68.

Bilvättorstar end. 16: 50. Beg. mc-däck 3,50x19" 90 % 15:—, Slang till d:o näst. ny 5:—, Beg. Monark flygstälcykel m. växel o. bra däck end. 40:—, F:a Esse, Forsheida.

Utrusta Eder Bil el. MOTOR-CYKEL förstärkt, rekv. vär nettoprislista över tillbehör, verktyg m. m. Sändes mot porto (25-öres frimärke). H:a Nils Robert, Fack 6, Insjön.

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

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

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

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

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

Hastighets- o. Temp.-mätare rep. under garanti. Linköpings Metallindustri, Vårdkasvägen 4. Tel. 242 44.

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

Mc-delar, beg., till de flesta märken för omg. leverans. Axel Johanssons Bil- & Motorverksstad, Lekåsa. Tel. 41.

Lloyd-ägare! Allt i reservdelar och tillbehör för Eder Lloyd. Var Ni än bor sänder vi varor omgående per post. SÖDER-BIL, GOTLANDSGATAN 73. Tel. 40 68 08. STOCKHOLM SÖ.

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

Trimningsanv. samt förgasrjustering för 2-takt mc-motorer kr 3:—, d:o för 4-takt kr 4:—, Postförsokt. K. Kjelstad, Lundamo, Norge.

Köpes

Krockskadad eller vurpad Volkswagen av senare mod., helst fr. 52 och framåt. Alla förslag beaktas. »Sportvagnsbygge», Box 105, Kiruna C.

Bättre, beg. bil köpes, om nästan ny motorsåg Homelite E. Z. samt 1 st. mc Rex 200 cc tages som dellikvid. Roland Larsson, Rumpedal, Bestorp.

Scoter Maico eller Bella 200 cc i prima skick köpes kontant. E. Johansson, Surnäs, Varekil. Tel. (0304) 410 51.

Beg. växellåda Royal Enfield 350 cc 46 års mod. Med eller utan drev o. koppl. Sven Nilsson, Ivarsbjörke.

Fjädrande nav till Triumph mc, med el. utan fälg köpes. Sv. t. »Mc», Box 44, Malmback.

Så här svarar Ni på en radannons

Radannonserna är av två slag. Antingen har den svår vill ha kontakt satt ut sitt namn och adress eller också har han använt s. k. signatur. I det första fallet skriver Ni naturligtvis till den adress som står i annonsen.

Signaturen är det som står inom » (citationstecken),

Så här beställer Ni en radannons

Skriv först ut texten till Er annons. Använd gärna förkortningar. På varje rad i tidningen går in c:a 27 bokstäver inberäknat ordmellanrum. Ni kan då lätt räkna ut hur många rader Er annons kräver.

Fyll sedan i kupongen här nedan (eller skriv samma uppgifter på en lapp) och skicka den tillsammans med annonsens text till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va. Annonsen införs i första möjliga nummer av tidningen (tidigast om 16 dagar). Ni kan också ringa in Er beställning på tel. Stockholm 34 90 00, Göteborg 11 26 10, Malmö 327 94.

Bytes

Austin mod. 47 bytes mot lätt mc eller bandspelare. Mc 125 cc HVA mod. 51 säljes för 150:—, Kjell Larsson, Box 34, Fengersfors.

Lätt 150 cc mc med JB mot. godk. hjälm, skinnjacka och njurbälte. Bytes mot bandspelare el. kompl. dykarutrust. för kompr. luft. Björn Lemfors, Wåla, Björnlunda.

Lätt mc NV 22 bytes mot scooter. K. Olsson, Ringvägen 26, Filipstad.

Vincent 1000 R. s. ny, bytes mot Norton Int. 30. R. Karlsson, A. U. S. F. L., Uppsala.

RADIO - TV

Säljes

Sändare FR III, 3-rörs, 12 volt, för 80 m-bandet. Till salu. Beskrivn. medf. 60:—, Bo Strutzenblad, Box 84, Sellnäs.

Trädspelare Webster obet. beg. Låda, fotkant, tråd för 120:— medföljer. 250:—, R. Edlund, Fjällg. 11, Frösön.

t. ex. »Förmånligt, 1362». I detta fall skriver Ni signaturen på kuvertet och adresserar till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va.

Skriv Ert svar så utförligt som möjligt. Glöm inte att tydligt skriva Ert namn och adress.

Svar till signatur. Om Ni inte vill sätta ut namn och adress i Er annons kan Ni använda signatur. Exempel på signaturer ser Ni (inom citationstecken) i vissa av annonserna på denna sida. Svaren kommer då till TV som skickar dem till Er. Förmedlingsavgiften är 1 kr för att täcka utgifterna för expedition och porto.

BESTÄLLNINGSEDEL

(skickas till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Sthlm Va.) Härmed beställer jag en annons enligt bifogade text. Den skall införas i första möjliga nummer av TV på rader (behöver inte anges om Ni inte vill). Annonsen skall stå under den rubrik som jag här nedan satt ett kryss x för.

Motor Maskiner — Verktyg Säljes
 Radio-TV Sport, Jakt, Fiske Köpes
 Foto Optik Platsförmedlingen Bytes
 Modellbygge Diverse

Namn

Adress

Postadress

Skivväxlare, nästan ny, märke Yoboton, 78 varvs, 127/220 volt, säljes för 100 kr. U. Hansson, Kopparemäla, Kyrkhult.

Näst, ny radioapp., våglängder 19-43, 43-120, 200-600 m. Kr 150:— med BFO och bandspridning. Larsson, c/o Lux, Hökmoosväg, 64, Hägersten.

Luxor magnefon typ 175 PM inkl. tråd för 25 tim. samt kompl. insp.-kurs i engelska 950:—. I. Fredriksson, Lagmansvägen 29, Huddinge.

1 st. beg. radio 220 volt växelström 40:— kr. 1 st. 220 volt el. lödkolv 10:— kr. Lars Ekman, Skolgatan 101, Umeå.

Gratis nettoverislista på TV-, Radio- o. Transistormaterial. Upp till 80 % rabatt. TV-Lagret, Box 170, Vänersborg.

2 st. Walkie-Talkie bärbara sändare o. mottagare för kortväg säljes billigt. Kompl. 65:— st. Svar till Erik Andersson, Box 488, Borås 1.

Orkesterförstärkare 25 watt, mikrofoner, radiomaterial, tonband, teknisk litteratur m. m. Svar till LBG, Björkavägen 20, Sollentuna.

Köpes

Beg. Dux radio 1951 års m. 5 kortvägsb. typ V 315, i alm. köpes. Svar till »Dux radio, 1348».

Bytes

Magnefon, tråd, nästan färdigbyggd med tillbehör. Bytesvärde c:a 350:—, bytes mot bra 6 V bilradio. T. Johansson, Box 71, Ullared.

Ny komplett Silver reseradio för mellanväg, bytes mot skrivmaskin. R. Johansson, FO63, Boden.

FOTO OPTIK

Säljes

Förstoringsapparat 6x6 med dubbelkondensator kr 60:—. Svante Annerfeldt, Ålstad.

Contax II Sonnar 1:2 AR b- vsk, org. motljusskydd, försättslins, trådvärn, specialkassett, 600:—. S. O. Ekblom, Agatan 9, Vaggeryd.

Småbildskamera Voigtlander obet. beg. 1:3,5, 1-1/200 sek., självtut. Blixtuttag medföljer 100:—. R. Edlund, Fjällg. 11, Frösön.

Småb-kamera 1:2,8/50 mm, kopplad avst.-m. Bälgr. 6x6 cm 1:3,5/75 mm, div. tillbeh. Nytt armbandur, beg. kikare 7x50. Sv. till »Prima, 1278».

Hasselblad 1600 m. div. tillb. 1.400:—. Collinear-sats 51-18 cm 200:—. Bessa 6x6 1:3,5 T 1-1/500 sek. 80:—. E. Karlsson, Box 134, Valdemarsvik.

Elektronaggregat Metz Baby-Blitz, nästan nytt, utan batt. 75:—. Vidvinkelobjektiv till Leica, Summaron f = 3,5 cm. 1:3,5. 235:—. Bajonettmelanring till d:o 20:—. Lars Lindberg, Box 354, Ashammar.

Någ. beg. laddkamera 6x6 m. väska, metering., synkr. m. m. Blixtaggr. m. batteri. Svar till »Billigt, 1356».

TEKNIKENS VÄRLD 9/57

Obet. beg. Agfa Silette med väska, filter och motljusskydd. 130:—. Ingvar Gustafsson, Fack 69, Ålberga.

Tele Exenan 86 cm + mellanringar för Exakta 400:—. G. Andersson, Länsmansg. 16, Skövde.

Filmkamera Emumg Electric med beredskapsväska samt tillhörande vidvinkeltiltsats. obet. beg. endast kr 275:—. H. Johansson, Huskvarnav. 138, Vättersnäs.

FELITA-KAMERA 6x6 fabry. end. 28:—, riktpr. 39:—. 2 bl., inb. gulf. avståndinst. 1,5 m. Synkr. f. blyxt, ont. genomsikt. Beredskapsv. gratis. AGFA-KARAT 24x36, 1:4,5, självtut., väska. Beg. men i gott skick. 45:—. TORKAPP. Amatör dubbels. 220 v. + 2 plåtar, beg. 20:—. FILM alla märken 20 %. H. L. Gilliuson, Furuborgsvägen 7 b, Ludvika.

Kamera! ILOCA 24x36 mm. Iltar 2,9-50 mm. Prontor SV-slutare, koppl. avståndsmätare, väska och motljusskydd, i gott skick, pris kr 150:—. A. Andersson, Brl. 652, Stenstorp.

FOTO. Rekv. vår prislista å kameror, film, kemikal., papper etc. Hög rabatt. Även realisationsvaror. G. E-son, Box 20063, Sthlm, 48 00 13.

AGFACOLOR 36 . . . 13:— färsk, västysk, inkl. framk. Allt i foto billigare från F.A. ATOM-PRISER Fack 34, Stockholm 17.

MODELLBYGGE

Säljes

Allpersieners populära byggsats till en tredjedel av normalpris. Tillskriv vår firma och Ni erhåller kostnadsförslag samt uppl. F:a Allpersienerslag, Fack 11023, Uppsala 11.

När det gäller Fleischmann kontakta oss. Alltid välsorterade. Katalog m. 1:— i frimärken. Hobby-Lagret, Box 63, Linköping.

GLÖDSTIFTSMOTOR OK Cub 0,8 cc, körd 15 min. 35:— m. flygplan och batt. H.-E. Brink, Ekaberg, Vara.

Lionel modelljärnväg, skala 0 m. 120 v. transformator. Stort Mekano med motor. Glödstiftsmotor OK Cub m. batteri 200:— kr. Tord Steffenson, Davidshall, Ystad. Tel. 105 66.

Webra Mach 1, körd 2 tim. 2 prop. 1 spinner. 45 kr. Allbon Javelin, näst. ny. 2 prop. 1 spinner. 30 kr. Kjell Rydberg, Box 128, Sävsjö.

Bensinmotor av det tyska märket Eisfeld m. propeller, sälj. t. högstbjud. Ej använd. B. Zäll, Box 90, Tibro.

MARKLIN-anläggning, lok, vagnar, skenor, transf., signaler m. m. Kat.-värde c:a 260:—, sälj. f. 200:—. Obs. end. provkört. O. Johansson, Kaptensväg, 38, Malmberget.

Märklin modelljärnväg, 6 vagnar, 10 m räls o. övr. tillbehör. Sv. t. »E. A., 1305».

Märklinjärnv. säljes hel el. i delar 300:— under kat.-priset. Allt värt 770:—. Modell-räls. Märklin växelriktare 144:—. K. Reuterswärd, Valhallavägen 130, Stockholm. Tel. 60 40 62.

WEBRA 1,5 1 år, m. flygpl., balans-hjul o. tillbeh. 40 kr. S. L-n, Ersta-viksvägen 16, Saltsjöbaden 2.

ALFA-ROMEO mod.-racer i alum. (Fabr. Eskader.) Komplet 37:—. T. Aström, Stakagränd 6, Luleå 2.

Fabr.-ny Sup. Tigre, Amco. Vebra 1,5-5 cc d/g, mod. järnvägsomf. för 1'kström bryt. reost. fram/back bytes mot ritbestick, trans.-radio el. förslag. Sv. t. »CC, 1385».

MASKINER VERKTYG

Säljes

1 st. ny oanvänd WOLF-CUB elektrisk (220 volt) handbormaskin, kött för 120:— kr. Till salu för 80:— kr. L. H. Ekman, Skolgat. 101, Umeå.

Liten beg. bandsåg med 2 st. blad, remsk. o. kilr. 60:—. Ny slipspindel med slipsk., remsk., borroh. o. kilr. 70:—. Närm. gen. Bengt Qvist, Pl 399, Kungsgården.

1 st. handplåtsax »A. E. G.» 220 v. nästan ny. Har kostat 305:—, säljes för 160:—. Klipper järnlåt upp till 1,6 mm. Svar till L. Andersson, Box 488, Borås 1.

Köpes

Gassvets o. elmot. 220-280 v. c:a 1 hk. Box 2075, Nyköping 2.

Bytes

Golvslipmaskin i 1:ma skick bytes mot bandspelare el. ny moped el. andra förslag. Sv. till »S. H. A., 1321».

SPORT JAKT FISKE

Säljes

Ny Phantom repeterpistol. Licensfri. 600 skott medfölj. 40:—. Obet. beg. luftgevär Stella 512 15:—. Leif Törnkvist, Box 2160, Filipstad.

1 par spiksork, storlek 44, Wolfens. 1 par fotbollskor, storlek m. p. Brasil Olympica. Beskr. m. p. Bo Hartin, Lövsstagen 34, Örebro 4.

Ny Phantom repeterpistol. Licensfri. 5 ask. skott medf. Kr 40:—. Sv. till Lars Lundberg, Box 3843 C, Filipstad.

Dykapparat mod. Aga Diver 5 l. 350:—. J. Wernström, Letterivägen 22, Hägersten. Tel. 19 55 03.

1 st. Crosman kolsyregevärd endast 130:—. Nästan nytt. Alf Karlsson, Tibble, Torstunaby.

Automatpistoler 6,35 mm. FN pluggade 49:— kr/st. B. Öhrström, Box 6, Sollentuna.

Köpes

Skivstång med vikter köpes omg. L. Ström, P.v. 32, Tun.

DIVERSE

Säljes

Kameror, ur, kikare, presentart. 25-50 % rabatt. Katalog erh. gratis från Handelsf:a E. Gustafsson, Sala.

Dragspel Granesso 58, 5-rad., välvärdat, ej falskt. Pris 250:— kr. Rune Jansson, Fagerstagen 9, Karlstad.

2 st. böcker, obs. nya. Brotets kronika samt Spionage och sabotage i Sverige. Pris 174:— kr. Sälj. för 125:—. Rune Jansson, Fagerstagen 9, Karlstad.

1 ritbord, längd 55 cm, bredd 38 cm. Beksr. m. pf. Bo Hartin, Lövsstagen 34, Örebro 4.

Sun Hemmi Räknesticka, obet. beg. 25 kr. Katalytvärmare, ny, för bil, tält etc. Kostar 44 kr, säljes f. 35 kr. Mc-overall, beg., amerik. mod., impregnerad grå smärting, 25 kr. Svar till »O. E., 1276».

Grön manchesterblazer, ny, storl. 48 kr 35:—. Lamphiss för köksbordet något beg. kr 20:—. Kastspö med rulle, Record 1300, kr 20:—. Hastighetswire pass. Lloyd fabri.-ny, kr 18:—. Sv. till »1285».

Absolut nytt 4-körigt, 9-registers pianodragspel, kostat 1.650:—, sälj. f. 1.000:—, ev. byte till något. 4 st. nya MG däck 19x4,75" å 45:— med slang. 2 st. stålekerhjul till d'to å 30:— m. fl. delar till MG. Sune Emmoth, Box 105, Kiruna C.

OK CUB obet. beg. 20:— kr. H. G. Wickström, N. Järnvägen 9 a, Ljusdal.

Dragspel Hagströms Rigolitto obet. beg. event. byte mot försl. Svar till »Rigolitto, 1311».

Tysk Linguaphonekurs, ny, kompl. Kr 135:—. Svar till »Deutscher Kursus, 1315».

Inspelade band för bandspelare med musikunderhållning. 1/2 timmes speltid per band. Uppläsningar mot porto. »L K», Trastbacken 13, Spånga.

Dragspel, Hagström 773 inkl. orig.-väska, absolut fabri.-nytt, har kostat 880:—, säljes till högstjud. Svar till »Ej under 600:—, 1319».

Nvtt dragspel, 4 reg. i disk. Kost. 700:—, sälj. f. 550:—. Bilvärde nästan ny 50:—. N. E. Halling, Stehag, Tel. 283 Stehag efter kl. 18.00.

Modell Airplane News årg. -45 nr 5, 10, 11, 12. Årg. -46: kompl. Årg. -47: kompl. exkl. nr 9. Årg. -48-49: 20 nr. T. Aström, Stakagr. 6, Luleå 2.

En st. klocka »Tior» 15 rub. antimagn., vattentät, helt i rostf. stål. Kost. 55:—, sälj. för 40:—. K-G Aasa, Box 1, Juoksengi.

Transformator primär 110, 130 och 220 v. sekundär 2x9 V 3,0 A. 15:—. Transformator primär 110, 130 och 220 v. sekundär 6, 12, 24 V. Effekt 130 watt. 25:—. Likriktare 18 V växel, 13 V EL. Max. likstr. 3,0 A. 15:—. Ek. exponeringsur 1-60 sek. 10:—. Lars Lindberg, Box 354, Ashammar.

Elmotor enfas 1/4 hk näst. ny 50:—. Reseradio 30:—. E. A. Sandnäs, Hycklinge.

Engelsk språkk. »Naturmetoden» 60:—. Excellens luftgevär 5,4 mm nytt s. f. 60:—. Kikare 7x50 ny 95:—. T. V. 55-56 8:— kr st. Rolf Öhrvall, Fack 61, Långås.

Beg. elmotorer från bilelement 6 v. 6:— kr st. Transformator 220 v. till 3,5 och 8 v. 8:— kr. Yngve Wiberg, Bosarp, Eslöv.

När Ni svarar på annons med signatur

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

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

Vägtandad Förskärare s. k. evighetskniv av rostf. stål. Med garantit. Direkt fr. importörer 3:45. Kulspetspenn. 35 öre. Reservoarpenn. guldpenn. 1:50. Order å 25:— fraktfr. H. L. Gilliuson, Furuborgsv. 7 b, Ludvika.

Ritnings-, konstruktions- o. beräkningsarbeten utföres. Spec. radio-, tele- och mätteknik. LBG. Björkavägen 20, Sollentuna.

Mikroskop, t. Sthlm 82 51 32.

Edixa Reflex, ny, 425:—. Solida 3, beg. med tillbehör, kost. 300:—, nu 200:—. Tält 180x200x185 m. brutet tak, nytt, kost. 185:—, nu 150:—. Bengt Ahlgren, Järnvägsgatan 20, Nyköping.

Husqv.-Norrahammar kokhäll med 2 plattor 220 V 2000 W. El-kamin »Thermius» 127 V 800 W. Flygstövlar s. k. field-boots st. 42. Näg. beg. S. E. Elmegård, Järnvägsgatan 3 A, Klippan.

Skinnskåder för MC-åkare tillverkas. Begär offert. Rune Anderson, Målsryd.

Flytande plast för hobby och industri. Obs! Även båt- och bilplast! Mångsid. anv., självhårdande, blir glashård, genomskinl., 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.

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

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

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

Båtrittn., se ann. i TV nr 6. S. Roggentin, Götg. 26, Sthlm.

Köpes

1952 års årgång av serietidn. Vilda Västern köpes. Bra betalt. Svar till L. Käll, Stenshult, Vrigstad.

Bytes

Dragspel bytes mot modelljärnväg. Svar till Tore Pålsson, Lappberg, Fjällåsen.

E. Hornborg: VÄRLDSHISTORIEN, 4 halvfr. band 120:— (nya) bytes mot bättre, beg. först.-apparat. Svar till »Nya intressen, 1320».

Ny cittra med garanti bytes mot förslag. Värde 90:— kr. Svar till »S. H. A., 1322».

SKOLOR

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verk.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex. Dag- o. aftonskola. Maskin- o. verkstadsteknik. Teleteknik med elektronik. Låga levnadskostnader. Höstterm. börj. 1 sept. o. vårterm. 13 jan. — Aftonskolelever kan få arbete. Anmäl snarast! Stort antal sökande! — Tel. Köping 113 16. Aberopa denna tidning! — **INGVAR LILLIEROTH**, civilingenjör, rektor.



TEKNIKERSKOLAN, SALA,

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

MALMÖ TEKNISKA INSTITUT

9 mån. Verkmäst.- och Teknikerkurser förbereda till statligt legaliserad **INGENJÖRSEXAMEN**. Lägsta studiekostnader. Prospekt sändes. Roslins väg 18 E. Malmö. Tel. 629 51.

Det råder BRIST på TEKNIKER!

En examen i byggnads-, elektro- eller maskinteknik från **SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA** kan ge Eder den ställning Ni eftersträvar. Betyg från fackavdelningen för elektroteknik ger den teoretiska utbildningen för B-behörighet. Även aftonskola. Begär prospekt. Godkänd av Kungl. Överstyrelsen för yrkesutbildning. Statliga lån och stipendier. Köpmangatan 32 **SUNDSVALL** Telefon 580 08

TILL SALU

MOTORMÄN

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

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

Skrivmaskin billigt

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

Ni kan upptäcka **uran** med denna **Geiger-MÄTARE**
Rekv. prospekt gratis fr. **MASKIN- & JÄRNBOLAGET** Nässjö

FINNSTÖVLAR

Prima randsyd- da, herr 65:—, dam 52:50. Sportstövlar 65:—, Sula av cellgummi el. läder. Gummi- stövlar m. läderskaft 37:—, Mot p.-försk. Returr. Firma **Y. KERO, Sattajärvi.**

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

CYKEL & MOTORFIRMAN O.E. SÖDERSTRÖM ÖRNSKÖLDSEVIK

Du som har foto som hobby

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

FOTOAMATÖRERNAS INKÖPSCENTRAL
Box 153, Örnsköldsvik.

... även Ni kan lita på

LODGE

fändstift med **SINTOX** den världsberömda isolatorn

Bygg själv eller köp Eder KANOT

Begär därför min katalog över kanoter för amatörbyggare. **MAX ANDERSSONS** Kanotbyggeri Västerås — Tel. 320 86.

BILREPARATÖRS-

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

Skövde Praktiska Skola
Drottninggat. 4, Skövde. Tel. 1249.

TILL SALU

Prismakikare till nettopriser NI KAN INTE KÖPA EN KIKARE SÅ BILLIGT NÅGONSTANS I SVERIGE OBS! ETT ÅRS GARANTI.



Samtliga våra kikare äro av förstklassig kvalitet och vi lämnar ett års garanti mot fabriktionsfel. Optiken är antireflexbehandl. (T-optik). Reflexbehandlingen brännes in och är alltså permanent. Snabb- och okularinställning. Levereras i lyxfodral. 2 remmar och linsskydd medföljer. Vill Ni veta mer om våra kikare, begär specialbroschyr som sändes gratis. Tackbrev från många av våra 1000-tals belättna kunder.

Prisexempel:

Storl.	Synfält pr 1000 m	Edert nettopris
8x30	131 m	79:—
7x35	105 m	83:—
7x50	123 m	98:—
10x50	100 m	106:—
12x50	96 m	108:—
16x50	65 m	119:—

Alla order levereras omgående mot postförskott. Full returrätt inom 8 dagar.

Aktiebolaget IMEX
Avd. T, Borås
Ordertel. 179 85 växel

FOTO NI FÅR HÖGSTA RABATT
FILM, PAPPER, KEMIKALIER, KAMEROR
Katalog med nettoprislista mot 50 öre i frimärken
Fotografiska arbeten m. m.
SYDSVENSK HANDEL Avd. TV - Sergels väg 6 - MALMÖ

THACO:s FLYG-katalog nr 8
omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör. Sänd oss Edert namn och adress samt 75 öre i frimärken och Ni får katalogen omgående.

TORE HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors

VLG SVARVEN
3 1/2" x 600 mm med gap.
VDH Elektr. Handbörmaskiner. EFTERFRÅGAN ÖKAR både i Sverige och på exportmarknaden på grund av gott utförande till förmånligt pris.
Goda betalningsvillkor. Begär prospekt!
Drottninggatan 25, Göteborg
Tel. 13 48 34, 13 48 55, 13 04 33

Siltstark sparklödsel FANTASTISKT BILLIGT
Vårt nya specialsydda stolöverdrag passande alla PV 444 är tillverkat av dubbelvävd Ärefilt. Perfekt konfektion, sitter stadigt och är lätt att montera. Färgerna äro rött, blått och ljusgrönt och priset är fantastiskt, endast kr. 17:50 pr st. 2 styck. fraktfritt. Returrätt. **MODE NYTT, VÄRNAMO 2.** 17:50

Vid reparation av kameror, smalfilmsprojektorer, exponeringsmätare samt utförande av synkroniseringar vänd Er till **FOTOCENTRALEN**, Vasagat. 41 a, Västerås. Tel. 336 17. Obs! Snabba leveranstider. Var god angiv denna tidning.

FRAMKALLA-KOPIERA!

Allt Ni behöver **14:95** + frakt.
2 framkallnings-skålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskott från **F:a KNUTZ & SVENSSON SOLLERÖN**

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

MOTOR-O. JAKTSTÖVLAR

i brunt l. svart »waterproof» ovanläder, kr 65:—, Ridstövlar i brun l. svart boxsida l »waterproof» i tjänstest-modell. Sular av kärnl. l. cellgummi. Prima hantverk. Mot postförsk. Returrätt. **F:a Y. KERO, Sattajärvi.**

VET NI VAD 1957 ARS BILAR GÅR FÖR?

I stora bilboken 1957 för Ni veta allt om kvalitetskilln., hur fort det är lämpl. att köra olika märken, vilka bilar som är tränga 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 taget alla personbilmärken beskr. Bilder, utförl. tekn. data, toppfart, bensinåtg., pris m. m. **Stora Bilboken** är fristående, ej firmabunden, känd för pålitlighet sedan 7 år. Säljes hos bokhandl., pris kr 7:75, samt mot efterkr. fr. förl. Skriv till: **FÖRLAGET BILBOKEN, Avd. TV, Norrköping.**

FOTOKURS i framkalln. och kopiering + 50 bl. fotopapper, kemikalier, skålar, kopieram m. m. endast 14:75. Skriv till Foto-Studio, Fack 3033, Örebro 3.

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



En hel "armada"

modellbyggarnytt

ARMADA, den nya modellfirman på Cedergrensvägen i Midsommarkransen — redan nu störst i förorten — har allt en modellbyggarens önska sig. Både Ni som har modellbygge som hobby och Ni som ännu inte upptäckt ljusningen med denna fritidssysselsättning — gör ett besök och se på en ny affärs alla nyheter. ARMADA kan erbjuda Er stort urval av de världsberömda MÄRKLIN- och FLEISCHMANN-järnvägarna och har en hel "armada" av båt- och flygplansmodeller, både färdigbyggda och i form av byggsatser.

Katalog över Fleischmann, Märklin och Revell sändes mot postförskott.

ARMADA — specialist i modeller —
Cedergrensvägen 43,
Öppet 10—19, HÄGERSTEN

KOSTYMBYXA

till **1/2** priset

16:75 pr par

Vi slutsälja ett större parti kostymsydda HERRBYXOR i amerikansk gabardin, finfogig, tät och smidig, impregnerad — vatten- och smutsavvisande — kvalitet. Bästa konfektion i modernt snitt med uppslag, faconveck vid midjan, sidfack, bakficka med knapp, lag-

ställda hällor. Avfodring i siden. Finnes i säsongens moderna Bengalblå — vacker stålblå färg. Stori. 46—56.
Pris per par
16:75
Beställ i dag från
FABRIKS- & HANDELSFIRMAN ELLOS
Ordertelefon 552 00
BORAS



"Crown" FICK-RADIO
ETT TEKNISKT MÄSTERVERK

Obs! 25:— pr mån. Bliv ägare till en "CROWN" redan i dag. Format 160x95x50 mm.

"CROWN" är en liten 4-rörs batteriradio i fickformat med elegant och kraftigt utförande i plast och med ett otroligt klart och vackert samt starkt ljud. Tack vare den inbyggda antennen för lång räckvidd tar den med lätthet in alla större mellanvågstationer i Europa. Ni kan alltid njuta av radioprogrammet — t. ex. i bilen, på väg till arbetet, på semestern, utflykter i naturen och på sjön. "Crown" drive med ett anod-batteri plus ett lätt utbytbar 80-äres ficklampsbatteri. Ett extra uttag gör, att den även kan användas som ficklampa. Returrätt inom 8 dagar.

TILL URFABRIKERNAS DEPOT, Sandgatan 12 B, Norrköping.
Härmed rekv. st. "Crown" batteriradio att betalas kontant kr. 137:—, på avb. kr. 149:—, med 25 kr. per mån. Full returrätt inom 8 dagar. (Stryk det som ej önskas.)

Namn:
Adress:
TV 9-57

Branschens bästa avbetalningsvillkor

Vi skickar hela butiken

Rekvirera vår nyutkomna stora varuhandbok med över 2000 olika fotoartiklar — faktiskt mer än en butik.

Till **Molander & son**

Regeringsgatan 13 - Stockholm C.
Sänd mig Er nya VARUHANDBOK 1957. Kr 3:— bif. i frimärken, vilket återbetalas vid första köp.

Namn
Bostad
Postadress TV 9-57



Läs, lär, jämför, välj på **168** sidor om foto!

Molander & son

VILKEN FANGST!



Hålls fisk- och jaktredskap är förstklassiga grejor som man kan lita på.

Skriv i dag efter vår stora katalog! Många nyheter! Förstklassiga varor — de bästa som står att få. Låga priser — de lägsta i branschen. Vapen repareras.

Källs Hålls AB • Falun

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

TV 9-57
TEXTA namn o. adr. — tack!

MICHIGAN
"utbords"-propellrar



för racer och sportbåtar, passande alla USA-motorer. Fartmätare för båtar, båt-trailer, vattenskidor m. m.

Fia H. GUSTAFSSON
Box 7124 **BORLÄNGE**

FANTASTISK KIKARE

m. **KRAFTIG LÄDERVÄSKA** och **AXELREMMAR**

Ny kraftig prissänkning

Jättebilligt! Direkt från importör
PRIS 125:—
END.



Avbet. 25:— pr mån.

Cyklop-de-Luxe-Kikaren 7x50, jättekikare av världsklass med den fantastiska ljusstyrkan 50,8. Enastående synskärpa med stort synfält. Dag- o. nattkikare. Optiken antireflexbeh. En verklig drömkikare med klar och tydlig synskärpa. Pris kontant end. 125:—, avb. 137:—, 25:— pr mån.

URFABRIKERNAS DEPOT NORRKÖPING

Härmed rekv. Cyklop-de-Luxe-kikaren 7x50 å kr 137:— att bet. med 25:— kr pr mån. Kontant kr 125:—, (Stryk det som ej önskas.) Garanti, full returrätt inom 8 dagar o. pengarna åter. Åganderättsförbehåll.

Namn och adress. TV 9-57

Er "DRÖM-KIKARE"

NU till nettopris och på bekväma avbet. villkor

Kr 22:— per mån

från **OPTA**

— Sveriges största försäljare av kikare

OPTA DIPLOMAT 10x50
Hög förstoring i kombination med hög ljusstyrka.

- ★ Förstorar 10 gånger
- ★ Objektivdiam. 50 mm
- ★ Ljusstyrka 25
- ★ Synfält på 1000 m. 68 m
- ★ Vikt 1.027 g

Vårt nettopris med svinlädersfodral:

Kontant 155:—, avbet. 167:—, lösen vid lev. 35:—, Per mån. 22:—

AB OPTA • TROLLHATTAN

Sänd st. Opta Diplomat, kontant kr 155:—, mot avbet. kr 167:—, mån. bet. kr 22:—, lösen vid lev. kr 35:—, Varan förblir säljarens egendom tills fullt likvid erlagts. 1 års garanti.

Namn:
Adress:
Postadress: TV 9-57



POSTA KUPONGEN I DAG!

Lär Er dansa!



efter vår nya förenklade lärometod. Stora danskartor utvisa alla steg man tar under dans runt golvet. På några kvällar kan Ni dansa perfekt och elegant.

Foxtrot, Slowfox, Samba, Rumba, Tango, Modern vals, Gammal vals, Hambo, Polka, Schottis.
Skriv i dag! Belatenhet garanteras!

Bokförlaget Praktiska Böcker

Regeringsgatan 93, Avd. T Stockholm
Sänd mot postförskott Lär Er dansa själv. Kr 6:50.

Till:
TV 9-57

Värdefullt TIPS

för Er som har besvär med bakljuset på Er mc eller moped — ett overspänningskydd som eliminerar strötopparna vid högvarv, avbländning m. m., lampan får oanad livslängd — en sak som betalar sig.



Pris kr. 3:60. Fraktfritt.

Begär den hos Eder cykel- o. sporthandlare el. direkt från tillverkaren. För lampor 6 v 0,3—2 W grönt skydd, för lampor 6 v 2,4—3 W grått skydd. Monteringsföreskrifter medföljer. Hults Cykelaff. & Verkstad, Österlång. 84. Borås. T. 138 47.

JÄTTESUCCÉ UTAN LIKE!

UKV-TILLSATS MED TRYCKT KOPPLING!

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

SÄNKT PRIS 19:75 med beskrivning

FÄRDIGMONTERAD 25:—

Var god sänd:

Byggsats/monterad UKV-tillsats för växelströmsmottagare/allströmsmottagare. Önskar närmare uppgifter om tillsatsen. (Stryk ej lämpligt i ovanstående.)

Ingenjörfirman TELEKTRA
Kvarnagsgatan 67. Tel. 38 85 00.
Stockholm-Vällingby.

Namn och adress. TV 9-57



BUSS MED FINESSER

Den tyska firman Kässbohrer har i dagarna presenterat en ny typ av buss i Sverige. Modellen heter Setra 6. Bland finesserna märks särskilt en Westinghouse preselektiv växellåda. Framför föraren sitter en askkopplande låda på vars överkant lysande siffror talar om vilken växel man har valt. Lådan är femväxlad med de övre fyra växeln synkroniserade. Från t. ex. femmans växel kan man gå direkt till tvåan med anmärkningsvärd mjukhet. Motorn är en 6 cyl Henscheldiesel på 85 hk vid 2.500 v/min. Bussen är mycket lättkörd och har liten vändradie, 10 m. Särskilt stolarrangemangen på den här bussen vore förresten något för SJ och Stockholms Spårvägar. Genom ett enkelt handgrepp kan nämligen bredden mellan sätena ökas. Hela bussen är hantverksmässigt utförd, men den kostar inte mer än omkring 60.000 kr.

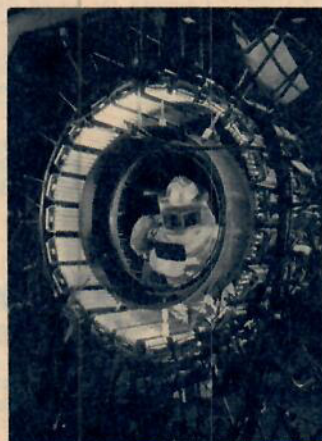


FRÅN SKJUL TILL SJÖSS

En bra och billig lösning på slippproblemet hittade vi på Björnhammarvarvet. På en rörram med skottkärrehjul vilar båten på en bädd. Bryggan fortsätter ned under vattnet och båtarna kan köras direkt från skjulen till sjön utan bevärlig omflyttning till slipp.



Baminophon heter den här tyska bandspelaren för barn. Den har transistorer och 3,5-volts batterier. Kostar i Tyskland ca 110 kr.



Här testas ett spant i en amerikansk flygplansfabriks värmevall-laboratorium. Spantets ytersida hettas upp till 232° C, medan insidans temperatur är bara 32° C.

Visicall heter en sjukhus-TV som lanserats av den amerikanska firman Sperti Faraday. Med hjälp av en sådan anläggning kan en sköterska lättare övervaka salarna.



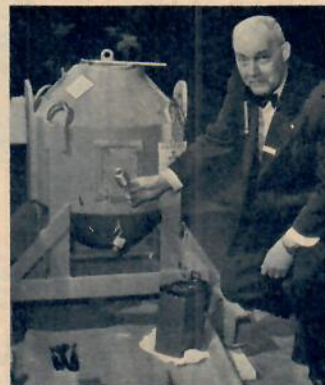
BMW:s minibil Isetta har nu tillverkats i över 50.000 exemplar. Bilden visar den senaste modellen med lackering i två olika färger.



Den här komplicerade kameran visades nyligen på en teknisk utställning i London. Den har tolv kameraheter och används för att bl. a. utforska explosionsförlopp.



Så här lossar man bilar med sågspånslast i USA. Plattformen är tre m bred och 15 m lång och kan resas till maximumvinkeln 50° på en minut. Den lyfter 36.300 kg.



EUROPAS STÖRSTA

koboltkanon finns på Radiumhemmet i Stockholm. I en har nu ladats för första gången och bilden visar dr Robert Thoraeus med en attrapp av den aluminiumhylsa som sitter i den stora transportställningen. Hylsan väger knappt ett hg medan transportmaterialet väger 2,5 ton. Kobolten ligger i form av millimeterstora pärlor i denna hylsa. I juli räknar man med att kunna behandla den första patienten.

SUPERTANKER: Det har nu officiellt bekräftats att den grekiske storredaren Stavros Niarchos beställt ett tankfartyg på 106.500 ton, som skall byggas på Bethlehem Steel's Quincy-varv i USA. Denna jätte kommer att bli världens största fartyg och både i längd och bredd överträffa Cunardlinjens passagerarfartyg Queen Mary och Queen Elizabeth.

ISOTOPER FÖR VÄDERLEK: Några av de mysterier och problem som väderleken i världen erbjuder kan lösas med hjälp av isotoper, betonade nyligen ledamoten av USA:s atomenergikommission dr Willard F. Libby. Rapporter har nämligen ingått att flera isotoper har producerats av de kosmiska strålarna då dessa bombarderar atmosfären. Libby anser att det nu är tid för meteorologerna att börja använda atomtekniska hjälpmedel inom sitt område.

BILVÄRME: Bilisterna höjer jordklotets temperatur, sade oceanforskare vid ett möte i Göteborg nyligen. Koloxid från motorerna samlas i massor i luften och verkar där som växthusglas, släpper ned solstrålarna men bromsar värmeavgången åt motsatt håll.

INFRAVÄGAR: Tyska tekniker hoppas få vägar ständigt snö- och vattenfria med infraröd värme-strålning. Det lär inte kosta mer än vad vi nu offrar på reparation av köldskador. Specialglas gör strålarna synliga för bilister. Även i dimma är vägen för dem sommarljus.



RÄKNEAUTOMATEN Z 22 har demonstrerats i Stockholm av den tyske uppfinnaren diplomingenjör Kuno Zuse. Z 22 kostar »bara» en kvarts miljon och kommer troligen genom sin prisbillighet bidra till en snabbare automatisering. Maskinen kan genomföra rent förbluffande räkneoperationer. Apparaterns minne förmår lagra ända upp till 8.000 olika tal. När automaten fått fram ett svar, fortsätter den sedan att arbeta vidare med de erhållna resultaten utan tillsyn och kan fortsätta på detta sätt i flera dagar. Bilden visar diplomingenjör Kuno Zuse tillsammans med direktör Rune Hagbarth i färd med att demonstrera räkneautomaten.

Her Teve



Ovan: här är hotellet Gyllene Ringen med bensinstationens smörjhallar i bottenvåningen. Nedan: en VW-verkstad ingår i Bil AB Alvenius 3.500 m² stora verkstadsutrymmen. Reservdelarna kommer direkt från Tyskland.



BILVERKSTADEN SOM LAGAR BILAR — OCH GOD MAT!

Av LASSE SCHULTZ

Foto: Åke Larsson

I Västerås har man som bilist chans att bli bättre omhändertagen än någon annanstans i Sverige. Eller vad sägs om det här: ni kan få kaffe med härligt dopp, eller en stadig måltid ur en hypermoderna grillbar, färska tidningar, frukt, choklad eller vad ni nu vill ha medan man reparerar er bil i en av landets allra största och modernaste bilverkstäder. Och skulle bilskadan vara så omfattande att ni måste stanna över natten medan bilreparatören jobbar med den, så kan verkstaden ordna med högklassiga hotellrum med radio och elegant inredning endast ett stenkast från verkstaden. Det är Bil AB Alvenius som ger denna ovanliga service i sin nya jätteanläggning i Västerås. Samma företag som började under namnet Eskilstuna Järnhandel 1919 och då hade lika lång leveranstid på hästskor som man nu har på de Scaniabilar och Volkswagen, som är dagens försäljningsobjekt.

Verkstaden, som har en golvyta på hela 3.500 m², är uppdelad på en särskild avdelning för lastbilar och bussar och en för person-

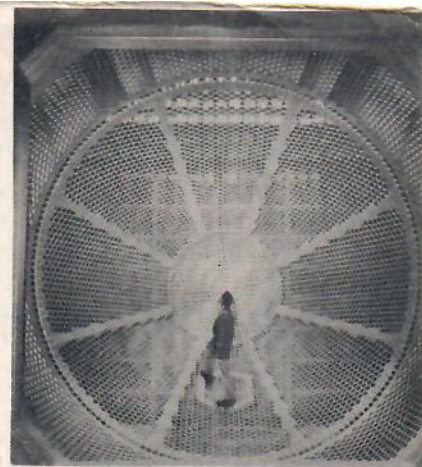
vagnar. Till utrustningen hör en ramriktningsanordning, en av de få i landets bilverkstäder. Såväl interiörer som exteriörer snuddar vid framtidsperspektiven men alla utrymmen är väl utnyttjade och planeringen gjord med tanke på högsta möjliga effektivitet. 15.000 olika detaljer finns bokförda i lagret, som skall betjäna företagets alla filialer i distriktet. Man är ensamma i landet om att få reservdelar direkt från Tyskland i Volkswagenfabrikens egna lagerboxar. Detta förbilligar transporter och ger kunderna i hela distriktet lägre reservdelpriser.

Västeråsdelens av Alveniuskoncernen har nu 130 anställda. Mellan verkstaden och hotellet ligger en bensinstation med fullständig service. Hotellet — som från början skulle bli motellet Gyllene Ringen — har förresten byggts ovanpå stationens smörjhallar och på så sätt har man mycket fördelaktigt utnyttjat detta utrymme.

Ät och må gott medan vi lagar bilen kan mycket väl bli Alveniusanläggningens motto!

BÄTTRE LJUD I BILEN

AB Gylling & Co har presenterat en ny bilradioantenn. Den nya antennen, kallad HI-Q, har ett mycket högt Q-värde. Det har nämligen visat sig att fel på bilradion många gånger beror på antennen. Bildas fukt i antennen minskas Q-värdet. HI-Q har vid gjorda prov visat mycket stor motståndskraft mot fukt. Priset för en torpedantenn av samma typ som på bilden är 36 kr.



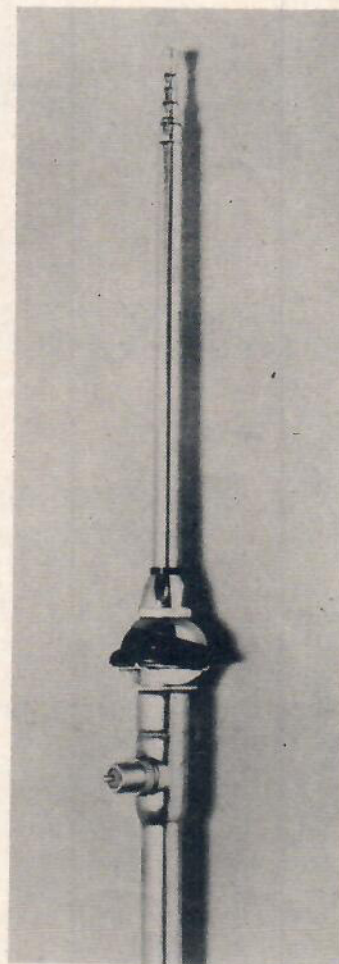
DÄMPANDE SIL

Den här väldiga »silen» finns i North American Aviations nya jättevindtunnel utanför Los Angeles. I tunneln görs prov vid hastigheter upp till tre gånger ljudets, och »silen» dämpar luftströmmen så att testföremålen inte utsätts för plötsliga luftchocker. Tunneln har kostat ca 26 miljoner kr, och North American har lagt ner mer än en halv miljon kr på bara ljuddämpningen.



KOLOSS UR FORM

Den här kraftiga biten är General Electric's hittills största gjutjärnskoloss — en 45.900 kg tung kåpa till en ångturbin på 171.000 kW. Kåpan är 4,3 m hög, 6,7 m bred och 3 m djup. Medan det bara tog tre och en halv minut att hälla järnet i formen, behövde man 20 veckor för att klara allt förarbetet.



ORDENSBAND FÖR VOLVO

Volvo har konstruerat en helt ny och PV 444. Fästansordningar för bilar. Bältet är av s. k. ordens och snett över förarens eller passagerarens kardantunneln. Bältet tål en belastning som sker med en snabbkoppl...



