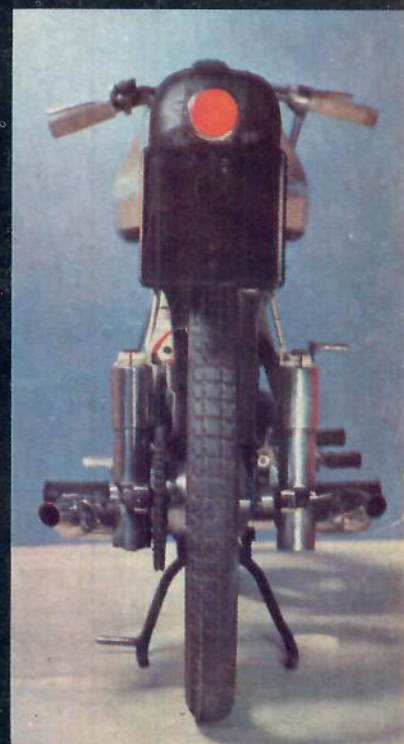
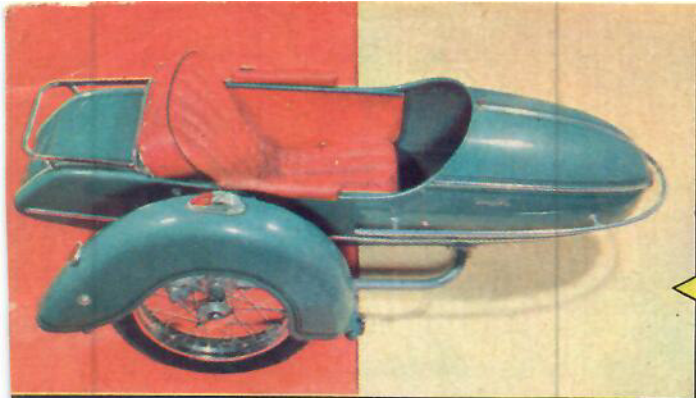


Teknikens TVärld



TAG FÖR ER!

Inbjudan till tidernas hjulgransplundring. Ni kan bli motorcykel- eller skoterägare till våren för 90 öres kontantinsats. Skulle det inte smaka med något av de här fordonen som utdelning på den summan? Skulle tro det. Läs vidare inuti tidningen hur det hela skall gå till.

MED *Flyg* • NR 2 • 1958 • 2311-612 •

PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

febr

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.

MC

Fråga: 1) På min Ariel 650 cm³ hörs alltid vid nedväxlingen ett knäppande eller skrapande ljud. Kan man göra något åt detta, eller är det möjligen så att varven måste passa exakt? Uppväxlingar går alltid tyst och lekande lätt. 2) Vid långsam körning hörs från motorn ett klingande ljud, dessutom känns rätt kraftiga vibrationer. Är detta normalt och kan det tänkas försvinna då maskinen ännu ej är inkörd? 3) Måste jag ändra utväxlingen om jag kopplar till sidvagn eller går det att köra med soloutväxling?

Huntmaster

Svar: 1) Ni bör kontrollera att kopplingen frikopplar ordentligt. Starta motorn och håll kopplingshandtaget intryckt 4—5 sekunder. Då växeln läggs skall det på sin höjd höras ett knäppande från växellådan. Om det skrapar eller smäller kraftigt i lådan är kopplingen felaktig. (OBS, detta gäller endast maskiner med torrlamellkoppling, på maskiner med »våt» koppling är det normalt med en smäll i växellådan då man lägger in en växel.) Att kopplingen frikopplar dåligt kan bero på för stort spel i kopplingswiren, ojämnt spända kopplingsfjädrar eller att det kommit fett eller olja på någon av lamellskivorna. Även om kopplingen frikopplar riktigt hörs det vid nedväxling ett skrapande eller smällande ljud om man inte varvar upp motorn. Det beror på att de drev i växellådan som skall kopplas ihop roterar med olika hastighet. Genom att låta motorn gå upp i varv kan man få drevet att rotera med nägorunda samma hastighet och då gör växlingen i det närmaste ljudlös. 2) Att enbart med ledning av en beskrivning avgöra om ett ljud är normalt eller ej, är omöjligt. Luftkylda motorer är dock ytterst sällan fria från mekaniska ljud, och dessutom måste man i moderna snabbgående motorcykelmotorer använda rätt stora spel mellan de rörliga delarna och detta för med sig en hel del missljud. 3) Ja, maskinen måste växlas ned för att klara av den ökade belastningen. På Ariel Huntmaster skall totalutväxlingen på fyran ändras från 4,35:1 till 4,95:1, genom att ett motoraxeldrev med 22 kuggar monteras i stället för standarddrevet med 24 kuggar.

Fråga: 1) Tillverkas den engelska motorcykeln Scott fortfarande? I så fall vilka data har den?

Scott

Svar: 1) Ja, Scott tillverkar en maskin som kallas för Flying Squirrel. 2) Motorn är en vattenkyld tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 596 cc. Kompressionsförhållandet är 7,0:1, och motorn utvecklar 30 hk vid 5200 varv/min. Maskinen är försedd med en treväxlad växellåda med följande utväxlingsförhållanden: Ettan 8,9:1, tvåan 5,5:1 och trean 4,2:1. Framgåffeln är av teleskoptyp. Ramen är tillverkad av stålror och finns i två utföranden, dels med stel bakgåffel och dels med bakhjulsfjädring av

svängarmstyp. Hjulbasen är 142 cm, sadelhöjden 77 cm och fria markhöjden 15 cm. Maskinen väger 180 kg.

Fråga: Vilka bestämmelser kommer att gälla för strömlinjeinklädnad av TT-maskiner nästa år? Kommer maskinklassernas storlek att ändras?

TT

Svar: För att på ett enkelt sätt nedbringa hastigheten på TT-maskinerna och därmed minska olycksrisken bestämde Svemo tidigare i höst att under 1958 skulle inga maskiner med strömlinjeklädnad få starta i svenska TT-lopp och vidare skulle förare med svenska licenser ej tillåtas använda sådana maskiner i utländska tävlingar. Några bestämmelser meddelades inte, men på FIM-kongressen i Paris i slutet av oktober antogs bestämmelser vilka torde komma att följas även i Sverige. Dessa bestämmelser begränsar användandet av strömlinjeinklädnad på solomaskiner. De stipulerar att framhjulet måste vara helt synligt från båda sidor (utom de partier som döljs av framgåffeln eller framskrämsstagen); att ingen del av strömlinjeinklädnaden får sträcka sig framför framhjulets axelcentrum eller bakom bakhjulets axelcentrum. Föraren skall, då han sitter i normal körställning på maskinen, vara fullt synlig från båda sidor, uppifrån och bakifrån. Givetvis får transparenta kåpor genom vilka föraren är synlig från dessa håll inte användas. De bestämmelser som finns om styrets bredd, frigång mellan styre och strömlinjekåpor, styrutslag och sadelhöjd kvarstår oförändrade men en ny regel har tillkommit. Denna föreskriver att om maskinen utan förare lutas 50° från vertikallinjan får ingen del av maskinen utom däckens vidröra marken. Vidare bestämdes på kongressen att fullt utrustad förare skall ha en minimivikt på 60 kg. Maskinklassernas storlek kommer inte att ändras under 1958 men hur det går sedan är omöjligt att säga eftersom FIM inte har slutbehandlat denna fråga.

RADIO

Fråga: Vilken är den bästa TV-mottagaren som kan köpas i vårt land för närvarande?

TV-spekulant

Svar: Det är en fråga som inte kan besvaras utan att man underkastar samtliga fabriker på marknaden en ingående undersökning, kompletterad med objektiva, på vetenskaplig basis utförda mätningar. Det är för omfattande och dyrbart för att TV skall kunna ge sig i kast med en sådan uppgift. Mottagarna på den svenska marknaden förefaller emellertid samtliga vara av hög standard och man kan lugnt inrikta sig på att införliva den mottagare som bäst passar hemmets inredning och vederbörandes plånbok med inventarierna. Man bör emellertid vara inställd på att en TV-mottagare är i behov av service i helt annan utsträckning än radiomottagare. Det gäller vilket märke ni än stannar för.

Fråga: Det fanns förr en amerikansk kortvågsmottagare av Zeniths fabrikat som åtminstone tidigare var mycket känd och uppskattad bland kräsna DX-are. Vet TV om den tillverkas fortfarande och om den kan fås här i landet?

TVRK-medlem

Svar: Zenith Radio Corporation tillverkar f. n. en mottagare av det slag som äsytas med typbeteckningen Y-600 och namnet Trans-Oceanic. Den täcker mellanvågsbandet och kortvågen från 150 till 38 m. Den kan antingen drivas från nätet (lik- såväl som växelström) eller från inbyggda batterier. Den har vidare teleskop-

antenn för mellanvåg och inbyggd specialantenn för kortvåg. Såvitt vi har oss bekant har firman ingen generalagent i Sverige. Dess adress i USA är Chicago 39, Ill. Priset i USA för mottagaren är 139,95 dollar. För hemtagande till Sverige tillkommer frakt-, emballerings- och försäkringskostnader jämte tullavgifter.

Fråga: Jag har sökt lyssna på program 2 här i Stockholm på mellanvåg 202 m men tycker det är rätt onjutfart med störningar och andra stationer i bakgrunden. Är detta normalt och kan jag själv göra något åt den saken?

E. G., Hammarby

Svar: Ifrågavarande sändare, som ligger i Stockholms centrum, är dels svag och dels delar den våglängd med andra sändare. Man kan endast påräkna någorlunda god mottagning på några kilometers avstånd från centrum, ungefär inom det område som begränsas av tullarna. Förhållandena förbättras något under den ljusa delen av årstiden, eftersom de störande sändarna då kommer att uppvisa kortare räckvidder. Med en antenn med riktverkan kan man pejla bort några av de störande sändarna. Sådana antenner är inbyggda i flertalet moderna radiomottagare men de är å andra sidan utrustade med FM-UKV och då kan man ju ta in program 2 den vägen. Eftersom Radio & Television i Stockholm saluför en riktantenntillsats, som består av en trådslinga, som man spikar upp i rummet och ger sådan riktning åt de störande sändarna får chans att störas så lite som möjligt. Den kan kanske hjälpa Er att förbättra mottagningsförhållandena för program 2-sändaren på 202 m.

VAPEN

Fråga: Kan Teknikens Värld upplysa om mausegevär kal. .65 är tillåten för rådjursjakt eller toppskytte på tjäder eller orre? Jägare

Svar: Nej, inte i sitt ursprungliga skick. Däremot kan geväret göras om, så att det anses motsvara ett för jakt avsett gevär. Vidare bör tilläggas att det även är förbjudet att skjuta älg eller hjort med helmantlad kula.

Fråga: Kan Teknikens Värld upplysa om var jag skall kunna få tag i ett par amerikanska vapenkataloger? Vad kostar de? Firearms

Svar: Några av de vanligaste katalogerna som t. ex. Stoeger och Gun Digest brukar sporadiskt saluföras hos de större bokhandlarna i Stockholm. Se tel-kataloger eller tillskriv oss igen och meddela vilken katalog som önskas skall vi vidarebefordra önskemålet. Priset beräknas efter ca 5:80 per dollar.

Fråga: 1) Jag är 17 år gammal samt intresserad av vapen och jakt och undrar om jag kan få licens på salongsgevär. Är medlem i skytteförening samt har målsmans tillåtelse. 2) Får man jaga med luft- resp. kolsyregevär eller pistol? 3) Vilket gevär för komprimerad luft är marknads mest kraftigaste, vad kostar det, är det licensbelagt och var säljs det? 4) Finns det några fler licensfria vapen än luft- och kolsyregevär samt mynningsladdare? 5) Var kan man få köpa billiga pluggade (licensfria) vapen? Tjuvskytteklubben

Svar: 1) Vapenförordningen i sig själv motsäger inte möjligheten att erhålla licens om sign. i övrigt motsvarar de önskade kraven samt avser att uteslutande använda geväret för målskytte, alltså inte till jakt. Dock torde chansen med tanke på åldern vara liten. 2) Inte i vanlig bemär-

Teknikens Värld

NR 2 • ÅRGANG 36
23 JANUARI
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:
BIRGER GRIPSTAD

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

PRENUMERATIONS-
AVDELNINGEN:

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

PRENUMERATIONS-
PRIS 1958:

Helår kr 22:75
Halvår » 11:95

PRENUMERATION
kan verkställas:

antingen på närmaste postanstalt, där postens tredelade gröna abonnemangblankett användes och prenumerationsavgiften erlagges, eller genom tidningens prenumerationsombud (se under Ahlén & Akerlunds i telefonkatalogen), eller genom inbetalning på förlagets postgirokonto 55575. I Danmark, Finland och Norge kan prenumeration ske på närmaste postanstalt.

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

ANNONS-
AVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs
VARUMÄRKAD och
Teknikens Världs
RADANNONSER:
Bengt Almqvist

Ahlén & Akerlunds Foto-
gravryanstalt, Sthlm 1958.

kelse, dock får de användas vid jakt i gård eller trädgård efter smärre djur. 3) Troligen Crossman Modell 160 SP kal. .22. Pris omkring 180 kronor. Vapnet är licensfritt. Kan beställas hos de flesta vapenhandlare. 4) Nej. 5) Någon firma som speciellt handlar därmed känner vi inte till, vanligen brukar dy. vapen saluföras hos auktionsgods- eller antikaffärer samt per postorder-annons.

INNEHÅLL

Högaktuellt:

Dags att bygga eget flygplan	9
Möte med rymdman	10
Tag för er! (stor pristävling)	14
Familjeracer i plast	19
Stopp där! Nicke går igen	20

Motor:

Bantade bilar för banan	17
Teknikens Värld testar Taunus 15 M	21
Läcker italiensk sallad	26
Färgstark fartfantom	29
Fråga oss om bilar	31
Jaakim Bonnier provkör Maserati	32
Ratta rätt — utan hastighetsbegränsning	36

Teknik:

Tekniska frågor	2
Ny klang i ny musik	24
Saab-precision i skymundan	34
Teknisk Revy	46

Flyg:

Flygnytt	4
Raket-rea-jakt	18
Varför flyger vi inte	42

Hobby:

Modellbåt med jagarfart	38
-------------------------------	----

Serier:

Samlarsalongen europeiska bilar: Goliath	28
Buzz Cooper	30
Flygsoldat 113 Bom	31

I NÄSTA NUMMER

SAAB 93B TESTAS



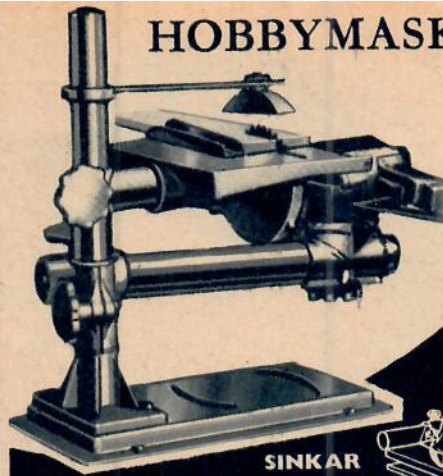
En högtintressant biltest som många väntat på står på programmet. Det är den svenska SAAB 93 B som är föremål för en nyfiken och sakkunnig granskning av Teknikens Världs specialist. I det numret som utkommer den 6 februari finner ni också en aktuell ledare av Lars Brising, teknisk direktör hos SAAB och mannen bakom Tunnan, Lansén och Draken.

OMSLAGSBILDEN

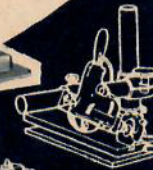
Tag för er! är rubriken på den stora pristävlingen vars första etapp återfinnes i detta nummer på sidan 14. Omslaget ger besked om vad ni kan ta för er om ni tar er för att lösa de spännande och roliga uppgifterna. Foto: Ulf Christer.

HOBBYMASKIN

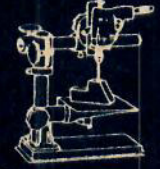
SELECTA



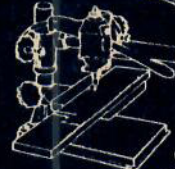
POLERAR



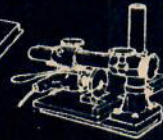
SINKAR



BORRAR



FRÄSER



NOTAR

265:—
RIKTPRIS

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

Till **INDUSTRI Service**
NÄSSJÖ

Sänd mig detaljerat prospekt om SELECTA

Namn:

Bostad:

Postadress:

TV 2-58

Super Tigre

VÄRLDSBERÖMDA TÄVLINGS- MOTORER

SUPER-TIGRE
G-30 2,5 cc



SUPER-TIGRE
G-31 1,5 cc



Förnämlig racerdiesel, absolut toppkvalitet. Härdad vevaxel med dubbla kullager, insugning genom separat roterande bak-axel, spärрад kolvbult. Härdad och lappad stälcylander, enda racermotorn med härdad kolv. Effekt 0,31 hkr vid 17.500 v/min. Pris kr 72:—

Kraftigaste en-och-enhalvan i marknaden. Liksom G-30 utrustad med dubbla kullager. En perfekt avbalansering ger absolut jämn och störningsfri gång. Effekt 0,16 hkr vid 16.000 v/min. Pris kr 59:50

»SNURREN. Jättepöplär linkontrollmodell. Den profilfrästa vingen gör bygget till en lek. Alla övriga delar äro stansade eller färdiga för montering. Landställ av lättmetall. Passar alla motorer mellan 1½ och 2½ cc. Komplet med »steg för steg» bildinstruktion kr 14:50



KATALOG SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

OBS! 136 sid. Ni finner alla nyheter i vår nyredigerade katalog nr 12.

Sänd mot postförskott (+ porto)

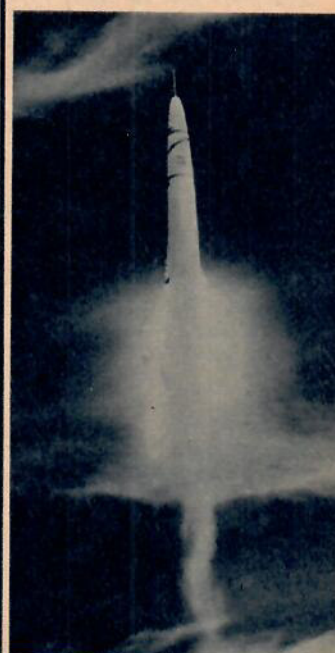
.... st. »Snurren»	14:50
.... st. Super-Tigre G-31	59:50
.... st. Super-Tigre G-30	72:—
.... st. Dieselbränsle Semo nr 1	3:—
.... st. Semo bränsle nr 3	4:85
.... st. Testors bränsle	2:25
.... st. Semo Balsalim	0:75
.... st. Modellflygkatalog nr 12	1:25

Namn:

Adress:

TV 2-58

Önskas end. katal. insänd frim.



THOR I AKTION

Den nya amerikanska fjärrroboten Thor är nu föremål för skjutförsök vid försöksstationen på Cape Canaveral i Florida. Thor, som utvecklas av Douglas för amerikanska flygvapnets räkning, är en vätskeraket troligen på 60.000 kp dragkraft och har en räckvidd om ca 2.400 km. Bilderna visar roboten i utskjutningsögonblicket (nedan) och några sekunder senare (ovan).



Mera FLYGNYTT på sid. 6



Greppet direkt... Iskall, immig, lockande. Formad för greppet direkt. Drycken för vardag och fest, för arbete och fritid. Drycken som man blir Du och bror med — iskall, törstsläckande Coca-Cola!



TECKEN PÅ GOD SMAK

Låt Coca-Cola locka fram ditt friska, glada jag!

Beredd i Sverige med tillstånd av ägaren till varumärket "Coca-Cola"

Två hårvatten i samma flaska



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

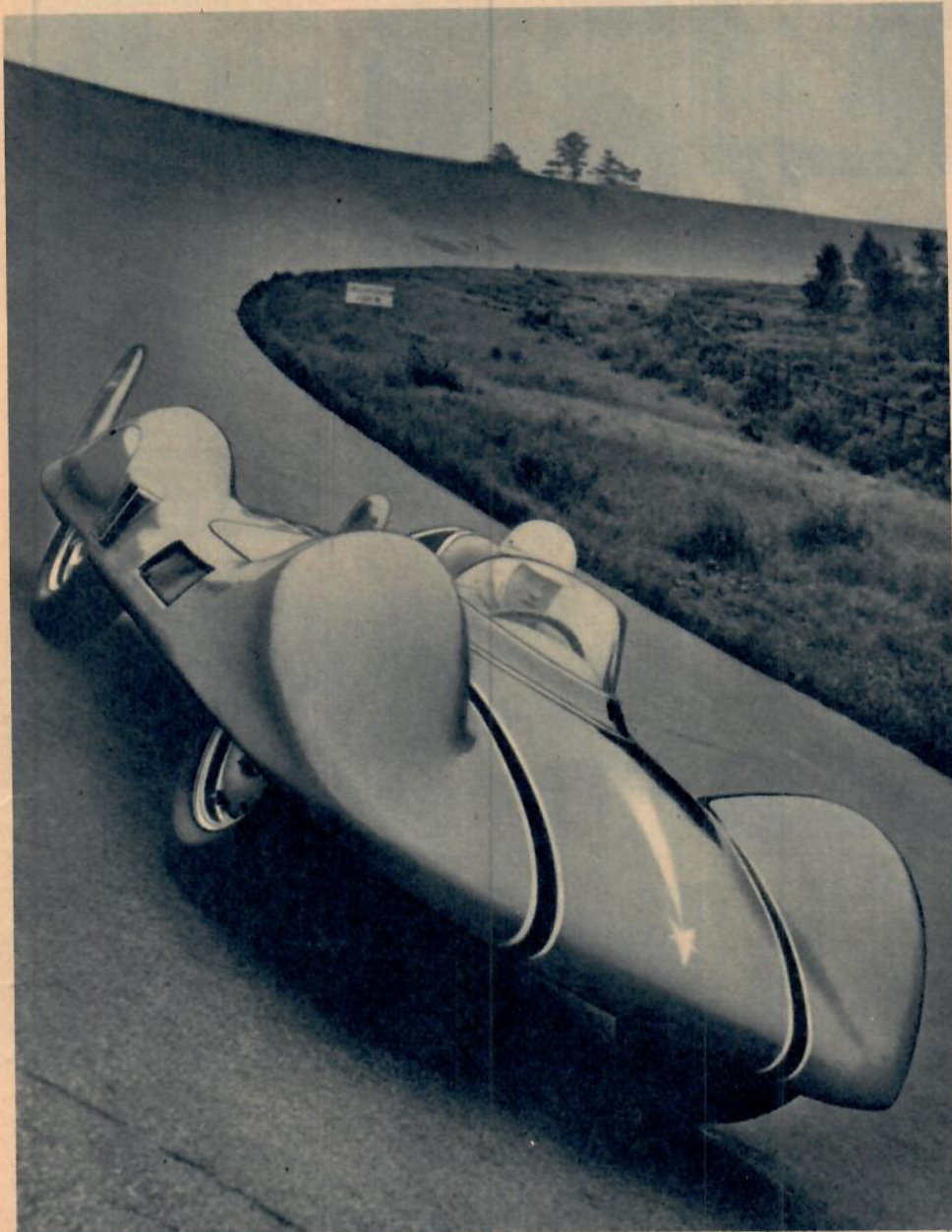
BINDER HÅRET men bibehåller det mjukt och naturligt utan att smeta. Genom att Palmolive både är medicinskt och binder håret, får Ni faktiskt två hårvatten i samma flaska.

PALMOLIVE dubbelverkande hårvatten
TORR · FET · EXTRA FET · ÖVERFET



PALMOLIVE är även ett bra damhårvatten

VI SLÅR REKORD FÖR ER SKULL



RENAULT DAUPHINE — SNABB VÄGVAGN I EKONOMIKLASSEN



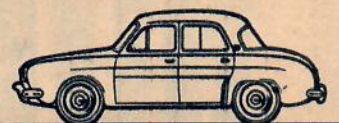
Den här vagnen är ett av Renaults rullande laboratorier. När den slog det absoluta hastighetsrekordet för turbinbilar vid Salt Lake i USA, så var det inte bara ett uttryck för rekordjakt.

Men det är klart att vi som skapat ETOILE FILANTE — stjärnskottet — är stolta över de 309 km/tim, som vagnen uppnådde redan i första försöket.

Men — vårt syfte var inte att få sola oss i glansen av ett fartrekord. Vi ville och måste få reda på hur morgondagens bil skulle uppföra sig vid hastigheter av i övermorgon.

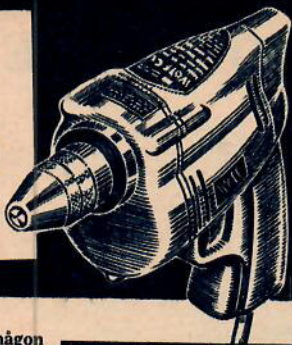
Om några år kommer Ni att finna det normalt att åka i en turbindriven bil. Den kommer kanske inte att likna denna Etoile Filante, men vid dessa prov vinnns värdefulla erfarenheter, som omsätts i bättre bilar och större säkerhet.

De skickliga tekniker och noggranna bilarbetare som byggt "Stjärnskottet" erbjuder Er idag Renault Dauphine, vagnen som tagit hem lysande segrar i sina första tävlingar: Mille Miglia, Tour de France, Tour de Belgique och Tour de Corse.



RENAULT
STORPRODUKTION MED KVALITET

Både nytta och nöje
med
Wolf Cub
HOBBYUTRUSTNING



Wolf Cub har större användningsområde än någon annan »Gör det själv»-utrustning! De olika satserna har alla bormaskinen som drivmotor. Inte en enda detalj blir dubblerad — så sinnrikt uppbyggd är Wolf Cub!

Wolf Cub ger Er ständigt ökade möjligheter! Bormning, polering, putsning, slipning, sågning, fräsning, trä-svarvning, kontursågning, hyvling, färgomröring, häckklippning är några av de arbeten som kan utföras. För finmekaniska arbeten på svåråtkomliga ställen finns en böjlig axel.

Wolf Cub demonstreras och försäljes i järn- och maskinaffärer. Be att få broschyren »För lönande tidsfördriv»

1. Kontursågsats
2. Svarvsats
3. Borrstativ



LINDAHL & NERMARK AB
Ålingsås

AB ENTERPRISE
Sthlm. Göteborg
Malmö

AB V. LÖWENER
Stockholm

NÄR VAR HUR 1958

Den ständigt
aktuella
uppslagsboken
med nytt inne-
håll från pärm
till pärm

NÄR-VAR-HUR 1958
är den oundgängliga
årsboken för
alla som vill ha
senaste händelser,
fakta och siffror
i lättsmält form.

Illustrerad med
635 fotografier,
190 teckningar,
20 färgsidor.
Karta över
Västtyskland.

Kart. 9,75
Klot 11,75

FORUM

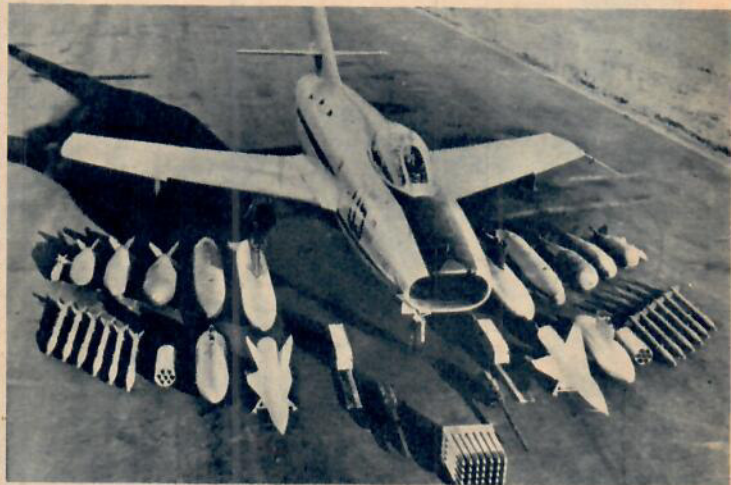
FLYGNYTT (forts. från sid. 4)



BROMS FÖR REAPLAN

Inom amerikanska flygvapnet — och även annorstädes — pågår försök att med rearbroms minska de moderna jaktflygplanens landningssträckor. Bilderna visar en Lockheed F 94C Starfire som för-

setts med inställbar rearbroms monterad på reamotorns utblåsningsskon. T. v. syns bromsen i öppet läge och t. h. i stängt. Anordningen kan även användas för fartreducering under flygning.



NY MYSTERÉ-VERSION

Super Mystère B2 är beteckningen på den senaste versionen av det berömda franska jaktplanet. Dess data och prestanda är ännu hemligstämplade, men planet kan förutom sina två 30 mm

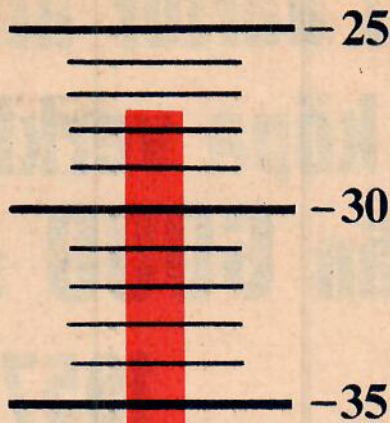
automatkanoner även medföra raketer och bomber av varierande storlek och slag. Bilden ger en god uppfattning om den beväpning för olika uppgifter som planet kan utrustas med.



STARTAR VERTIKALT

Tillräcklig lyftkraft för att starta vertikalt erhåller man genom att leda luftströmmen från propellrarna under de enorma flapsen på denna flygapparat —

Army-Ryan Vertiplane. De stora ändplattorna förhindrar luftströmmen att strömma över vingen. Planet är byggt av Ryan för amerikanska arméns räkning.



Låt inte
kylan
stoppa "olje-
trafiken"

Mobiloil *Special*

Låt inte startsekunderna stjäla timmar från Er motors livslängd. Även i strängaste kyla — i praktiken ner till -30° — skyddar lättflytande Mobiloil Special ögonblickligen alla de vitala delarna i Er motor. Den sätter också stopp för den frätande korrosionen i kalla motorer.

Snabb vinterstart och bättre bränsleekonomi får Ni på köpet med Mobiloil Special. Det ligger 91 års erfarenhet i petroleumbranschen bakom dess egenskaper. Det är oljan Ni kan lita på i alla väder året runt.

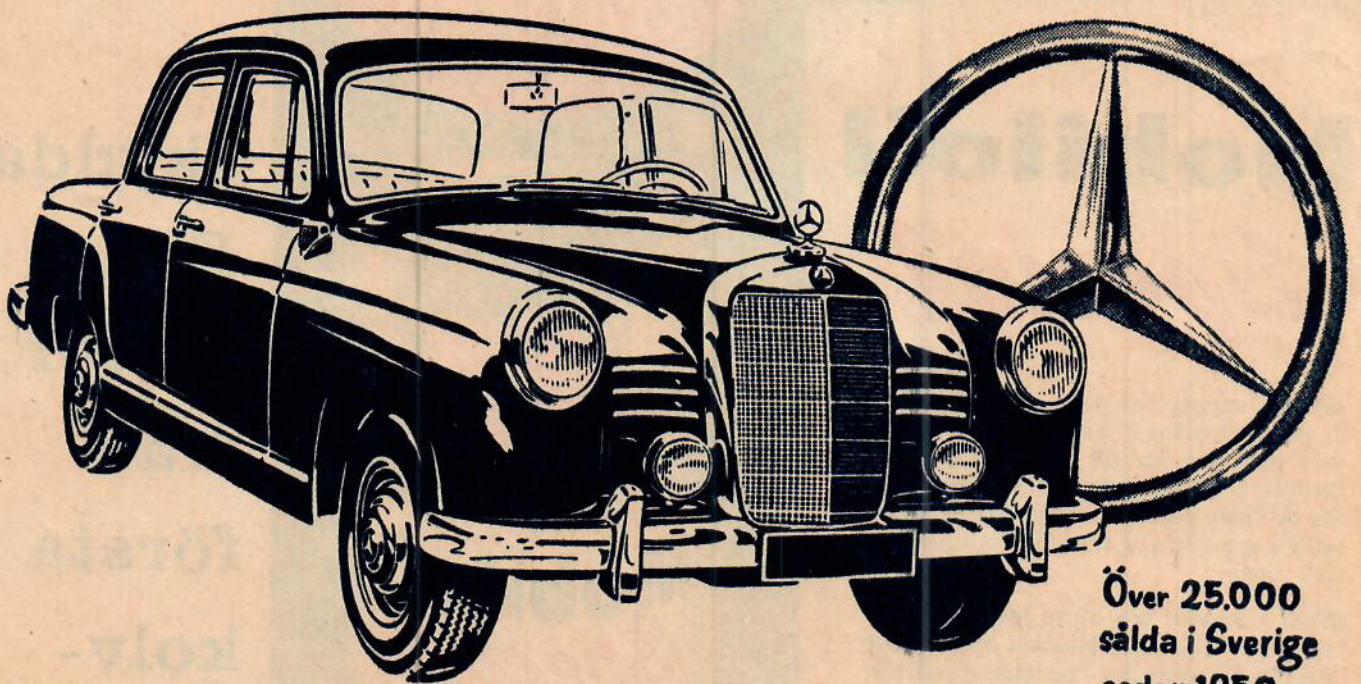


skyddar
Er
motor
från
första
kolv-
slaget



rätt olja — året runt

**Just därför att det lönar sig
att köpa verklig kvalitet har
mer än 6000 svenska bilister
1957 valt
MERCEDES-BENZ
bilen som bygger
bättre bilism!**



Över 25.000
sålda i Sverige
sedan 1950.

AUTOMOBILPALATSET

S:t Eriksgatan 117

Tel. 34 00 00

Utställningen

Strandvägen 7A

Tel. 67 04 40

PHILIPSONS



AUTOMOBIL A.-B. STOCKHOLM 21

PHILIPSONS SÖDER BIL AB

Södertäljevägen, Västberga

Tel. 45 29 60

Utställningen

Götgatan 91

Tel. 44 09 80

Filialer, återförsäljare och serviceverkstäder över hela landet.

General Nils Söderberg är sedan 1954 generalsekreterare i Kungl. Svenska Aeroklubben. Han var tidigare chef för flygförvaltningen och kan ståta med titeln »Sveriges förste fallskärmshoppare» som han fick efter ett lyckat hopp från en Phoenix så tidigt som 1926.

Nils Söderberg: DAGS ATT BYGGA EGET FLYGPLAN

Då och då dyker frågan upp om ett folkflygplan — ett flygplan som skall kunna bli var mans egendom. När jag blir tillfrågad om saken brukar jag svara, att jag inte tror på nånting i den vägen. Däremot tror jag alldeles bestämt på en intensiv utveckling av privatflyget. Men det kommer att ta sin tid.

I USA finns omkring 65.000 privatägda flygplan, vilkas sammanlagda flygtid på ett år uppgår till ca 10 miljoner flygtimmar. En av presidenten tillsatt planeringsgrupp har beräknat att antalet privatägda flygplan på 10 år kommer att öka till 90.000 och den årliga flygtiden till 20 miljoner flygtimmar. Vad den siffran innebär inser man bäst, då man ser i statistiken för 1956, att alla de 76 till IATA anslutna flygbolagen under förra året flög sammanlagt 6 miljoner flygtimmar.

Privatflyget i USA är således och kommer ännu mer att bli en betydelsefull faktor i samhällsbilden. Den nämnda planeringsgruppen har till uppgift att planera de åtgärder, som behöver vidtas för att mäta den beräknade utvecklingen.

Vad kan man vänta sig i Europa? Erfarenheten på olika tekniska områden, t. ex. bilismen, visar att vad som försigår i USA ger oss en idé om vad som troligen kommer att försigå i Europa ett antal år senare.

Fråga om privatflygets utveckling i Europa får man dock räkna med vissa hämningar. Eftersom Europa inte som USA är en politisk och ekonomisk enhet, kan det privatägda flygplanet inte utnyttjas för affärs- och nöjesresor i samma grad. Och denna bristande enhet omöjliggör till följd av tullmurar och nationell prestige en samordning de europeiska länderna emellan, då det gäller att få fram för privatflyget lämpliga typer. Följden blir små serier och alltför höga kostnader.

Bristen på lätta flygplan är stor i de europeiska länderna. Det flygplanbestånd som finns består till mycket stor del av surplusmaterial som inköpts billigt efter kriget och nu är i hög grad förslitet. Det har därför gällt att finna utvägar att med små resurser förnya flygplanbeståndet. Det är mot denna bakgrund man får se det upplammande intresset för amatörbygget som nu från Frankrike sprider sig till många länder.

I Frankrike har amatörbygget alltid omfattats med stort intresse. På 30-talet konstruerade fransmannen Mignet »Den flygande Loppa». Han utgav en bok med beskrivning av detta verkliga folkflygplan, som vem som helst skulle kunna bygga själv. Intresset blev våldsamt. Boken blev en bestseller och snart florerade byggverksamheten runt om i världen. Men av de tusentals byggen som påbörjades kom blott en mindre del upp i luften och hade där föga framgång. Det hela var alltför amatörmässigt.

Den form av amatörbygge som numera förekommer efter franskt mönster skiljer sig radikalt från monsieur Mignets. Konstruktionen skall vara utförd av en fackman och tillrättalagd för amatörbygge. Beräkningarna skall vara godkända av vederbörande luftfartsmyndighet och flygplanprototypen kontrollerad, typprovd och godkänd. Byggandet skall ske under föreskriven kontroll och endast material av godkänd flygkvalitet får användas. Sådana detaljer som fordrar särskild yrkeskicklighet, t. ex. svetsning skall vara utförda av yrkesfolk. För att få sätta igång bygge fordras särskilt tillstånd av luftfartsmyndighet och därvid provas vederbörandes kvalifikationer, tillgång till lämplig lokal m. m.

Amatörbygget här i landet kommer att stå under ledning av Aeroklubben. Förutsättning för att få bygga är att verksamheten leds av en godkänd bygglédare. Under sommaren 1957 har en bygglédarkurs varit anordnad. Erfarenheterna från den har varit mycket tillfredsställande och fler kurser kommer att anordnas nästa år. Intresset har nämligen varit mycket stort och byggandet av nära 20-talet flygplan har påbörjats under den gångna hösten.

Den flygplantyp som Aeroklubben efter omsorgsfull prövning valt, Jodel D-112 med 65 hkr Continentalmotor, är lättflugan och trevlig att flyga och lätt och billig att bygga. Men något folkflygplan blir det inte.

Flygplanbygge, även om det sker hemma i källaren, är en sak som kräver noggranna förberedelser. Liksom allt som rör flyg kräver det ordning, ansvar och omdöme samt kunnig ledning. Endast den som vill inordna sig under dessa bör ges sig in på uppgiften. Andra avråder jag.



MÖTE MED RYMDMAN

Finns det flygande tefat? Frågan har aktualiserats genom nyligen gjorda iakttagelser i skilda delar av vårt land. Är vår planet föremål för observationer från våra grannar i rymden? Mr George Adamski, USA, hävdar bestämt att så är fallet. Han har sett och fotograferat hundratals flygande tefat och han har skakat hand med en tefatspilot från Venus. I en bok har han skildrat sina märkliga upplevelser. Teknikens Värld återger här hans berättelser i sammandrag.

Av BIRGER GRIPSTAD

»Det var omkring klockan 12.30 torsdagen den 20 november 1952 som jag första gången fick personlig kontakt med en man från en annan värld. Han kom till jorden i sin rymdfarkost, ett flygande tefat. Han kallade det ett spaningskepp.»

Den som säger detta heter George Adamski och är den ene av författarna till boken *Flygande tefat har landat*. Den andre författaren heter Desmond Leslie. (Parthenon, häft. kr 19:50.)

Adamskis redogörelse för sitt remarkabla rendez-vous med en venusiansk tefatspilot ägnades en hel del spaltutrymme i världspresen och minnesgoda läsare erinrar sig säkert notiserna även i den svenska pressen vintern 1952. Historien — färsk och utan kommentarer — fick det mottagande man kunde vänta. De som vägrar att tro på flygande tefat ryckte på axlarna och tog den för den värsta rövarhistorien hittills i tefatsbranschen. De som tror att utomjordiska flygande tefat existerar accepterade den och betraktade den som sann. Detta gällde de komprimerade tidningsnotiser som publicerades på grundval av Adamskis första muntliga framställning. Sedan den första notisen publicerades i Arizona-tidningen Phoenix Gazette den 24 november 1952 och fram tills dess Adamski avslutade sin bokliga framställning av tilldragelsen har han haft tid till en omfattande sortering och värdering av sina intryck, men frågan är om han i någon högre grad — trots mängden av »bevis» i form av fotografier, skisser, gipsavgjutningar och egna kommentarer — lyckats göra historien trovärdigare.

PRIVATOBSERVATÖR PÅ MOUNT PALOMAR

I Kalifornien ligger ett berg som heter Mount Palomar och på dess topp finns det berömda Hale-observatoriet med värl-

dens största teleskop (200 tum). En bit upp på den södra sluttningen ligger en plats som heter Palomar Gardens ca 18 km från observatoriet. Där finns ett kafé — nämnt här eftersom det blivit något av ett Mekka för tefatstroende. Kaféet ägs av Mrs Alice K. Wells — nämnd här då hon figurerar även senare i historien.

Vad Palomar Gardens i övrigt består av framgår inte av Adamskis redogörelse, men någonstans här i krokarna håller han till. På kaféet kanske, eller hemma i trädgårdsgungan som han valt till observationspost för sitt tefatsspanande.

Adamski har två egna teleskop, ett femtontums i en kupol och ett sextums monterat ute i det fria. Det mindre teleskopet är lättroligt och transportabelt och han har en speciell kamera till det. Det lilla teleskopet fick han för ett 20-tal år sedan och det blev en fascinerande hobby för honom att genom detta betrakta himlen och ta teleskopiska fotografier. Sedan kom tefaten. Och hans hobby blev en heltidssysselsättning.

PREMIÄR MED FLYGANDE CIGARR

De flygande tefaten gjorde sin entré i Adamskis medvetande första gången den 9 oktober 1946. Efter ett kraftigt meteorregn siktade han — och flera personer med honom — ett stort svart föremål på himlen. Det liknade ett gigantiskt luftskepp och föreföll att vara orörligt. Plötsligt svängde farkosten upp nosen och sköt snabbt upp i rymden. Den lämnade efter sig en eldstrimma som förblev synlig i drygt fem minuter. När Adamski kom in i sitt hus och på radion tog in en San Diego-station där en nyhetsutsändning just pågick meddelades det, att ett stort cigarrformigt rymdskepp svävat över staden och att hundratals personer sett och rapporterat det. Det

var uppenbarligen samma farkost som han själv hade siktat.

Efter detta började Adamski att ägna mesta möjliga tid åt att iakta himlen i hopp om att ännu en gång få se utomjordiska farkoster uppenbara sig.

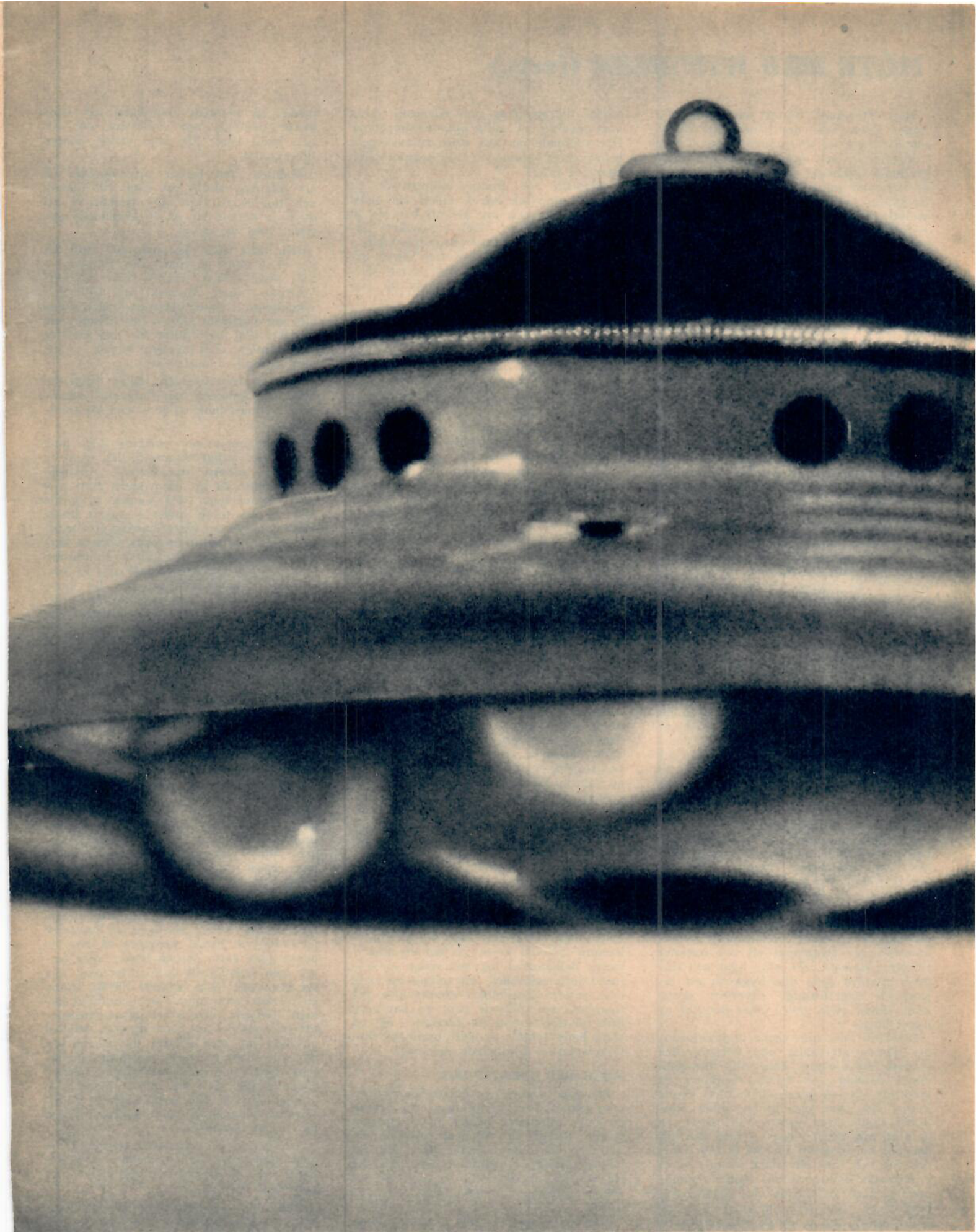
Det dröjde nästan ett helt år innan han fick någon belöning för sin vakthållning. Men då blev han rikligen belönad. En augustiväll 1947 satt han ute i trädgårdsgungan och spanade av himlen i alla riktningar. Då upptäckte han plötsligt ett skarpt lysande föremål som rörde sig från öster till väster ovanför en bergskam i söder. Och sedan ett till! Och ett till! Ett av föremålen stannade uppe i rymden och kastade om färdriktning. Adamski ropade till sig fyra personer som befann sig inne i huset och sedan började de tillsammans räkna de flygande föremålen. Inalles räknade de till 184 (!) föremål som passerade i linje efter varandra. Rymdfarkosterna tycktes vara uppdelade i divisioner om trettiotvå. »Detta märkte vi tydligt», säger Adamski, »eftersom ledaren för varje grupp först färdades halvvägs eller mer och sedan kastade om riktningen nästan ända till horisonten i öster som om han signalerade på något sätt, och sedan passerade trettiotvå till.»

TEFATSFOTOGRAF MED 500 BILDER

I slutet av 1949 fick Adamski besök av fyra män, två av dem var från Point Loma Naval Electronics Laboratory i närheten av San Diego, de båda andra var från en liknande organisation i Pasadena. De föreslog att Adamski skulle samarbeta med dem och försöka fotografera de flygande tefaten.

Adamski var mer än villig. Han köpte film, iordningställde sin utrusning och satte sig att vänta på de utomjordiska objekten.

(Forts. på sid. 12)



Den 13 december 1952 blev George Adamski i tillfälle att fotografera ett flygande tefat genom sitt sextums-teleskop. Den venusianske tefatspiloten kom för att återlämna ett negativ som han vid ett tidigare tillfälle lånat. Rymdfarkosten var 10 m i diameter och tillverkad av halvgenomskinlig metall.

MÖTE MED RYMDMAN (forts.)

Natt efter natt, vinter som sommar, i mulet väder (när det hände att tefaten manövrerade under molnen) likaväl som i klart, i ur och skur vakade och fotograferade Adamski och efter bara ett par år var han uppe i omkring 500 tefats-fotografier, vilket onekligen tyder på en omfattande interplanetarisk trafik om man betänker vilken begränsad del av luft-rymdet som trots allt kan siktas från Palomar Gardens.

Adamski har hållit föredrag om flygande tefat, han har sålt kopior av sina tefatsbilder, han har skrivit artiklar i ämnet och har överhuvudtaget verkat som en — och som en särskilt flitig — de flygande tefatens public relations-man. Ibland har han gjort utflykter till ensliga platser i hopp om att träffa på något tefat som landat.

Efter denna, som vi hoppas, något så när fullständiga presentation av mr George Adamski och den miljö där han lever och sysslar med sin egenartade hobby och efter att ha relaterat några av hans märkliga upplevelser närmar vi oss nu raskt den 20 november 1952 och därmed den märkligaste tilldragelsen av dem alla.

FLYGANDE TEFAT HAR LANDAT

I slutet av augusti 1952 kom mr och mrs A. C. Bailey från Winslow i Kalifornien till Palomar Gardens för att träffa Adamski. De nämnde dr och mrs George H. Williamson från Prescott i Arizona. Dessa fyra personer var lika intresserade av flygande tefat som Adamski. Man enades om att Adamski skulle kontakta de båda familjerna nästa gång han hade för avsikt att etablera kontakt med de flygande tefaten och deras besättningar.

Sålunda kommer det sig att vi den blåsliga förmiddagen 20 november finner Adamski, familjerna Bailey och Williamson samt mrs Alice K. Wells och Adamskis sekreterare mrs Lucy McKinnis och två bilar parkerade invid landsvägen till Parker i Arizona där den drar fram genom den ökenartade terrängen i Desert Center.

Klockan var något över 12 när ljudet av flygplansmotorer hördes närma sig bakom bergskammen på andra sidan vägen. Ett tvåmotorigt flygplan dök upp och flög över dem på låg höjd. Sällskapet följde planet med blickarna tills det försvann i fjärran.

Plötsligt vände sig alla samtidigt om och såg på nytt mot den närmaste bergskammen där flygplanet ett par minuter tidigare passerat. »På stor höjd och alldeles ljudlöst kom där flygande ett gigantiskt cigarrformigt silvervitt skepp utan vingar eller andra yttre detaljer av något slag.»

Adamski ville inte väcka uppmärksamhet genom att ställa upp teleskop och kamera invid vägen. Han ville inte göra något misstag som kunde förhindra en landning, där en personlig kontakt skulle kunna äga rum, om nu en sådan möjlighet fanns. Han sade: »Vill någon av er köra mig neråt vägen — fort! Det där skeppet har kommit för att få tag i mig och jag vill inte låta dem vänta!»

Adamski, Bailey och mrs McKinnis hoppade in i en av bilarna och körde neråt landsvägen. Dessförinnan bad han de andra stanna och ge akt på vad som eventuellt skulle komma att hända. Genom bakrutan såg de rymdskeppet vända och följa bilen. De körde ungefär en kilometer och svängde sedan av från lands-

vägen till en plats som Adamski ansåg vara idealisk att ställa upp teleskopet på. Där stannade de. Det stora rymdskeppet som tycktes befinna sig rakt ovanför bilen stannade också.

Adamski och Bailey hjälptes åt att montera upp teleskopet, vilket var svårt i kastbyarna och hur de än bar sig åt skakade teleskopet. »Och ett osäkert underlag bidrar aldrig till att ge bra bilder.» Bailey och mrs McKinnis fick därpå order att gå tillbaka till det övriga sällskapet och hålla ögonen öppna för vad som skulle kunna hända.

Adamski hade många gånger drömt om att få träffa besättningen i någon av de farkoster han i flera år hade fotograferat. »Jag har vid flera tillfällen sagt mig inte bara vara villig utan avgjort ivrig att få göra en tur i ett tefat.» Detta trots att han hört rykten om »att folk hade försvunnit och där den enda förklaringen av allt att döma var att det tagits upp i något slags rymdfarkost. Dessa rykten föreföll välgrundade, när jag fick höra de faktiska omständigheterna, och ingen av dessa 'kidnappade' hade så vitt jag visste återvänt.» Hans följeslagare skulle emellertid hålla utkik så att de kunde se allt som var möjligt att se på det avstånd — mellan en och två kilometer — de befann sig från honom. På så sätt skulle det finnas vittnen ifall Adamski lämnade jorden per rymdskepp.

När bilen vände och körde tillbaka, vände rymdskeppet åt motsatt håll och försvann ljudlöst och snabbt över bergskronet. Men innan dess kom några flygplan dånande och tycktes göra ett försök att omringa den utomjordiska farkosten, som emellertid vände upp nosen och försvann i rymden.

Fem minuter senare såg Adamski en glimt på himlen och nästan i samma ögonblick kom en liten farkost synbarligen drivande genom gattet mellan två bergstoppar och gick ljudlöst ner i en av hålorna en kilometer längre bort. Farkosten sänkte sig dock inte helt och hållet, den övre delen eller kupolen blev synlig ovanför bergskammen. Fullt synlig också för sällskapet som väntade vid vägen.

Adamski tog i snabb följd sju bilder genom teleskopet — dock utan att först kontrollera att inställningen var riktig. Han tog sedan ut filmhållarna med de exponerade negativerna och stoppade dem i sin högra rockficka. Med sin Brownie-kamera (så vitt vi vet är det en amerikansk lådkamera) tog han sedan en bild just i detta ögonblick som tefatet försvann över gattet. Omedelbart efteråt kom två flygplan, som cirklade runt ett par varv över platsen innan de fortsatte. Än en gång hade tefatet undgått upptäckt från flygplanen — förmodade Adamski.

MÖTE MED TEFATSPILOT

En stund senare upptäckte Adamski en man som stod vid mynningen av en ravin en halv kilometer längre bort. Mannen gjorde tecken åt Adamski att komma närmare och han började gå i riktning mot den okände samtidigt som han såg sig om för att försäkra sig om att det övriga sällskapet kunde följa vad som hände.

Mannen i ravinen såg ut som vilken man som helst. Han var något mindre än Adamski och betydligt yngre. Det fanns bara två iögonfallande detaljer som Adamski lade märke till medan han när-

made sig mannen; nämligen att hans byxor påminde om skidbyxor och att han hade långt hår som nådde honom till axlarna.

Mannen stod leende och väntade på att Adamski skulle nå fram till honom och tog sedan fyra steg framåt så att de båda befann sig på en armlängds avstånd från varandra.

»Nu först insåg jag helt och fullt att jag stod inför en man från rymden — EN MÄNNISKA FRÅN EN ANNAN VÄRLD», säger Adamski och tillägger, »skönheten i hans utseende överträffade allt jag någonsin sett... jag kände mig som ett litet barn inför en som besitter stor visdom och mycken kärlek... jag blev ödmjuk i mitt inre...»

Mannen från rymden räckte fram sin hand och lade sin handflata mot Adamskis... »hans hand kändes som ett spädbarns...»

Rymdmanen var omkring 1,98 lång och torde, enligt Adamski, ha vägt ca 62 kilo. Aldern uppskattade Adamski till ungefär 28 år. Han hade runt ansikte, synnerligen hög panna, grågröna ögon — en aning sneda — något högre kindknöt än en västerlänning, fint tecknad näsa, ordinär mun samt vackra tänder. Hans hy var som jämn solbrännas färg... »jag tyckte det inte såg ut som om han behövt raka sig, för det fanns inte mer hår i hans ansikte än i ett barns». Mannens hår var sandfärgat och föll i vackra vågor över hans axlar. Hans kläder bestod av en dräkt i ett stycke. Den var chokladbrun med ganska vid blus med åtsittande hög krage. Ärmarna var långa, ganska vida och hade åtsittande band kring handlederna. Ett ca tjugo cm brett band omgav hans midja. Byxorna var ganska vida, men hölls samman vid ankarna av band och kom dem att påminna om skidbyxor. Dräkten var av vävt glansigt material. Adamski kunde inte se vare sig blyxtlås, knappar, spännen, hakar eller fickor och inte heller några sömmar. Mannens skor var oxblodsfärgade och även de av vävt material, men annorlunda än dräktens för de liknade läderskor. Öppningen var på yttersidan halvvägs bakåt mot hälen. Där fanns två smala slejfar, men inga spännen eller hakar.

Adamski försökte tala med främlingen, men denne endast skakade på huvudet. Om folk vill förstå varandra så kan de också göra detta genom tecken och gester men framförallt genom telepati, anser Adamski. Han började därför forma en planet i sina tankar och samtidigt pekade han på solen. Främlingens ansiktsuttryck visade att han förstod. »Sedan cirklade jag med fingret för att antyda den till solen närmaste närmaste planetens bana och sa, 'Merkurius'. Sedan cirklade jag igen för nästa planetbana och sa, 'Venus'. Vid tredje cirkeln sa jag 'Jorden' och pekade mot marken vi stod på», säger Adamski.

Nu förstod rymdmanen. Han cirklade med handen en omlopps bana och ytterligare en och pekade på sig själv. Han kom från Venus!

Med hjälp av gester, miner och telepati lyckades Adamski konversera med venusianen, som lät förstå att han undersökte de strålningar som utgick från jorden. På Adamskis fråga om han var speciellt intresserad av de radioaktiva moln

som blir följden av kärnvapenexplosioner nickade venusianen bekräftande. När Adamski frågade främlingen om denne kommit direkt från Venus i tefatet vände sig venusianen om och pekade mot den näraliggande kullen. Där, precis ovanför marken svävade tefatet. Adamskis överraskning roade rymdmannen, som skratade hjärtligt. Han skakade emellertid på huvudet åt frågan och förklarade att han förts till jordens atmosfär av ett större skepp.

MAGNETISM SOM DRIVKÄLLA

Adamski sade: »Hur drivs ert skepp? Med vad för slags kraft?»

»Han lät mig förstå att det drivs genom lagen om attraktion och repulsion genom att ta upp en liten sten och låta den falla, och sedan ta upp den igen och visa en rörelse», säger Adamski. »För att vara säker på att jag förstod tog jag i min tur upp två stenar och placerade dem tätt tillsammans som om den ena vore magnetisk och drog till sig den andra. Så illustrerade jag medan jag uttalade ordet 'magnetisk'. När jag gjort detta en liten stund svarade han mig och upprepade till och med ordet 'magnetisk'... Sedan svarade han 'ja'»

Adamski frågade om fjärrstyrda tefat; om moderfartyg; om kraschade tefat; om venusianen trodde på Gud; om rymdmänniskor endast kommer från Venus eller om de även kommer från andra planeter; om rymdresor är vanliga bland folk i andra världar; om det är lätt att göra rymdresor.

Rymdmannen svarade beredvilligt på Adamskis frågor, men däremot gick han inte med på att bli fotograferad. Adamski glömde att fråga om Månen var bebodd.

BUDSKAP PÅ SKOSULAN

Efter en stund pekade rymdmannen på sina fötter och steg åt sidan. Hans skor hade lämnat egendomliga avtryck. Han gjorde tre par djupa och tydliga fotavtryck och såg samtidigt uppmärksamt på Adamski. »Jag tror att hans skor tillverkats speciellt med tanke på den här turen och att markeringen gjorts i kraftigt upphöjt arbete på sulorna för att kunna lämna så djupa avtryck.»

Mannen gjorde ett tecken åt Adamski att följa med och sida vid sida gick de fram till det väntande skeppet.

»Det var en vacker liten farkost», säger Adamski, »snarare formad som en glasklocka än som ett tefat... Den var halvt genomskinlig och av utsökt färg.»

När de närmade sig såg Adamski en skuggliknande gestalt röra sig inuti skeppet. Tefatet svävade över marken så att dess bortre kant var omkring en halv meter från marken. Kullen sluttade emellertid så kraftigt att främre delen eller den kant som var närmast var gott och väl två meter över marken. De kulor som utgjorde landningsställ var till hälften nedsänkta under kanten på den fläns som täckte dem.

»En del av kastbyarna var ganska kraftiga och fick då och då skeppet att gunga. När detta hände, återkastades solljuset från dess yta i form av vackra prisma-

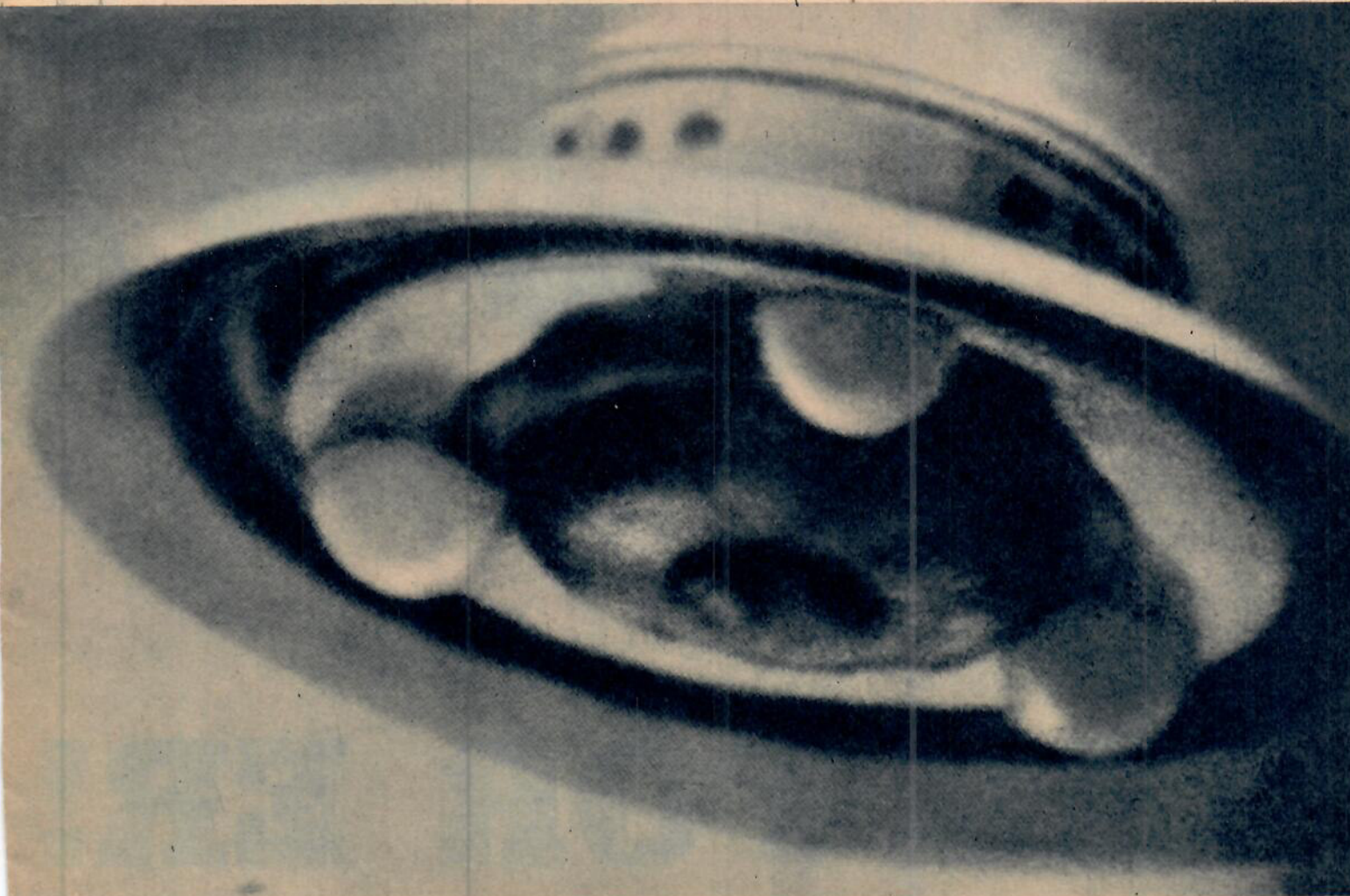
tiska ljusreflexer som från en matt diamant.» Detta iaktogs också av Adamskis följeslagare som höll utkik från avstånd.

Överst på skeppet fanns en rund kula som liknade en tjock lins. Den glimmade. »Jag undrade om den kanske användes som ena ändan av en magnetstång för att hämta kraft från rymden medan de färdades genom den...» Övre delen av farkosten var kupolformig med en inbyggd ring av drivhjul eller en tjock induktionsrulle som omgav sidoväggen vid basen av denna översta kupol.

Farkosten hade runda genomskinliga ventiler i sidoväggen utom ovanför landställets kulor där väggen var solid. Nedre delen av tefatet hade formen av en fläns.

Rymdmannen varnade Adamski för att komma för nära tefatet och stannade själv omkring en halv meter från det. Adamski måste ha gått en aning närmare för när han vände sig om kom hans högra axel under flänsen. Hans arm rycktes ögonblickligen upp och kastades ögonblicket efter tillbaka mot kroppen. »Kraften var så stark, att jag, fast jag fortfarande kunde röra armen, inte hade någon känsel i den när jag steg undan från skeppet», säger Adamski. Han var emellertid mindre orolig för sin arm än för sina exponerade negativ som låg i rockfickan. Han tog upp dem för att flytta över dem till den andra fickan.

Medan han höll dem i handen antydde venusianen att han ville ha ett. Adamski räckte fram samtliga, men rymdmannen tog bara det översta. (Forts. på sid. 39)

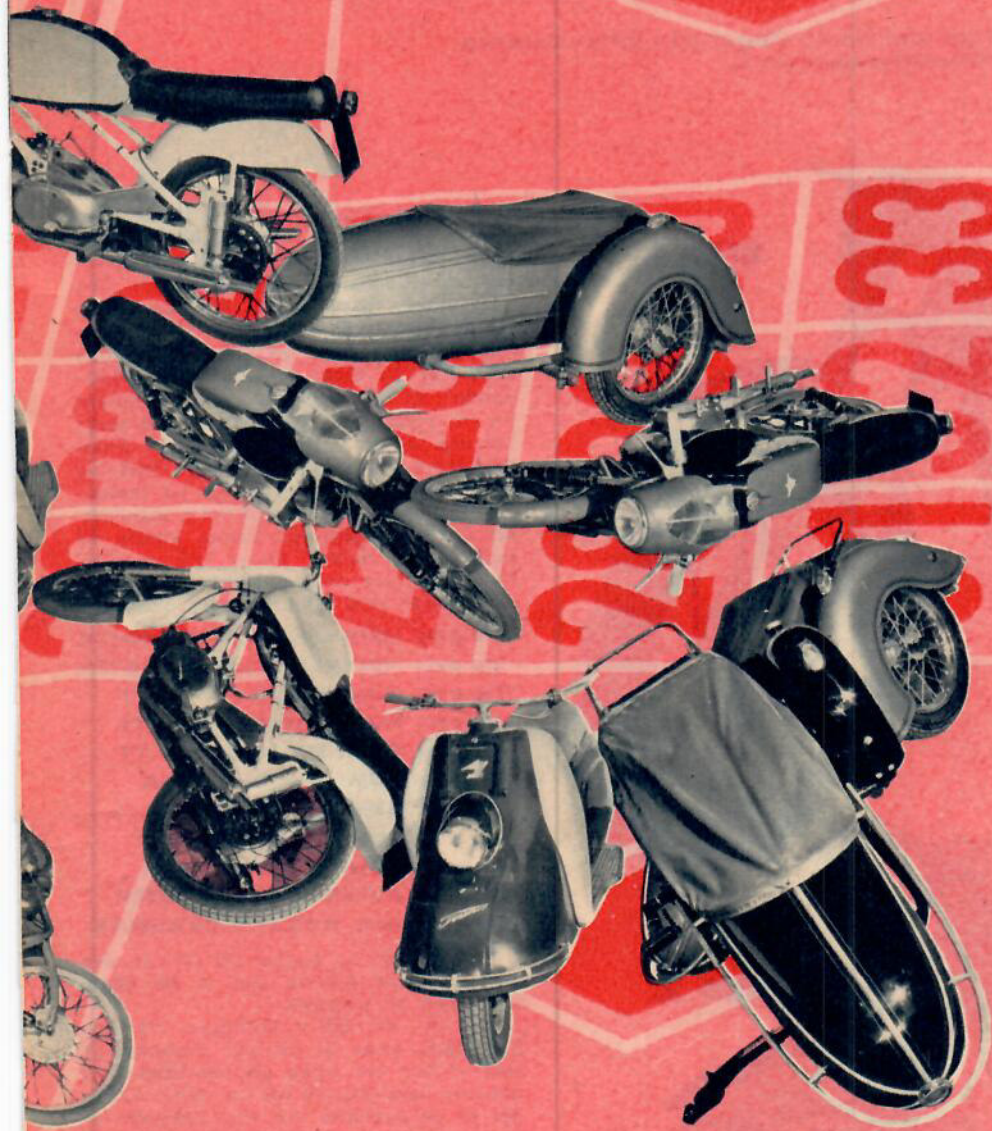


Detta är den andra av de fyra bilder som George Adamski tog i Palomar Gardens den 13 december 1952. Bilden är tagen just i det ögonblick som det venusianska flygande tefatet steg.



TAG FÖR ER!

PRISTÄVLINGEN FÖR DIG!



Tag för er! Det lönar sig att satsa på Teknikens Värld att döma av utdelningen. Vi ger er tidernas chans att ta hem potten i form av en motorcykel, en skoter eller en sidvagn i toppklass. Er egen insats består endast i någon kännedom om motorcyklar och kanske en aning deckarinstinkt. Titta på bilden här ovan och njut av prissamlingen. Vänd sedan på sidan och hoppa direkt in i tidernas pristävling!

Foto Göran Andrén

VÄND!

TAG FÖR ER!

Här kommer första etappen på vår stortävling. Med litet skarpsinnighet och teknisk kännedom klarar ni säkert av den här, och har därmed tagit det första steget mot jättevinsterna.

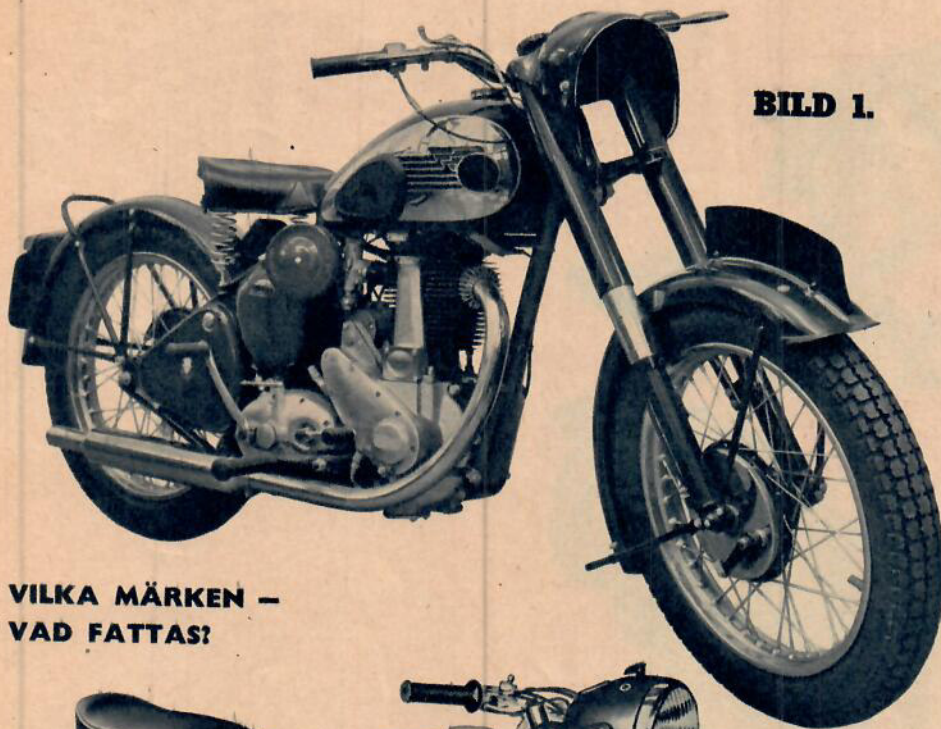


BILD 1.

**VILKA MÄRKEN –
VAD FATTAS?**

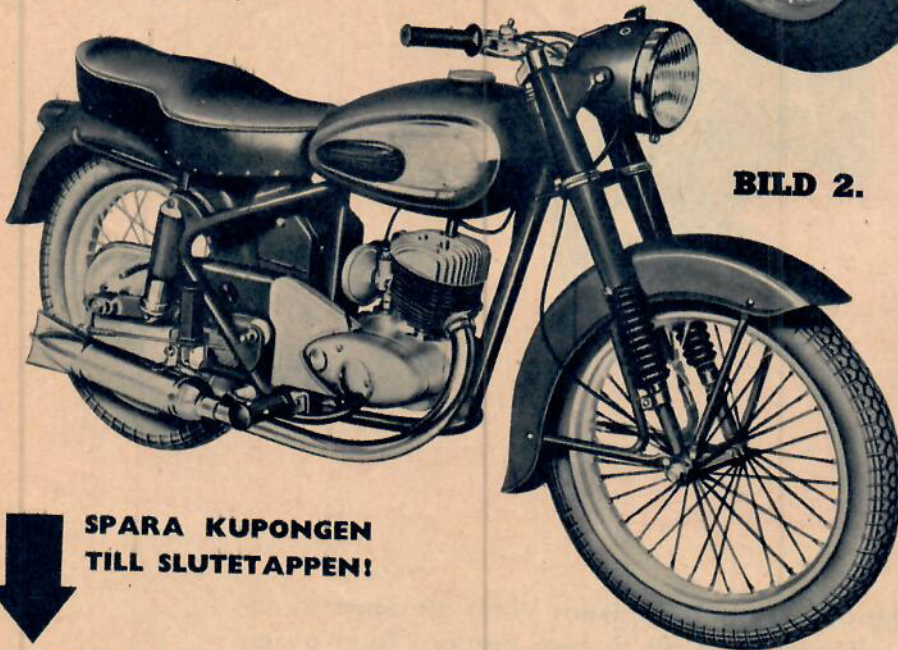


BILD 2.

Motorcykelägare för 90 öres insats säger vi på omslaget men det är fel. Efter moget övervägande har vi kommit överens om att sänka insatsen till 30 öre. Dvs. ni behöver bara betala portokostnaden för det brev i vilket ni sänder in tävlingskupongerna för de tre etapperna samtidigt. Kan ni tänka er ett bättre erbjudande? Vi vill med detta ta ett krafttag för att rycka upp mc-intresset som sorgligt nog verkar vara på nedgående. Finns det något härligare än att åka omkring på slingrande landsvägar på en motorcykel som villigt svarar på varje manöver. En bil kan aldrig ge denna känsla av samhörighet mellan förare och maskin. Det skall vara en tvåhjulning i år.

Vi börjar med att presentera prislistan.

- 1:a pris HEINKEL TOURIST SKOTER**
- 2:a pris HEINKEL TOURIST SKOTER**
- 3:e pris RUMI SUPER SPORT TT**
- 4:e pris RUMI SUPER SPORT TT**
- 5:e pris RUMI SUPER SPORT TT**
- 6:e pris RUMI JUNIOR CORSA**
- 7:e pris RUMI JUNIOR CORSA**
- 8:e pris RUMI JUNIOR CORSA**
- 9:e pris RUMI JUNIOR CORSA**
- 10:e pris ADLER JUNIOR SKOTER**
- 11:e–14:e pris ROYAL SIDVAGNAR**

Tag bara för er. Lagom till att vårsolen lockar till mc-åkning kan ni bli ägare till någon av priserna.

Och nu till själva tävlingen. På den här sidan visar vi ett par motorcyklar som vi ber om hjälp att identifiera. Ni behöver bara tala om för oss vilket märke det är på cyklarna och inte bekymra er med att räkna ut årsmodellen. När ni klarat av den saken och noterat märket på kupongen är det dags att ta en extra titt på cyklarna. Det är något som är som det inte skall vara. Det fattas något helt enkelt. Detaljer som är nog så viktiga för trafiksäkerheten. Som en liten hjälp skall vi tala om att det bara är ett fel på varje cykel. Den detalj som utlämnats på bilderna har vi inte slarvat bort utan den återfinns på annat ställe i tidningen. Tag reda på var i tidningen detaljen finns. När ni löst den uppgiften är det bara att notera på kupongen vilken detalj som fattades och var den fanns i tidningen. Kupongen skall inte sändas in till tidningen nu utan sparas till den tredje och sista etappen. Då som först kommer den till användning. Nu är det bara att pusta ut och invänta nästa etapp som kommer i nästa nummer. På återseende!

P. S. Om ni inte vill klippa sönder tidningen går det bra att skriva av kupongen.

**SPARA KUPONGEN
TILL SLUTETAPPEN!**

ETAPP 1

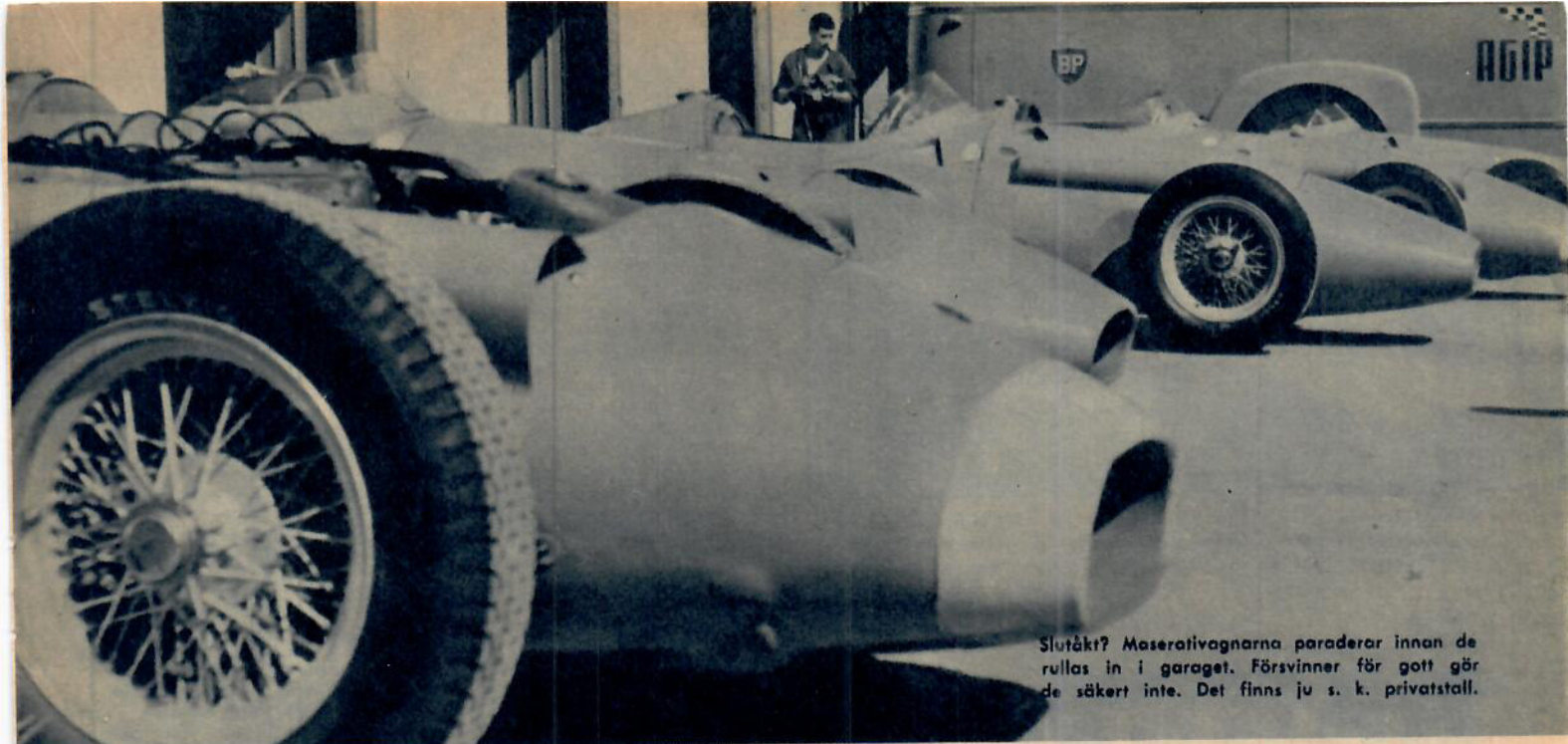
Bild 1. Märke Felande detalj Finns på sid.

Bild 2. Märke Felande detalj Finns på sid.

Namn:

Adress:

Postadress:



Slutåkt? Maserativagnarna paraderar innan de rullas in i garaget. Försvinner för gott gör de säkert inte. Det finns ju s. k. privatstall.

BANTADE BILAR FÖR BANAN

Av BENGT-O. ALLSKOG Foto: Richard Veen

Det ser ut att bli ett engelskt år inom bilsporten i år. Maserati har officiellt dragit sig tillbaka med sina sport- och formulavagnar. Mercedes har ännu inte gett något livstecken ifrån sig utan ligger nog och trycker tills turbinvagnarna är klara att ställa upp. Återstår alltså endast Ferrari och de engelska stallen Jaguar, Aston Martin och Vanwall. BRM dyker då och då upp men på den fronten verkar det vara dåligt med jämnheten.

Här i Sverige får vi väl endast se de s. k. sportvagnarna i närkamp och på den fronten har FIA i år bestämt att cylindervolymen inte får överstiga tre liter om vagnen skall kunna påräkna VM-poäng. Bilar över tre liter får naturligtvis ställa upp men någon VM-poäng kan det knappast bli tal om.

De stora firmorna har därför fått ett extra bekymmer på halsen. Det gäller att banta ner bilarna. Ferrari var först med att presentera sin nya trelitersvagn. En prototyp gick förresten på Kristianstad.

Jaguar verkar komma tätt i hälarerna och det troliga är väl att man på något vis borrar upp 2,5-liters motorn. Utseendet på vagnen kommer säkerligen att påminna om Lister-Jaguarens med sänkt motorhuv. Vad Aston Martin pysslar med är obekant men ett vet man. Traktorfirman lär ligga beredd med en ny formula 1-vagn.

Maseratis storstjärnor, Behra och Shell, har gått över till BRM och sensationsvagnen från förra året, Vanwall, skall nu rattas av Moss, Brooks och Lewis Evans. Den sistnämnde har förr kört Connaught. Det skotska privatstallet Ecurie Ecosse som dragit fram Jaguar till sådana utmärkta triumfer under det gångna året räknar fortfarande Archie Scott-Brown, Sanderson och Flockhart som sina främsta förare.

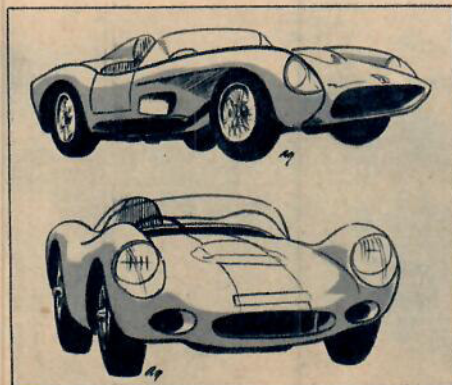
Beträffande världsmästaren himself, Fangio, surrar ryktena värre än den värsta bikupa. Ena dagen skall han starta ett eget tävlingsstall, den andra köper

han halva Maseratikoncernen och rätt vad det är har han skrivit på för Ferrari. En världsmästare är dyr i inköp och troligt är att de flesta firmorna är intresserade. Det fattas bara tillräckligt med klöver i plånboken. I Argentina ställer han i alla fall upp med en Maserati. Vår svenska firmaförare Joakim Bonnier är ännu litet tveksam om vad han skall hitta på inför den kommande säsongen. Maserati har ju dragit sig tillbaka officiellt men det är ganska troligt att de kommer att bistå något privatstall ekonomiskt. Han har fått förfrågningar från BRM och tycker att vagnen i sig själv är utmärkt att köra men som sagt, än så länge förblir det Maserati. Firman har ju dessutom en sportvagn i 3-litersklassen.

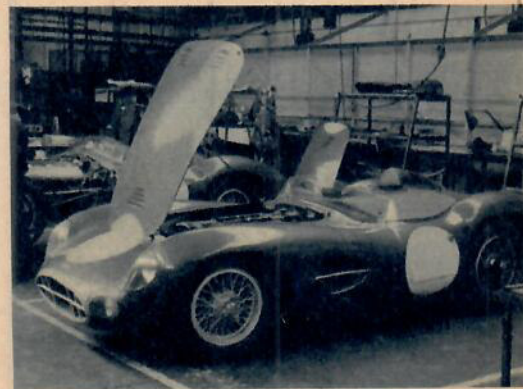
Det blir ett år fyllt av överraskningar inom bilsporten. Storstjärnorna har snyggt och pyrdligt fördelat sin charm över flera märken varför vi kan förvänta verkligt hårda nappatag på tävlingsbanorna.



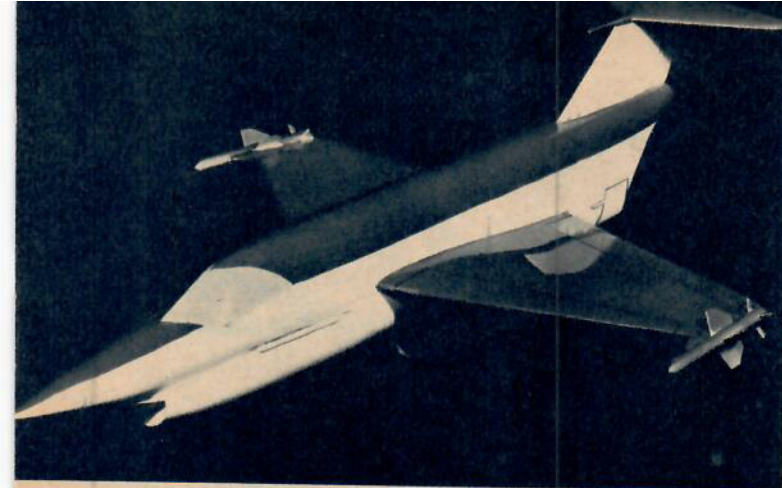
Joakim Bonnier har fått anbud från BRM. Nappar han blir det inte första gången han kör en.



Ferraris treliters vagn, ovan, känns lätt igen på den urgröpta framflygeln. Jaguar underst.



Vad pysslar Aston Martin med? Trelitersbilen sägs vara klar och en F 1-vagn på god väg.



Serieversionen av S-R. 53 får beteckningen S-R. 177. Denna version skall utrustas med starkare reamotor — Gyron Junior — i stället för Viper i S-R. 53. Bilden visar en modell av S-R. 177 med Firestreak jaktrobotar.

RAKET- REA- JAKT

Saunders-Roe S-R. 53 — brittiska flygets Kolumbi ägg — har både rea- och raketdrift. Kanske en lämplig övergångsform mellan »konventionellt» jaktflyg och luftförsvarsrobotar.

Av YNGVE NORRVI

Medan man världen över som bäst diskuterar om robotarna helt skall ersätta jaktpiloterna, kommer britterna med något som kanske skulle kunna uppfattas som ett sista försök (?) att rädda även jaktflyget åt flygarna — åtminstone för en tid. Eller är kanske S-R.53, som detta nya något kallas, det verkliga Kolumbi ägg i denna delvis tämligen förvirrade diskussion?

S-R.53 är ett relativt litet delta-vingat jaktplan utrustat med dels en reamotor (Armstrong Siddeley Viper), dels en splitter ny brittisk raketmotor från de Havilland, kallad Spectre.

Det fina med denna raketmotor är för det första att den använder samma slags bränsle som reamotorn (fotogen) och för det andra att dess dragkraft kan varieras inom ett mycket stort register, precis som en reamotor. Den kan köras strängt taget så länge det finns bränsle kvar i tankarna, eller i varje fall betydligt längre tid än raketmotorer av tidigare sort, som hade gångtider på knappt minuten och som används uteslutande som start-hjälp. Spectre-motorn kan dessutom startas och släckas under flygning på samma sätt som en efterbrännkammare.

Vinsten med denna »blandade» motorutrustning (»mixed power» säger britterna) är den att planet kan flyga ekonomiskt på enbart reamotorn och använda raketmotorn momentant, exempelvis vid start, för snabb stigning och under strid. En annan — och kanske större — fördel är att raketmotorn har samma effekt som vid marken även på extremt stora höjder, där till och med en reamotor börjar lida av andtappa.

Några data har givetvis inte offentliggjorts för detta nya plan, som ännu bara finns i prototyp och som flög första gången den 16 maj 1957. Man vet emellertid att konstruktörerna hos Saunders-Roe räknar med stighastigheter på 200 meter/sek (= 12.000 meter/minut räknat efter havsnivån) och hastigheter minst två gånger ljudets. Det har också sagts att S-R. 53 kan operera på höjder upp emot 27.000 meter...!

Man börjar då nä höjder som hittills tyckts reserverade för robotar, men eftersom reabombarna

söker allt större anfalloshöjder, måste försvarsmedlen följa efter.

S-R.53 flög vid Farnborough 1957 och tycktes vara både snabb, vändbar och ha verkligt god stigningsförmåga så långt man kunde bedöma vid jämförelse med andra fartvidunder som P.1, Fairey Delta 2 och andra. Den bar ett par jaktrobotar av typ Firestreak under vingarna och några andra vapen syntes inte till.

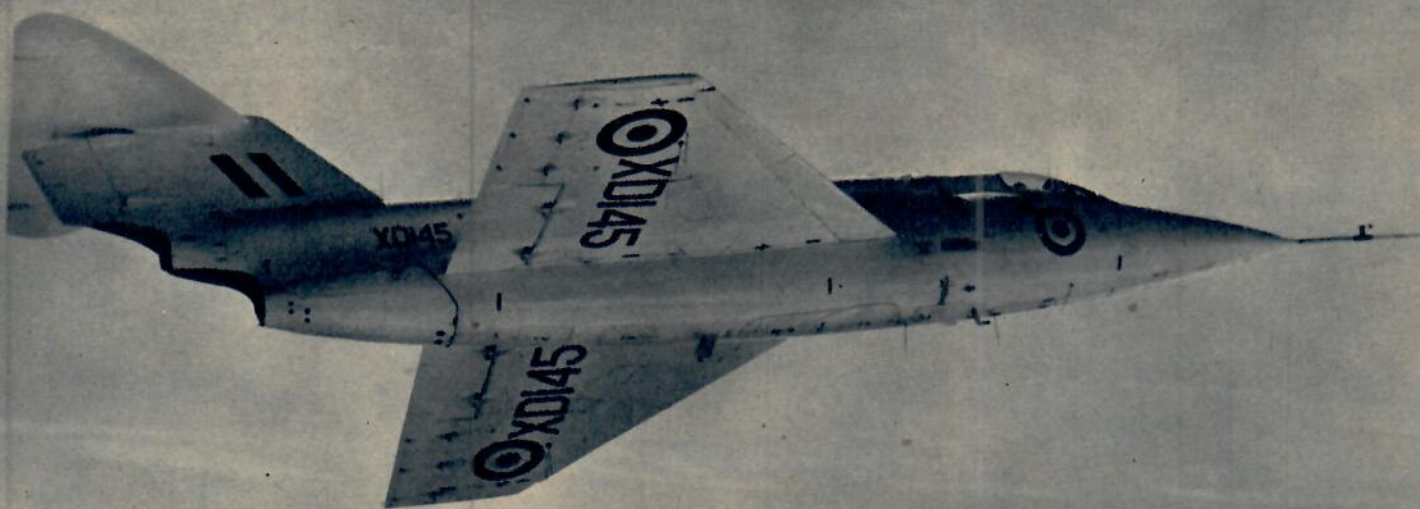
S-R.53 är som sagt bara en prototyp, och det är tveksamt om brittiska försvarsmyndigheter avviker från den nyligen så strikt angivna robotlinjen och gör ett allvarligt försök med en »mixed-power-fighter» som S-R.53 — eller Saro 177 som serieversionen påstås komma att heta.

Serieversionen spås komma att få en Gyron Junior-motor (eventuellt med ebb) i stället för den nuvarande Viper. Vad Gyron Junior går för är inte känt, men man bör kunna gissa på dragkraften någonstans mellan 4 och 5 ton och det är avsevärt mer än vad Vipern kan åstadkomma.

På S-R.53 sitter reamotorn överst under stabilisatorn och raketmotorn nedtill i kroppen. På Saro 177 avser man att placera Gyron Junior-motorn nederst och raketmotorn överst.

Vad Spectre-motorn ger för dragkraft vet man heller inte, men det gissas på drygt 4 ton (Spectre har en längd av 143,5 cm, en diameter av ca 70 cm och en torrvekt av bara drygt 200 kg). En Gyron Junior och en Spectre bör kunna anses ungefär lika effektiva vid havsytan och upp emot 12—15.000 meter. Där börjar reamotorn få andtappa medan raketmotorn arbetar lika bra — om så skulle vara i lufttomt rum. På höjder över 20.000 meter anses en reamotors effekt vara lika med noll. Det skulle betyda att medan ett »rent» reoplan är helt ur räkningen på denna höjd, skulle Saro 177 ha 50 procent av sin motorkraft kvar.

Vad det blir av projektet vet man förstas inte, men även om det numera så robotsinnade Storbritannien inte nappar på Saunders-Roes »blandmotorbete», så kanske andra gör det. Tyskarna lär ha haft tanke på att beställa upp till 400 plan av serieversionen, men tros ha backat ut.



Saunders-Roe S-R. 53 stiger med 200 m/sek. och når i planflykt hastigheter på minst två gånger ljudets. Planet kan operera på upp till 27.000 m.

FAMILJERACER I PLAST

En svensk racerbåt byggd av glasfiberplast och till ett pris som inte överstiger vad en »vanlig» båt kostar; är inte det något för er som väntar på den kommande sommarens båtsemester?

Av JAN KARLSSON Foto: Göran Andrén

Vintern är den rätta tiden att planera för båtsommaren som kommer. Även om det verkar bakvänt är det nu man skall locka fram bilden av sol och blåa vatten och så smått börja räkna prasslet i plånboken. När säsongen väl kommit igång är det ofta alldeles för sent att börja se sig om efter drömbåten.

Nyligen var Teknikens Värld i tillfälle att provköra en ny svensk båt som av allt att döma lovar mycket för kommande säsong. Det är en plastbåt av racer-

typ som lystrar till det hederliga svenska namnet Lillsnabben. Det rör sig inte direkt om någon extrem högfarts-racer utan snarare om en familjebåt med mycket goda fartresurser. Byggherren heter Tage Larsson, och Lillsnabben har skapats vid hans firma »Baggenbåtar» i Saltsjö-Boo nära Stockholm.

Då vi kom ut för att göra vår provtur låg Lillsnabben på land utanför verkstaden. Det visade sig dock inte vara någon större svårighet att flytta den till

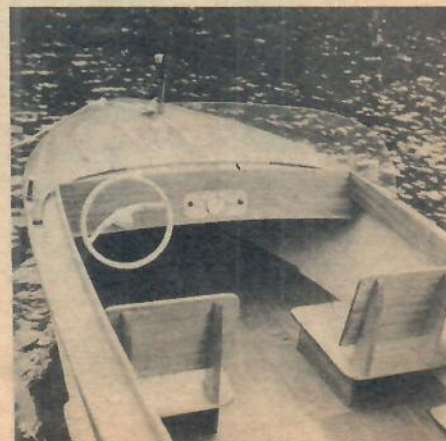
sitt rätta element. Det var en lätt match att lyfta över båten på en tvåhjulig kärva och sedan koppla denna efter bilen. En biltur på några kilometer till en lämplig sandstrand där kärvan med båten på knuffades ut i vattnet avslutade transporten. Båten som utan motor endast väger ca 160 kg flöt mycket högt i vattnet när den blev fri. Ur bilens innandöme plöckades Johnson-snurran på 18 hästkrafter fram och sattes fast på sin plats i aktern.

(Forts. på sid. 40)



Lillsnabben som den svenska plastracern kallats är ett tacksamt objekt för färgkameran. Här syns den i utgången ur en hårnålskurva (ovan). På bilden därunder är båten upplagd på den praktiska transportvagnen. Båten själv väger endast 160 kg; det är en lätt sak att flytta den på landbacken.

Inredningen är enkel och smakfull. Observera den helt plana durken som gör att båten bekvämt kan användas vid övernattning (nedan).



STOPP DÄR!

NICKE GÅR IGEN

En artikel i Teknikens Värld, »Nicke har delarna», har på många håll väckt ont blod och vad är naturligare än att reservdelsbranschen låter höra av sig. I artikeln talade vi om att man kunde skaffa billiga men funktionsdugliga delar hos skrothandlaren. Vi talade om »semesterbilen», underförstått det där billiga åkdonet man tänker använda under semestern och sedan göra sig av med. Vi låter reservdelsbranschen fyra av sin salva. Författaren vill helst vara anonym och kallar sig Ycka.



Inte utan oro läste jag redaktör Allskogs artikel i Teknikens Värld nr 17. Som gammal reservdelsman reagerade jag mot några punkter i artikeln, som jag tror skulle vara i behov av litet extra belysning.

Jag börjar då med det där om »Det får hålla så länge det går». Om man fransar att en reparation i regel blir dyrare ju längre man väntar så är just det sättet att resonera mycket farligt. Man låter inte sin tioårige son låna pappas älgstudsare med hänsyn till den stora faran för honom själv och omgivningen. Men hur konstigt det än låter, får just nu tusentals pappor omkring i motorfordon som är behäftade med allvarliga fel och brister, som många gånger är mycket farligare än en studsare.

Hela svenska folket håller på att bli synnerligen motorbitet och idag är bilen nästan var familjs egendom. Och därom är ingenting att säga — tvärtom. Bilen eller motorcykeln har minskat avstånden och gjort det möjligt att få komma ut och se sig om. Men ni alla som står i begrepp att köpa bil. Glöm inte att ta med i kalkylen en post som heter: Kostnader för reparationer och underhåll. Alltför många blivande bilägare tänker inte på, eller bortser ifrån, att hur bra dagens bil än är konstruerad så erfordras översyn och reparation efter visst antal mil som f. ö. kan

bli ganska många om vagnen köres på rätt sätt.

Så var det reservdelspriserna som kunde trilla ner med 40 % om man hade någon beaktat inom branschen. Det är nog en försäljning som sker utan direktionens vetskap. Mindre nogräknade expediter förekommer nog inom alla branscher, men det skulle vara skada om läsekretsen skulle få den uppfattningen att det skulle finnas plats för sådan rabattgivning. Det finns, som de flesta vet, en fastställd rabatt för verkstäder. Varje företag som säljer reservdelar, övervakar att denna kommer dessa verkstäder till godo. Denna rabatt är, med små variationer, endast hälften av vad. red. Allskog uppgivit. Det torde inte vara lätt att till bekanta vara så generös om man vill behålla sin plats.

Talet om dyra reservdelar får en reservdelsman höra litet då och då. Men är de så dyra? Ofta slungas frågan fram utan tanke på att det här rör sig om delar som kontrolleras mycket noggrant både när det gäller passform och material. Låt oss ta ett litet exempel. De flesta bilägare har ingen aning om de stora svårigheter som varit förknippade med bromsbandfabrikationen. Dessa åtta små bandbitar, som sitter fast på bromsbäckarna, skall i alla fall kunna stoppa en vikt på omkring ett ton som rusar fram med ända

upp till 150 km. hastighet. Den värme som uppstår i bromstrummorna är oerhörd, men man sitter där lugnt bakom ratten väl vetande att när jag trampar på bromspedalen, så blir det stopp. Ja, säger någon, men det finns andra saker som kan diskuteras. Naturligtvis gör det så, men om man tänker på att en till synes obetydlig del även den fordrar sitt verktyg eller pressmaskin för framställningen, kommer det hela i en annan dager. Typiska försämningsdelar äro i regel mycket billiga, under det att andra mindre gångbara kostar mera. Båda fordrar som sagt sitt verktyg. Ju högre omsättningshastigheten är — desto billigare blir varan. Nej, det största felet är nog det, att så få bilägare räknar med dessa oundvikliga kostnader, men när timmen-H kommer så blir det en stor och obehaglig överraskning. För denna kategori förefaller reservdelspriserna särdeles dyra.

Den halvsömnige individ, som red. Allskog råkade ut för, torde vara undantaget som bekräftar regeln. Sådana personer är lyckligtvis sällsynta inom bilbranschen. Alldeles speciellt reservdelsmännen får lov att vara vakna och noggranna. Det medges villigt att väntetiden ofta blir lång. Detta betyder inte att expediten begagnar tiden för egen del. Som bekant ändras bilarna ganska ofta. För-gasare, brytarspetsar samt många andra detaljer kan ersättas med andra av bättre konstruktion. Det sker ofta under pågående produktion. Reservdelskatalogen lämnar upplysning om detta. Flera av de fyra till niosiffriga numren hänvisas till nytt nummer. Allt detta tar sin tid. Att kunden för det mesta inte vet varken chassin eller motornr förkortar inte väntetiden. Nu skall ett omfattande detektivarbete vidtagas och konstigt nog går det i allmänhet att klara även dessa situationer. För att expediera reservdelar fordras som sagt noggrannhet och en varukännedom långt utöver det vanliga.

Till slut återstår »Nicke har delarna». Säkerligen fyller »Nickarna» och i synnerhet Bil- och Metall i Stockholm, ett behov för många, men jag tycker att själva andemeningen i red. Allskogs artikel är den som rubriken pekar på. D. v. s. en jämförelse mellan nya och gamla delar, där han också i en tabell säger att de inköpta delarna var i absolut fullgott skick. Tabellen omfattar bl. a. generator och startmotor. Säkerligen har dessa vitala enheter hängt med i många mil. För fastän »Nickarna» säljer till låga priser, följer säkerligen inte 6 mån. garanti med på köpet. Att köpa begagnade delar är så att säga förbehållet en viss grupp av bilägare. Jag menar nu de mera vitala delarna. Vi kan ta en generator som exempel. Det är svårt för en fackman att avgöra hur länge ankarets kolborstar kan stoppa etc. Köper man en ny generator vet man att på den kan man lita under flera tusen mil. Det är inte min mening att på något sätt misstänkliggöra »Nicke», men man bör ha klart för sig att nytt är nytt och gammalt är gammalt och att en jämförelse inte går att göra. Har man en relativt ny vagn så bör man nog hålla sig till nya reservdelar. Ycka

Svar: Reservdelsprisernas rabattsatser kanske kan vara svåra att få något grepp på. De tycks variera från fall till fall. De delar jag köpte lämnades emellertid 40 procent rabatt på med följesedel. Det åsyftade fallet ligger visserligen ett par år tillbaka i tiden men reservdelshandlarna kan väl knappast tjäna mindre i dag.

Den halvsömnige individen är faktiskt ingen enstaka företeelse, tyvärr måste man säga. Att han dessutom måste plöja igenom ett mindre bibliotek för att få tag på en del förbättrar inte saken. De flesta som står vid reservdelsdisken är bud från bilverkstäder som has generalagenten kvitterar ut delar på rekvisition och deras tid är dyrbar för kunden. Det är alltså plats för ett bättre registersystem hos reservdelslagren.

»Ycka» tycker heller inte om att jag säger att delarna var i fullgott skick. Någon sexmånaders garanti begär man inte när det gäller semesterbilen. Till sist ett litet påpekande: — Har man en relativt ny vagn så bör man nog hålla sig till nya reservdelar, skriver herr Ycka. I artikeln »Nicke har delarna» citerar vi följande: — Det är klart att man inte reparerar en ny bil med delar från skrothandeln, även om det finns delar från krockade bilar av senaste årsmodell på lager, men en gammal semestervagn kan just hitta det som behövs för att göra den fräsch igen. B.-O. A.

TEKNIKENS VÄRLD TESTAR

TAUNUS 15 M



PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLDS TESTAVDELNING AV INGENJÖR OLLE LINDAHL

VÄND!

Foto: Ove Wallin

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Välbyggd och stabil kaross.
- Fartresurserna är mycket goda.
- Ettan är synkroniserad.
- Effektivt ventilerande värme-system med tystgående fläkt.
- Bakre sidorutorna öppningsbara.

MINDRE BRA:

- Synkroniseringen är mindre effektiv.
- Motorn orsakar kraftiga vibrationer på låga varv.
- Vagnen vibrerar vid bromsning.

Taunus 15 M hör till de få vagnar som man fortfarande stiger upp eller in i istället för ner i när man skall sätta sig tillrätta bakom ratten. Trots modern pon-tonform har vagnen något av äldre vagnars höjd och form över sig. Körställningen är inte sportig och appellerar inte till hög fart utan mera till trivsamt och bekväm promenadkörning. Man sitter ganska högt och rattlutningen är mer horisontell än vanligt.

Fartresurserna är dock inte tilltagna enbart med tanke på promenadkörning utan den moderna motorn gör vagnen mycket snabb när effekten utnyttjas för fullt. Från stillastående hinner 15 M upp i hela 80 km/t på bara 13,5 sek. Detta är prestanda som kan hedra betydligt större bilar. Trots att bilen inte är det minsta sportig i sin utformning så är den en familjebil som har fullt tillräckliga fartresurser för att göra bilen säker och snabb i den nuvarande trafikrytmen.

Motorn är en toppventilare som är så

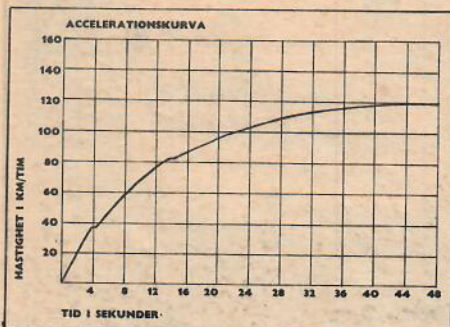
modern att den har extremt kort slaglängd och en vevaxel som är ihållig. Gången är mjuk och tillräckligt tyst men det förefaller som om balanshjulet vore ovanligt lätt. Detta i kombination med den korta slaglängden har gjort att segdragningsförmågan blivit ganska ringa. Pressar man motorn på trean från 25 km/t så uppstår kraftiga vibrationer som försvinner först vid ca 40 km/t. I stadstrafik måste man således använda växelspaken rätt ofta. Bränsleförbrukningen är moderat.

Vagnen kan mot merkostnad levereras med fyrväxlad växellåda. Som standard har vagnen tre växlar. På 58:an är även första växeln synkroniserad, vilket är en avgjord fördel. På provvagnen var synkroniseringen inte så effektiv som man önskar. Man var tvungen att flytta växelspaken sakta för att undvika skrapningar. Det kan ha varit en tillfällighet att just denna bil var mindre lyckad i detta avseende. (Forts. på sid. 41)

Teknikens Världs testsiffror för TAUNUS 15M

PROVRESULTAT

De olika växklarna	1	2	3	4
Synkroniserad Tystgående	Ja	Ja	Ja	
Väckellådans utväxlingsförh.	3,27	1,69	1,0	
Slutväxelns utväxlingsförh.	4,11	4,11	4,11	
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	13,44	6,95	4,11	
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	8,4	16,2	27,5	
Antal motorvarv per körkilometer	7143	3704	2182	
Kolvväg, m/körkm.	1013	525	309	
Max. effekt och medelkolvh. 10,0 m/s uppnås vid km/t	36	69	117	
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	17	32	55	
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	522	270	160	



ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 41,6 sek.

Genom växklarna:

0-50 km/t 6,3 sek.

0-80 km/t 13,5 sek.

0-100 km/t 23,0 sek.

0-120 km/t 44,0 sek.

På enstaka växlar:

Tvåan 30-50 km/t 3,5 s., 50-80 km/t 6,7 s.

Trean 30-50 km/t 6,6 s., 50-80 km/t 10,9 s.,

80-100 km/t 8,9 s.



BROMSVERKAN

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

20 30 44 54 67 76 proc. av vagnvikten

vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 30 35 kp.

Bromssträckor vid 20 st. max. bromsningar i

följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km/t:

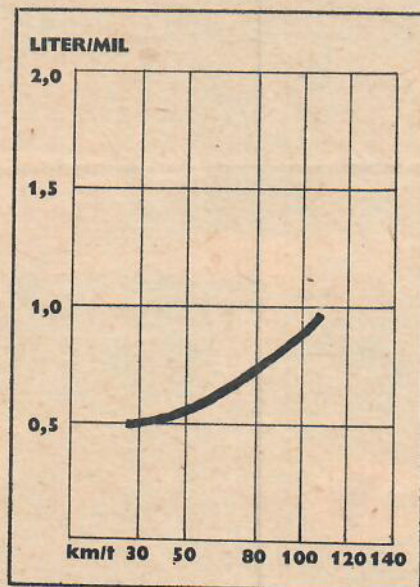
1:a bromsningen 61 m,

5:e bromsningen 60 m,

10:e bromsningen 61 m,

15:e bromsningen 62 m,

20:e bromsningen 63 m.



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Konstant fart:

30 km/t 0,50 lit./mil

50 km/t 0,56 lit./mil

80 km/t 0,70 lit./mil

100 km/t 0,90 lit./mil

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 73 km/t, upp till 110 km/t på fria vägsavsnitt) medelförbrukning ca 0,88 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 58 km/t, upp till 80 km/t på fria vägsavsnitt) medelförbrukning ca 0,68 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 1,0 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t vid en verklig fart av 31 52 83 104 km/t

Vägmätaren visade 2 proc. för kort vägsträcka.

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

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 2,5 lux. Halvljus 25 m 0,3 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte över-skrida 1 lux på 25 avstånd.)

ÅTKOMLIGHETSBETYG

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

Inställning av förarsäte 3. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Tändstift 2. Strömfördelare 3. För-gasare 3. Bromsvätskebehållare 3.

VÄGNBESKRIVNING

Typ: Taunus 15 M.

Tillverkare: Ford-Werke AG, Köln.

Generalagent: Ford Motor Company AB, Stock-holms Frihamn.

Pris: 8.295 kr vid leverans i Stockholm, för ventilerande värmesystem tillkommer 290 kr, för 4-växlad växellåda 300 kr.
Skatt: 138 kr per år, omsättningsskatt 890 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ kostar inkl. mon-tering 290 kr extra.

Insprutor för varmluft/kalluft finns.

Ventilation för kalluft finns.

Ventilationsfläkt för låg fart finns.

Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris, komplett installation kostar 43 kr extra.

Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 350 till 650 alltefter apparatens och antennens typ. Backlampa finns inte.

Rattlös finns inte.

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar kr 870:—

Sats kolvar jämte kolringar och

kolvbultar kr 252:—

Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar kr 44: 60

Cylinderlockpackning kr 7: 50

Termostat för kylsystem kr 16: 50

Strömfördelarlock utan kablar kr 7: 50

Kopplingslamell kompl. m. centrum kr 77:—

Sats bromsbelägg kr 19: 50

Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 99:—

Stötdämpare kompl. sats kr 156:—

Ett däck kostar kr 116:—

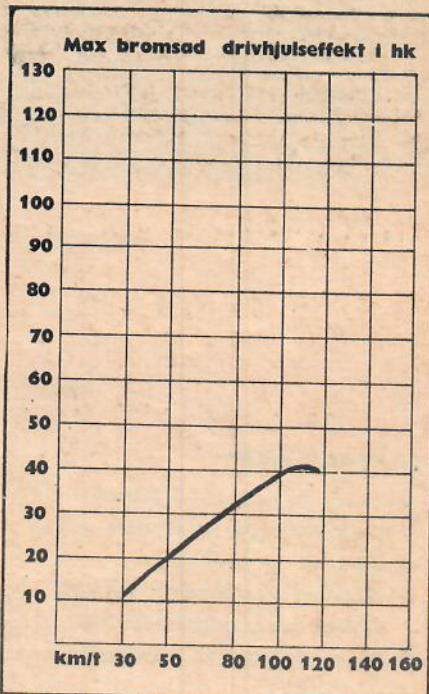
Vindruta (lamellglas) kr 135:—

Höger framflygel, utan strålkastare kr 265:—

Bakre stötfångare kompl. med alla

detaljer kr 145:—

Komplett kylarmaskering kr 97:—



REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas.

Ventiljustering kr 12:—

Montering av bytesmotor kr 174:—

Byte av kopplingslamell kr 43:—

Byte av cylinderlockpackning kr 40:—

Byte av styrspindelbultar kr 44: 50

Byte av samtliga bromsbackar kr 37: 50

Ventilslipning med sotning kr 70:—

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effekttal vid tjänstevikt 55,7 hk/ton.

Effekttal vid lastad vikt 44,3 hk/ton.

Spec. bromsarea 660 cm² per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv 2¼ mellan fulla framhjulslutslag.

Vändcirkeldiameter: 11,4 m.

MOTORNIS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 55 hk vid 4250 varv/min.

Vridmoment: Max. 11,3 kpm vid 2000 varv/

Medelkolvastighet: 2,36 m/sek vid 1.000 varv/min.

Effektivt medeltryck: 7,77 kp/cm².

Spec. maxeffekt: 36,7 hk/liter.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande kaross av svetsad stålplåt. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme bak, åtkomligt utifrån. Motorn fram. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 4-5 sittplatser. Fram. helt säte med separata ryggstöd.

Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 82 mm, slaglängd 70,9 mm, slagvolym 1498 cm³. Kompr.-förh. 7:1. Max.-effekt 55 hk DIN vid 4250 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Tre växlar framåt. Alla växlar synkroniserade. Rattväxelspak. Bakaxelväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram: Separatfjädring med spiral-fjädrar och V-formade länkar. Bak: Stel axelbrygga med längsgående bladfjädrar. Hydrauliska teleskopstödämpare runt om.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen. Total bandarea 640 cm².

Däck 5,90x13".

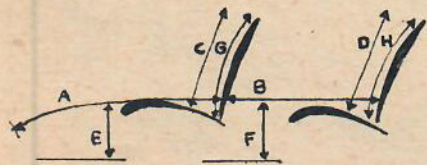
Styrinrättning: Styrväxel av typ skruv och rulle. Utväxling 13,6:1.

Elsystem: 6 V, generatoreffekt 130 W, batterikapacitet 84 Ah.

Bränsletanken rymmer 34 liter.

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 406 cm, bredd 158 cm, höjd 155 cm, hjulbas 248,9 cm, spårvidd fram 122 cm, bak 122 cm, markfrigång 17 cm.



Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 121 cm, baksätets d:o 111 cm. Bredd i axelhöjd fram 127 cm, bak 124 cm. Framsätet går att skjuta 5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 42 cm.

a) 85 cm, b) 74 cm, c) 97 cm, d) 87 cm, e) 33 cm, f) 38 cm, g) 52 cm, h) 52 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 90 cm, höjd 50 cm, bredd 85 cm.

Vikt: Tjänstevikt 970 kg (körklar med förare), lastad vikt 1240 kg (körklar med 3 passagerare + 60 kg bagage).

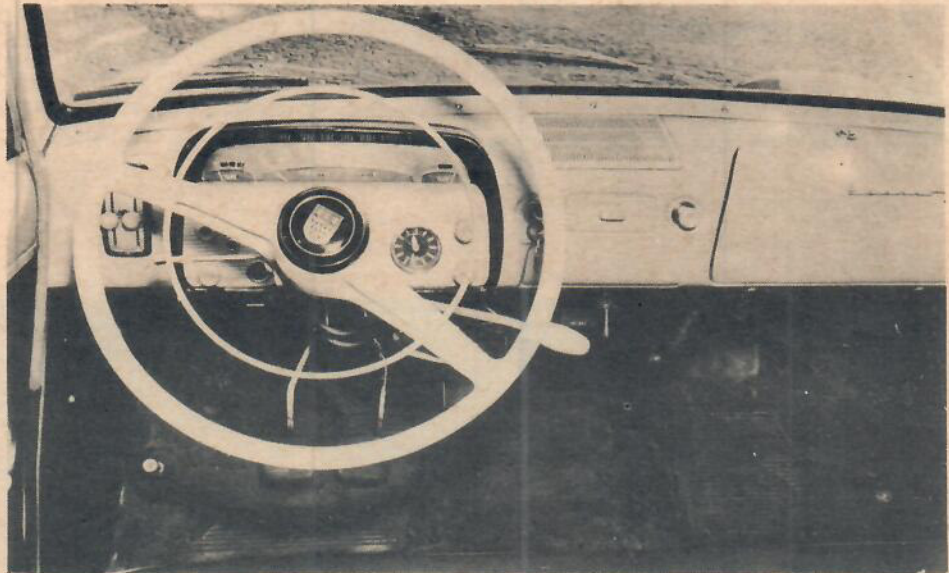
TEKNIKENS VÄRLD 2/58



Frontdekoren på 58:an ger ett lugnt och sansat intryck. Detta stämmer väl med bilens karaktär.



Bakifrån skiljer man 58:an från sin föregångare genom att bagageluckan har dolda gångjärn.



Instrumentbrädan är välutrustad och har god finish. Rattlutningen går i »busstil», dvs. horisontell.

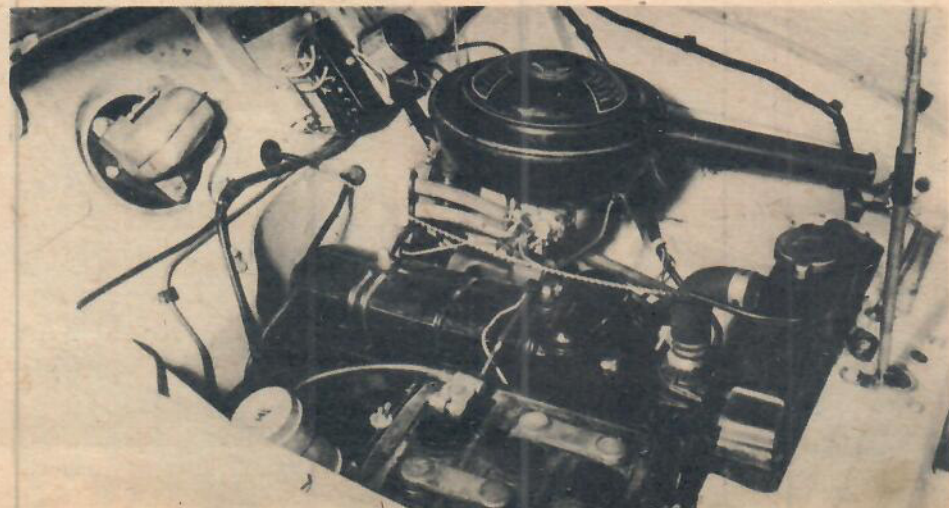


Bagageutrymmet är väl tilltaget men det illa placerade reservhulet stjälar alldeles för mycket av utrymmet.



De bakre sidorutorna ger dragfri ventilation. En mycket praktisk detalj.

Motorrummet har snygg och prydlig utformning med alla detaljer välplacerade ur servicesynpunkt.

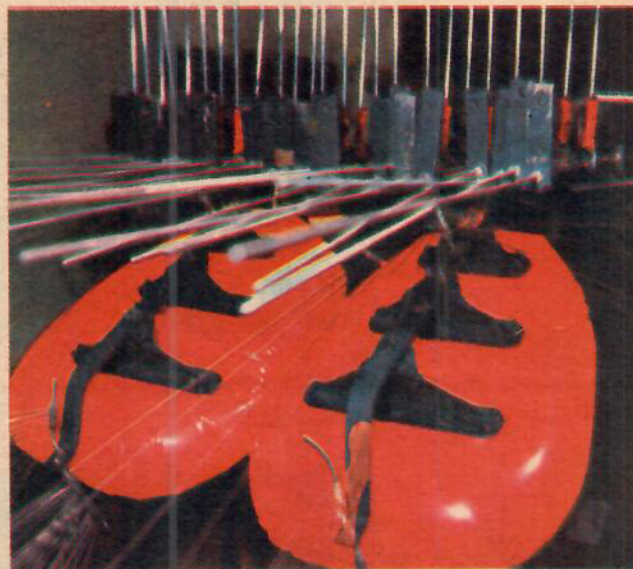


NY KLANG I NY MUSIK

Ny musik kräver ny teknik! Efter den linjen har två fransmän, en kompositör och en uppfinnare arbetat. Resultatet har blivit musikinstrument som helt avviker från konventionen.

Av JAN KARLSSON och KJELL STENSSON Foto: Bühner





Kompositören Jacques Lasry lyssnar uppmärksamt på instrumentets säregna klang.

Detta invecklade instrument kallas för »det gråtande pianot».

ett område där utvecklingen stått märkvärdigt stilla är konstruerandet av nya musikinstrument. Det är inte många som har lanserats sedan 1800-talets början. Undantas apparater för framställning av elektronisk musik samt den konkreta musiken (ljudeffekter i bandmontage) är de enda nyheterna saxofonen, den musikaliska sågen och munspelet.

Faktum är att man är hänvisad att utföra nittonhundratalets musik med instrument från sjuttonhundratalet. En klassisk orkester innehåller inte mer än tjugo olika typer av instrument och kompositören är tvungen att hålla sig inom ramen för dessas klangkombinationer.

Den franske uppfinnaren François Baschet vill fortsätta traditionen från sjuttonhundratalets instrumentmakare och begåva den moderna musiken med helt nya instrument. I samförstånd med kompositören Jacques Lasry har han byggt en samling nya instrument av allt annat än konventionellt utseende. Han arbetar bland annat med vibrerande glasstavar och resonansbottnar av ballongtyp.

Klangfärgen skiljer sig väsentligt från de vanliga musikinstrumentens. Det beror i första hand på att svängningsförloppet hos en glasstav är långt mera komplicerat än hos en sträng eller luftpelare. Övertonsregistren blir som följd härav

inte så enkelt och regelbundet uppbyggda, bl. a. ligger övertonerna hos de nya instrumenten mycket tätare. De frambringar inte några samklanger av vanlig välljudstyp utan ljudet från dem är till sin uppbyggnad mera i släkt med andra ickemusikaliska ljudföreteelser, exempelvis slag med hammare mot ett järnstycke.

Instrument av det här slaget har använts bl. a. för musik till filmen Den förlorade kontinenten. Säkerligen låter det mycket annorlunda än vanlig musik fast knappast — skulle man förmoda — i högre grad än vad som är fallet med konkret och elektronisk musik.



»Ballongitarren» är behändig att plocka med i bagaget och kan snabbt monteras.

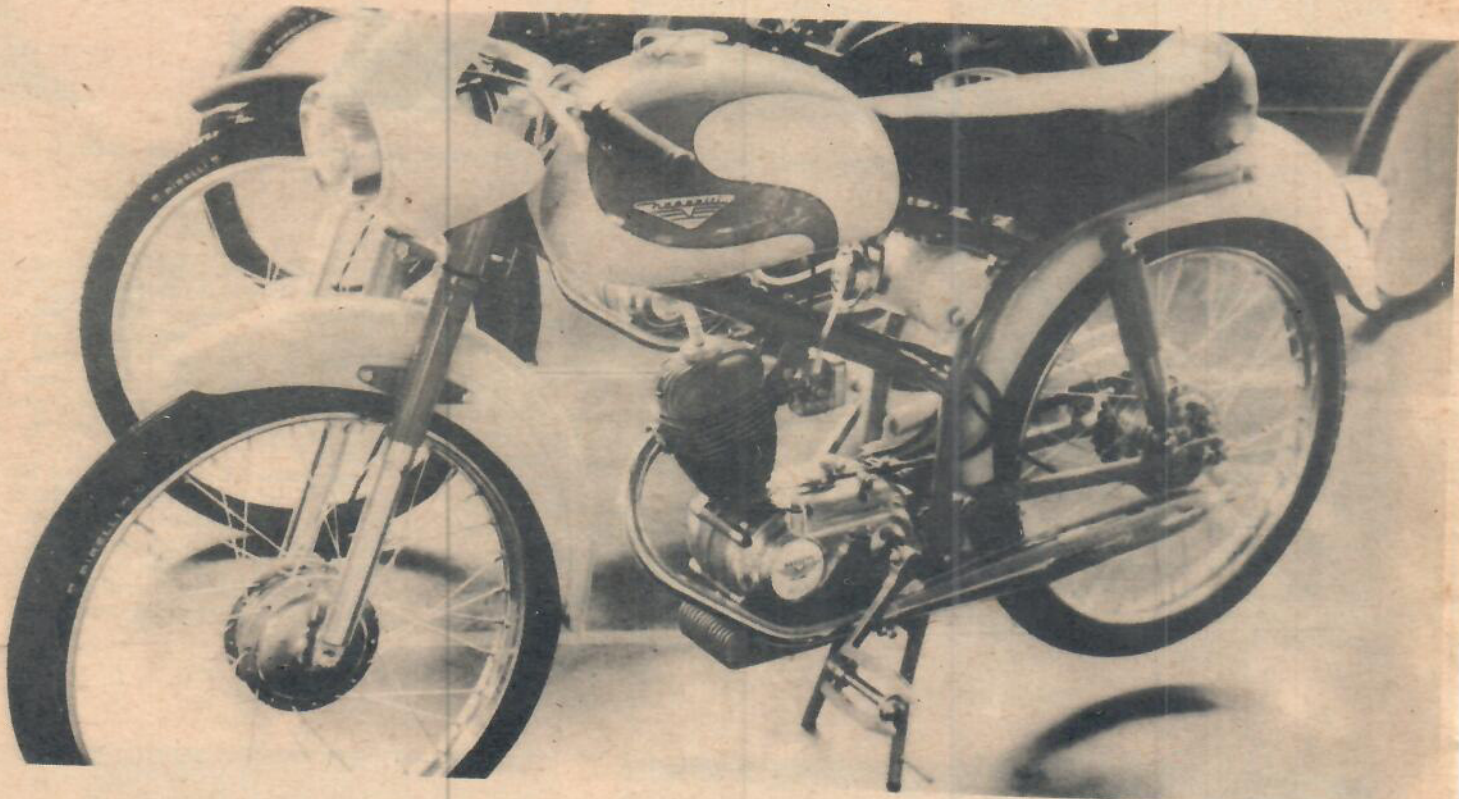
Uppfinnare och kompositör arbetar i samförstånd med nya idéer.

Den »ballonggitarr» som François Baschet byggt ser närmast ut som en färglad simdyna. Kommer sådana här instrument att användas i framtidens musik?

LÄCKER ITALIENSK SALLAD

Bilarna tränger ut tvåhjulningarna från marknaden men i Italien ger inte mc-fabrikerna tappt i första taget. Årets program bjuder på finfina nyheter i eleganta inkapslingar som säkert kommer att hitta köpare trots den hårda bilkonkurrensen.

Av NILS TENGBERG Foto: Wörner



Sportmoped i ordets rätta bemärkelse. Den här heter Nasetti och har en fyrtaktsmotor på 50 kubik. Observera särskilt motorns rena uppbyggnad och de kraftigt tilltagna kylflänsarna för vevhusoljan.

Medan motorcykelfabrikerna i de flesta länder kämpar med stora av-sättningssvårigheter kör de italienska mc-fabrikerna för fullt. Efterfrågan på tvåhjulningar är alltså enorm och när det gäller tekniska nyheter på mc- och skoterfronten är det numera från Italien som ljuset kommer. Italien har idag närmare 3,5 miljoner motoriserade tvåhjulningar, från mopeder och uppåt. Klimatet spelar helt säkert en stor roll när det gäller det ihållande motorcykelintresset i Italien. Längre norr ut noterar man ett för varje dag vikande mc-intresse, till inte ringa del beroende på att vädret tvingar folk att satsa på småbilar i stället för att satsa på motorcyklar.

Bland årets intressantaste mc-nyheter befinner sig italienska MV Agusta. Denna nya maskin är utrustad med bränslepump som sitter på vevaxeln och drivs av denna. Pumpen sprutar in bränslet i

en förenklad förgasare. Gashandtaget reglerar pumpens kapacitet och påverkar också trotteln i förgasaren. MV:s system är självfallet ingen direktinsprutning i vanlig mening eftersom maskinen ju har en förgasare om än en starkt förenklad sådan. MV:s system har emellertid den fördelen att det ger en, åtminstone teoretiskt, mer exakt kontroll av bränsleblandningen än ett vanligt förgasarsystem utan att för den skull vara lika känsligt som ett direktinsprutningsystem av biltyp.

När det gäller skotern noterar man att hjulstorleken växer. Lambrettans nya, verkligt tilltalande skoter har 10 tumshjul. Et tu Brute! Över lag verkar de italienska skotertillverkarna börja gå över till större hjulstorlek.

Ljuddämpningen har berett många mc-tillverkare huvudbry de sista åren. Många har gått över till större, effektivare ljud-dämpare. Gilera och Ducati har löst pro-

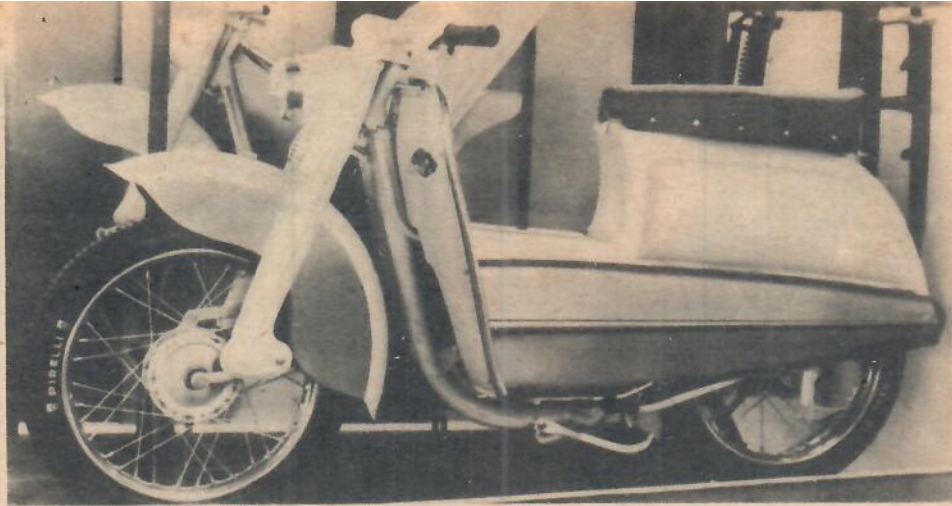
blemet genom att montera två ljuddämpare den ena under den andra, med ett gemensamt avgasutsläpp under.

Några verkligt intressanta data på Gileras hypersnabba maskiner: 125-kubikaren ger 20 hk vid 12.000 v/min och har flitigt använts vid rekordslagning på Monza. Den har sexväxlad låda och väger bara omkring 100 kg. En 175-kubiks version av 125-an bromsar 23 hk vid 11.200 v/min och har femväxlad låda. Gilera följer tydligen den goda praxisen: ju mindre motor desto fler växlar. Gileras 350-racer ger fantastiska 49 hk vid 10.400 v/min. Det är tydligen inte bara inom amerikansk bilindustri som det pågår en veritabel hästkraftskapplöpning. 140 är en litereffekt som Gilera-fabrikens konstruktörer har all anledning att vara stolta över.

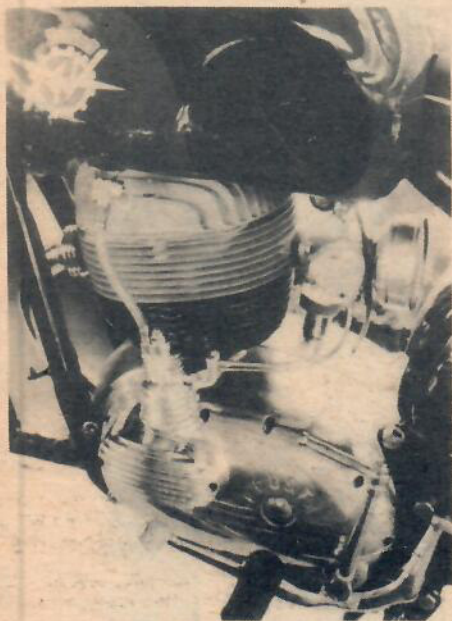
Vi väntar med spänning på märkets resultat på TT-banorna 1958.



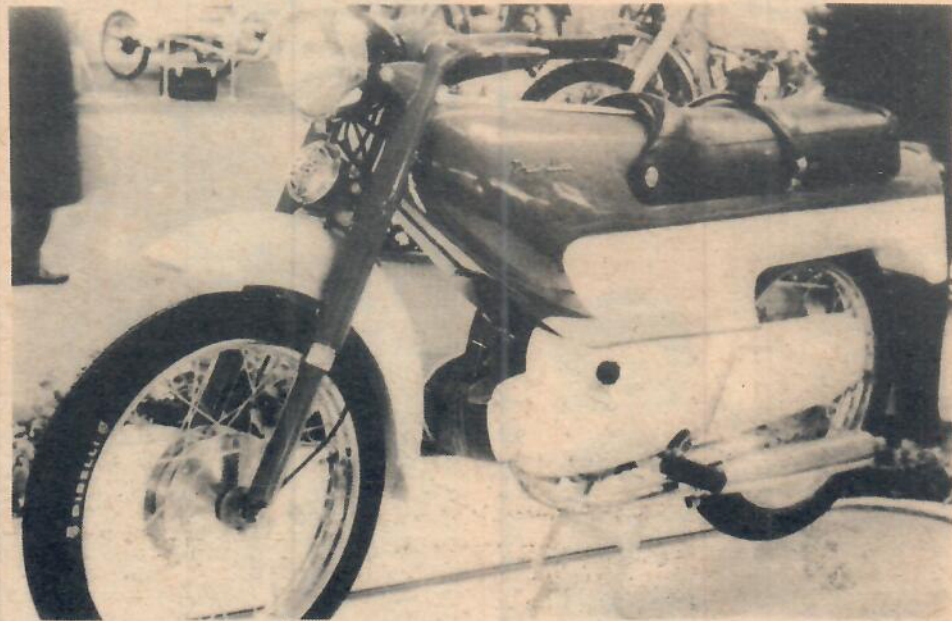
Världens snabbaste 175-kubikare är utan tvivel Bianchin. Medelfart på 1000 km är 185,6 km/t.



En helt ny och ganska tilltalande skoter är 75-kubikaren David. Den finns även som mopedskoter med trampor men har i den versionen bara en 48 kubiks motor under skalet. Obs den kraftiga ramen.



Först med direktinsprutning? MV Augustas 250-kubikare ger med direktinsprutning 15 hästar.

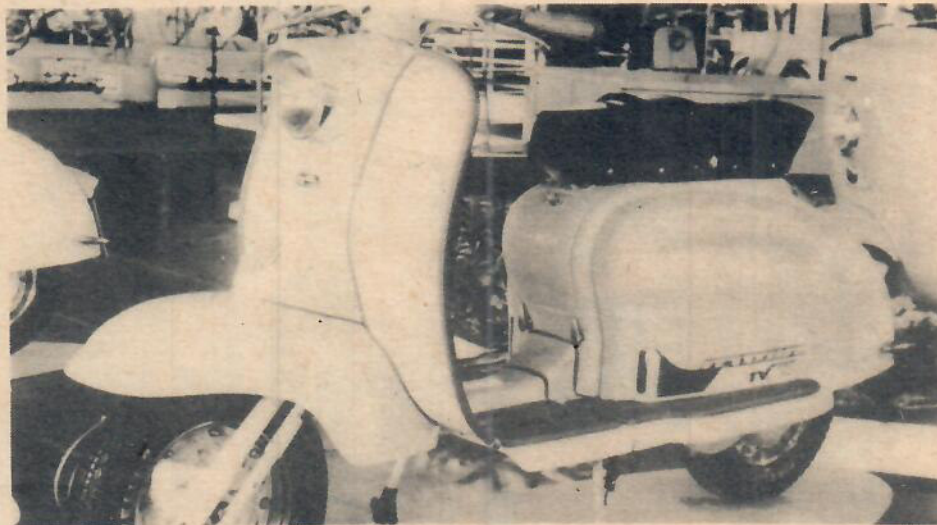


Årets Parillamodell påminner starkt om föregående års sensation Chimera. Parillan är helt inbyggd i ett läckert utformat plåtskal. Motorn är liggande. Köparen kan välja mellan 98- eller 125-kubikare.



Toppfart 15 km/t med en 25 kubiks tvåtaktare. Dåliga siffror men skotern är avsedd för barn.

TEKNIKENS VÄRLD 2/58



TV 175 heter den här nya Lambrettamodellen. Motorn är en tvåtaktare på 170 cm³, byggd i block med växellådan. 9 hästar utvecklar den och kan pressa upp skotern till dryga 100 km i timmen.



TEKNIKENS VÄRLDS BILSALONG EUROPEISKA BILAR

GOLIATH

Goliaths historia börjar år 1928. Carl F. W. Borgward, som då den första Goliath-vagnen. Det var en billig trehjulig historia som byggdes under motto: »Anspråkslös och ansatsionellt billigt för en bil på den tiden. Den hade plats för två personer fram; dessutom fanns det säten för två personer i bakluckan. Goliath Promier som vagnen kallades syns på illa bilden.

År 1931 sammanslogs Hansa-Lloyd-fabriken med Goliath-Borgward. Dessa märken tillhör alltså samma koncern.

Den som är något intuerad kan utan större svårighet konstatera släktskapen.

Stora bilden visar Goliath 1100. Goliath var länge utrustad med en tvåcyldrig direktinsprutad tvåtaktsmotor men denna senaste modell har fått en fyrcylindrig boxer-motor av fyrtaktsyp. Motorn är extremt korslagig och har en effekt av 40 DIN hk. Framhjulsdriften är något som bibehållits från föregående modeller. En fitness som är ganska ovanlig men utomordentligt bra är att växellådan är perfekt synkroniserad på alla växlar alltså även ettan.



FÄRGSTARK FARTFANTOM

En världsmästare som inte bryr sig om det tekniska utan bara vill åka, kanske inte hör till vanligheterna. Teknikens Värld presenterar sörlingen som dessutom inte kan konsten att förlora. Det sistnämnda kanske inte spelar så stor roll — han brukar komma först.

Av NILS TENGBERG Foto: The Motor Cycle

De flesta framgångsrika TT-förare brukar älska kurvrika banor där kurvtekniken faller utslaget. Dessutom brukar de ha ett sjunde sinne för motorer och tekniska ting, ett sinne som leder till att profiler, utväxlingsförhållanden och ventiltider spelar huvudrollen i deras konversation.

Detta gäller emellertid inte årets världsmästare i 500-klassen, Libero Liberati från Italien. Hans favoritbanor är Monza (en högfartsbana med doserade kurvor) och Hockenheim (varvrekord: över 200 km/t). Däremot har han svårt att finna sig tillrätta på kurviga teknikbanor som Isle of Man, Solitude och Nürburgring. På sin fritid sportar han och kör bil långt hellre än att arbeta med sina maskiner eller diskutera de sista tekniska TT-finesserna med kolleger och mekaniker.

Libero Liberati är den förste italienare på de sista fem åren som tagit hem VM i den största TT-klassen. Han säkrade sitt mästerskap inte genom att ställa upp i alla säsongens VM-lopp utan genom att välja ut de banor som passade hans körstil och sedan ta full poäng på dessa. Det finns VM-banor där Libero ännu aldrig kört. Det är därför ingen överdrift att säga att den italienske världsmästarens

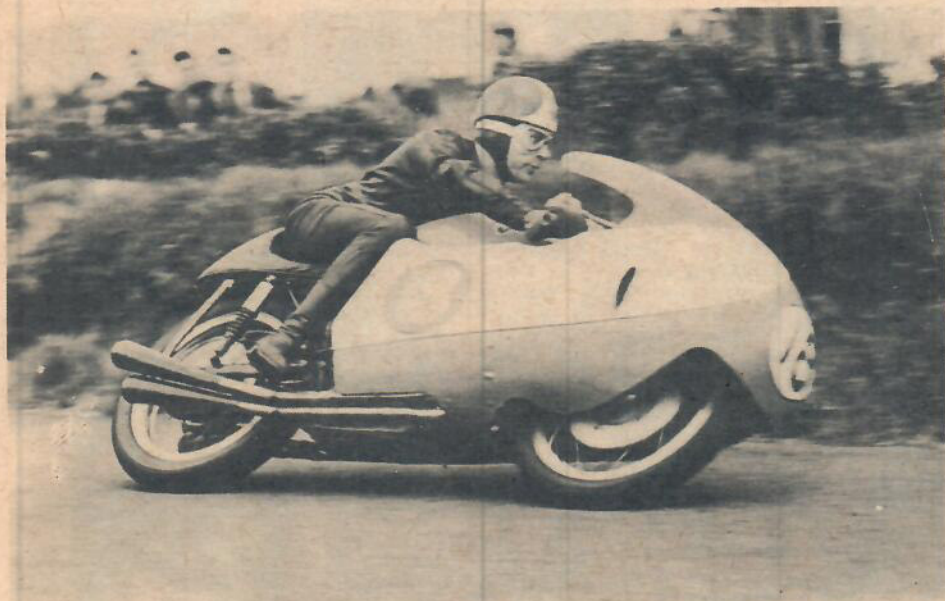
register är något begränsat. Hans all roundkunnande kan inte mäta sig med t. ex. Geoff Dukes. En mästare av Dukes suveräna klass torde Liberati aldrig kunna bli. Att därför dra den slutsatsen att han inte är värdig sitt mästerskap är att gå för långt. Liberati har trumfkort i leken på TT-banan, men han har svaga sidor som Geoff Duke inte har.

Libero Liberati har en taktik på ett TT-lopp: att köra »för full rulle» från det startflaggan fälls tills det att han passerat mållinjen. Han är ingen idealisk lagförare som kan anpassa sin körning efter en lagledares strategi. Full gas från början till slut skall det vara — annars får det vara. Liberatis körstil är ganska karaktäristisk: han kryper ihop på maskinen med kraftigt böjda armar. Den spetsiga högra armvinkeln hänger emellertid mindre ihop med hans normala körsätt än med det faktum att han 1952 körde omkull i Bern och skadade högra armen.

För ett eller två år sedan var Libero Liberati ett nästan okänt namn utanför Italien. I dag har han nått världsberömmelse genom att ta hem den titel som berättigar honom att presentera sig som världens främste motorcykelförare. Att Liberati inte låtit tala så mycket om sig

tidigare beror emellertid inte på att han är en nybörjare, utan på att han tidigare mest kört tävlingar i Italien. Den 32-årige världsmästaren har tävlingskört i över 12 år. Ända sedan 1950 har han varit fabriksförare. Liberati har kört både Moto-Guzzi och Gilera. En stor del av sin framgång tillskriver han dock det stöd han fått av det sistnämnda märket. Han säljer Gilera motorcyklar på en plats inte långt från Rom och han har kört i Gileras fabrikslag i många år. Sitt genombrott hade Liberati 1951 då han i GP des Nations på Monza fick tygla en fyrcylindrig Gilera och på ett beundransvärt sätt arbetade sig upp från åttonde till andra plats — tills han på ett av de sista varven måste utgå då ett tändstift oljat igen.

Liberati har de idealiska TT-förarmåtten: längd 172 — vikt 70 kg. Han har ett äkta sydlandskt temperament som satt färg på åtskilliga internationella tävlingar. Detta temperament resulterar i lika våldsamma utbrott vare sig Liberati vinner eller förlorar. Vinner han så känner glädjeyran inga gränser — förlorar han, ja ve den som befinner sig i närheten. Sportmanship enligt anglosaxisk uppfattning är ett för 1957 års världsmästare i största TT-klassen okänt begrepp.



Liberati lägger sig i läge för kurvan och viker elegant ned sin 500-maskin. Det är en herre med temperament — en sak som inte alltid är så roligt om han mot förmodan skulle förlora ett lopp.

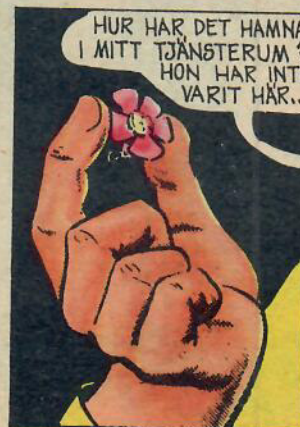
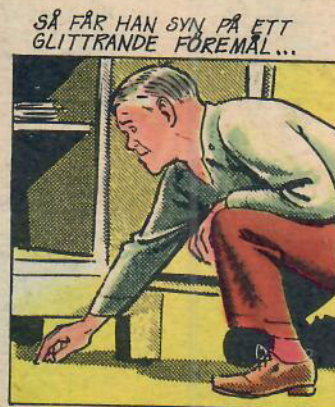
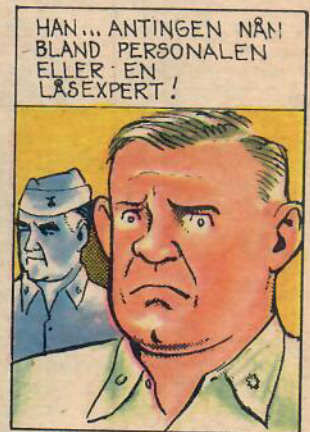


Denna gång gick det tydligen vägen att döma av minen. Mannen i glasögon är mekanikern.

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE





DEN NYE LÄKAREN LÄR VARA VÄLDIGT BARSK.



SJUKLINGAR! KLÄ AV ER OCH STÅLL UPP ER PÅ ETT LED!

SLAM



INTE MENADE HAN ATT VI SKULLE VA SPRIT NAKNA?

JAG TAR INTE AV MEJ STRUMPFÖRNA.

NÄ, MAN HAR VÄL SKAM I SEJ.

NÄ, JAG HAR INTE HELLER TVÄTTAT FÖT-TERNA.



NU SKA VISE... VA?



KLÄ AV ER FÖR BÖVELN...



..DET ÄR SJUKMÖNSTRING... INTE MANNEKÅNGUPPVISNING!!!

FRÅGA OSS OM BILAR

ORDENTLIGT BRÄND

Fråga: Efter att min bil gått c:a 1600 mil började motorn slamra i ventilerna och gå ojämnt på tomgång, varför jag uppsökte en verkstad. Där gjorde de ett kompressionsprov på motorn och konstaterade därigenom att motorn var i god kondition och att det endast skulle behövas en justering av ventilerna. Ventiljusteringen utfördes, varefter bilen kändes helt som ny. Efter ytterligare 170 mils körning, började motorn bli så svag och svårstartad att jag ånyo uppsökte en verkstad, denna gång i en annan stad. Även där tog de först ett kompressionsprov på motorn, varvid det visade sig att kompressionen var fullgod på den första cylindern och mycket dålig på 2:ans och 4:ans samt nästan obefintlig på 3:ans cylinder. Då motorn demonterades visade det sig att avgasventilerna på de tre bakre cylindrarna var totalt sönderbrända och måste bytas. Frågan är nu om det är som de påstår på den senare verkstaden att ventilerna blivit felaktigt justerade vid det första tillfället, eller om det kan vara någon annan orsak till att ventilerna blivit förstörda.

PV 444

Svar: Det finns många orsaker till att avgasventilerna kan bli brända, men i ert fall tycks det bero på att avgasventilerna vid justeringen på den förstnämnda verkstaden blivit inställda med för litet spel. Detta med

tanke på att felet har kommit så akut efter justeringen och att det var flera ventiler som tagit skada. Andra orsaker till att ventilerna kan bli brända, än att ventilspelen är för små, är t. ex.: Att ventilspindlar och/eller vipparmar samt ventillyftaren kärvar, så att ventilfjädrarna inte orkar stänga ventilerna. Att ventilfjädrarna är så svaga att inte ventilerna »hinner med» vid höga motorvarv. Att ventiltiderna är felaktiga, d. v. s. kamaxeln är fel inställd i förhållande till vevaxeln. Att förbränningsrummen är sotiga och att det lossnar sotflakor som kan fastna mellan ventilerna och deras säten. Eller att motorn blir överhettad av en eller annan orsak, t. ex. fel i kylsystemet, för mager bränsle-luftblandning, dålig tändning eller för sen tändinställning.

LLOYD-SPEL

Fråga: Betr. Lloyd 600 -56 års modell: 1) Vad är det som tar upp de axiella krafterna hos vevaxeln? 2) Hur stora ventilspel skall det vara, och skall ventilerna justeras vid varm eller kall motor. 3) Måste fläktremmen bytas då den blir för slak eller går den att spänna på något vis? 4) Hur hög marschfart kan man hålla utan att man överanstränger motorn?

Lloydén

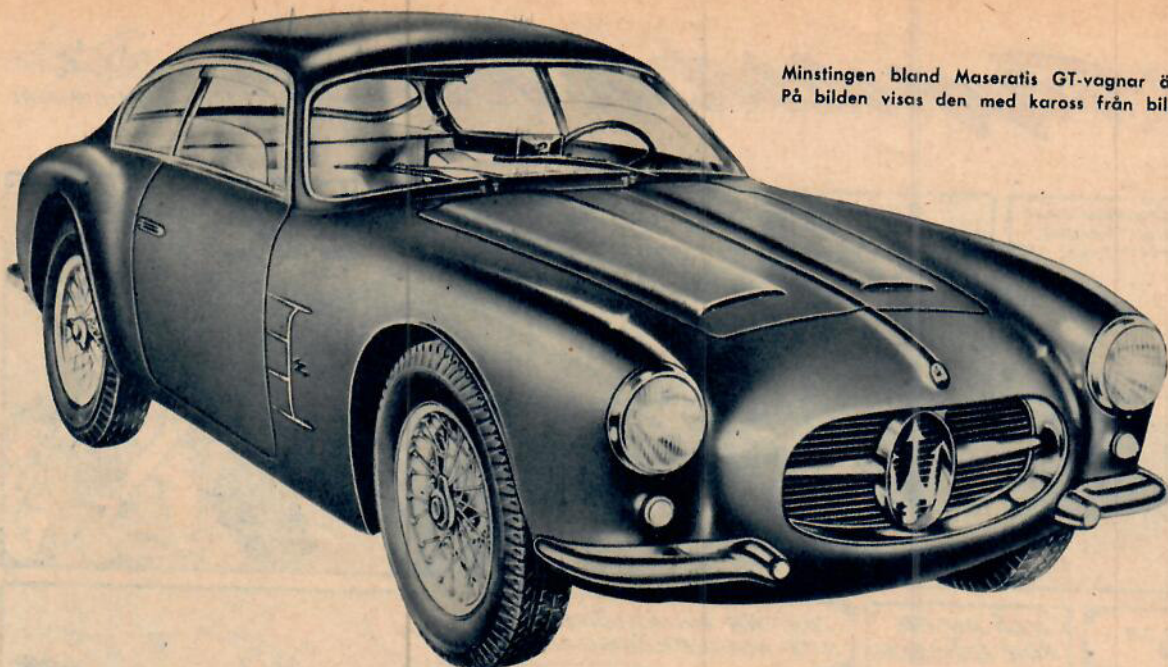
Svar: 1) Vevaxeln är lagrad i tre ramlager, av vilka två stycken utgörs av rullager, medan det tredje som är närmast svänghjulet utgörs av ett kullager, vilket även tjänstgör som axiallager. 2) Ventilerna skall justeras medan motorn är kall och ventilspelen skall vara 0,15 för insug och 0,20 för utblåsningen. 3) Fläktremmen sträcks genom att man plockar bort en eller flera av de mellanläggsbrickor som finns i den delbara remskivan på generatoraxeln. 4) Marschfarten bör inte överstiga 85-90 km/tim. om det är fråga om person- eller herrgårdsvagnsmodellen, och om det är fråga om någon av »buss-» eller skåpvagnsmodellerna så bör marschfarten inte överstiga 70-75 km/tim.

SLOPA MC-ACCISEN!

■ Nu börjar det väl ändå vara dags att slopa accisen på motorcyklar. Avsikten var ju att accisen skulle stoppa dyra mc-köp. I det avseendet har man lyckats så fullständigt att många nu hellre köper en bil än en motorcykel. Undra på det när en mc för två personer som kostar mindre än 3.000 kr är behäftad med en extra-kostnad på 360 kr utgörande accis. Då resultatet blir en ännu större investering lägger många till ytterligare en slant och köper en bil i stället. Är det inte dags att man struntar i principerna och slopar accisen på mc. Den är billig både i inköp och drift och väl värd denna uppmuntran.

Det är fantastiskt hur litet man utreder frågor av denna art. En enkel genomgång av försäljningsstatistiken eller en rundfråga hos branschens representanter ger klart besked om vilken bakvänd verkan denna pålaga har. Det finns t. o. m. statliga institutioner som inser hur galen mc-accisen är, men de har aldrig blivit tillfrågade. Man undrar när de maktavande skall börja intressera sig för vilka följder deras åtgärder har i verkligheten.

Uno Duzäll.



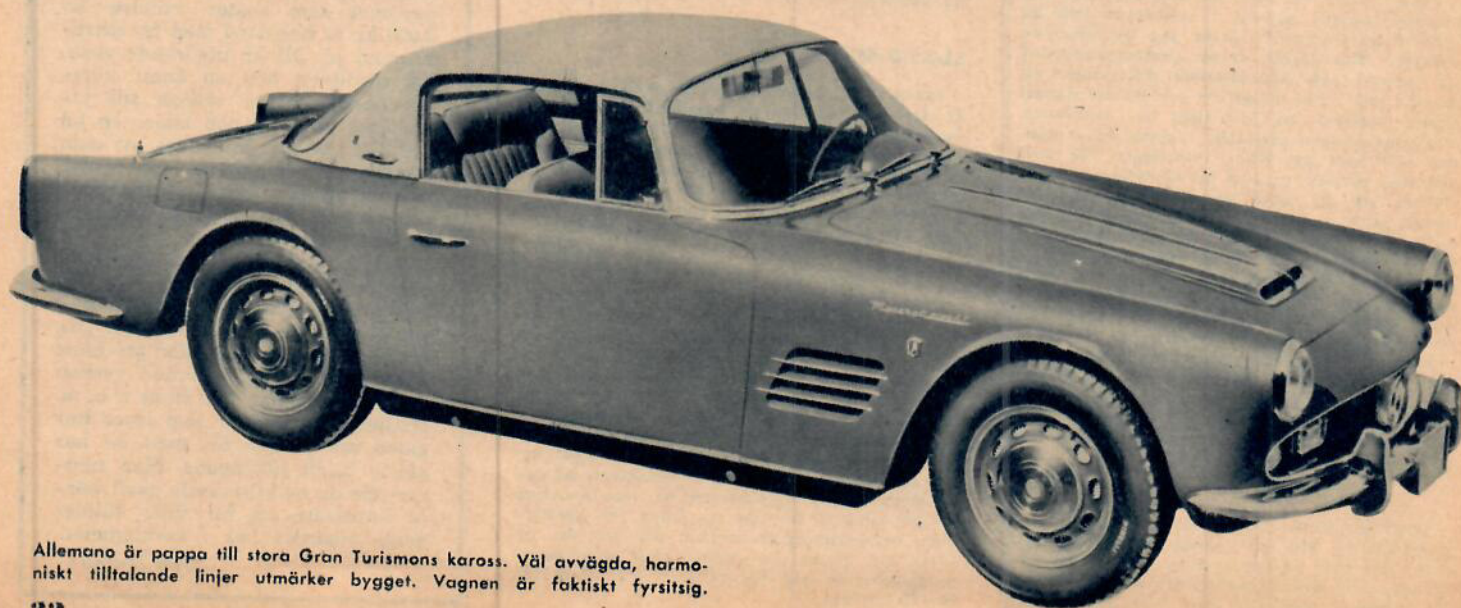
Minstingen bland Maseratis GT-vagnar är den här 2-litersbilen. På bilden visas den med kaross från bilskrädderfirman Zagato.



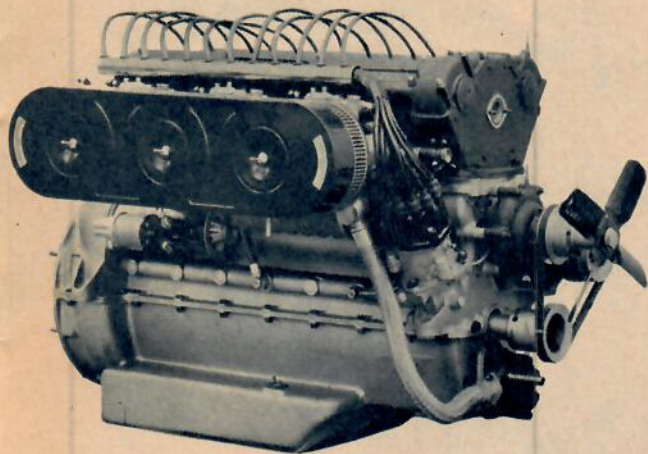
En titt i motorrummet visar kanske inte den allra bästa åtkomlighet i servicehänseende men de vanligaste detaljerna ligger hyfsat till.



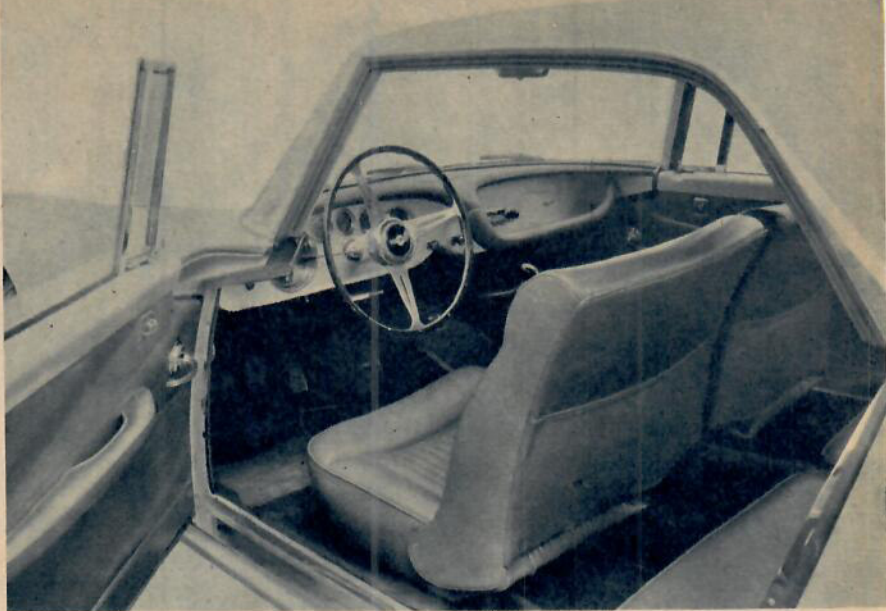
Det är de små små detaljerna som gör det. Tre och en halv liters GT har dubbla vindrutetorkare på den stora bakrutan. Perfekt sikt runt om.



Allemano är pappa till stora Gran Turismo's kaross. Vål avvägda, harmoniskt tilltalande linjer utmärker bygget. Vagnen är faktiskt fyrsitsig.



En dröm för motorentusiasten. Maseratis 3,5 litersmotor. Dubbla överliggande kamaxlar, sex Weberförgasare och 240 hk.



Gran Turismo 3500 är en verklig läckerhet. Vad sägs t. ex. om den här inredningen. Observera särskilt den fjädrande stängen vid framsätet. Bra säkerhetsdetalj.

JOAKIM BONNIER PROVKÖR:

MASERATI GRAN TURISMO 2000

GRAN TURISMO 3500

Den här gången har Joakim Bonnier provkört ett par mera »civiliserade» bilar ur Maseratikollektionen. Här i Sverige får man sällan se några av dem i trafiken men det kan ju alltid vara intressant att veta hur det känns att köra ett sådant fullblod.

För något år sedan visade Maserati för första gången sin Gran Turismo A6G 2000, som levereras med två alternativa karosser, en för turistbruk från Allemano och en 150 kg lättare kaross från Zagato som är avsedd för tävlingar. Vagnen har en motor på 1986 cm³ (76,5×72) med dubbla överliggande kamaxlar. Chassiet är relativt konventionellt uppbyggt med framfjädring med tvärställda länkar och spiral fjädrar. Bakfjädringen består av en stel axel upphängd i kvartselliptiska blad fjädrar och länkar.

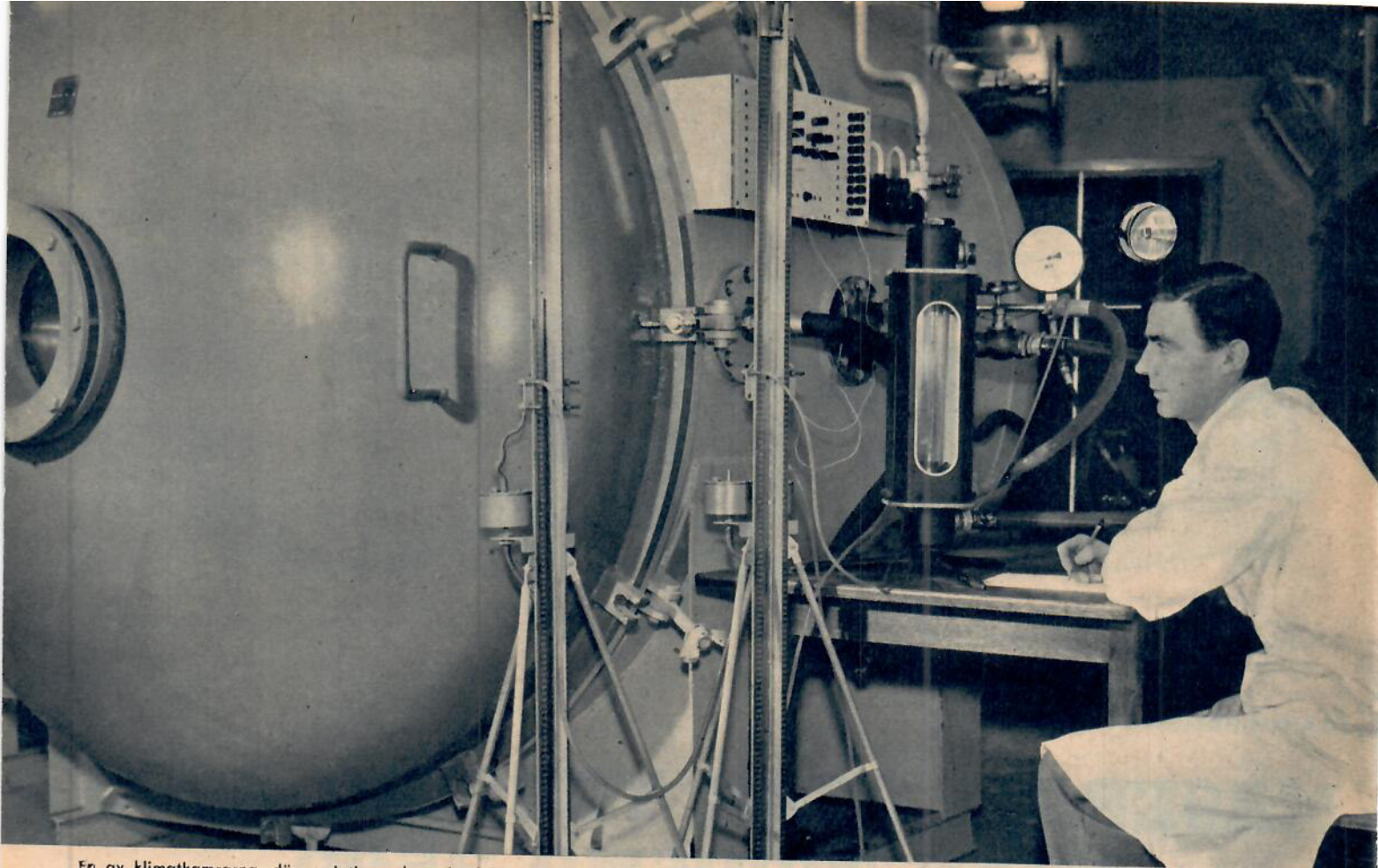
Den vagn som jag har kört var försedd med Zagatokaross och tre dubbla Weberförgasare. Växellådan var fyrväxlad, osynkroniserad och försedd med golvväxel i »grind». Den var tämligen svårväxlad. När man sätter sig i vagnen fäster man sig genast vid den goda sikten, man ser faktiskt alla fyra hörnen vilket ju inte är så vanligt på europeiska bilar. Körställningen är i det närmaste perfekt. Pedalernas placering i förhållande till förarsätet är suverän, den fullständiga instrumenteringen är väl överskådlig på den läderklädda instrumentbrädan och alla reglage är placerade precis där man vill ha dem. Fjädringen är ganska direkt och vagnen är något understyrd. Accelerationen är utomordentlig om man bara

håller varvet på motorn, den ger nämligen inte mycket kraft under 3500 varv och helst bör man hålla över 4500 varv för att få max. acceleration. Toppvarvet för motorn är 6800 och bilens toppfart ligger över 210 km/t. Bromsarna tar mycket bra och utan att mattas men kräver högt pedaltryck. Frambromsarna har dubbla primärbackar och turbokylning.

Den större modellen Maserati Gran Turismo 3500 erbjuder ett val av tre olika karosserier, nämligen turistkarosser av Touring och Allemano samt en 150 kg lättare sportkaross från Zagato. Touringkarossen är »standard». Samtliga har sittplatsarrangemanget »2+2». Även denna modell har ett konventionellt chassi. Fjädringen är i motsats till den mindre vagnen ovanligt mjuk för en sportvagn. Framfjädringen består av tvärställda länkar och spiral fjädrar med hjulspindlarna upphängda i kuller. Bakaxeln är stel och upphängd i vanliga halvelliptiska blad fjädrar samt momentstag. För att kompensera för den mjuka fjädringen använder man sig av krängningshämmare både fram och bak. Motorn är också i denna vagn sexcylindrig med dubbla överliggande kamaxlar. Cylindervolymen är 3485 cm³ (86×100). Tändningen är av batterityp med två tändstift per cylinder.

Motorn är försedd med tre dubbla Weberförgasare och ger med kompression 8,5:1 240 hk vid 5500 v/min. En hydrauliskt manövrerad enkel torrlamellkoppling överför kraften till den fyrväxlade, hel-synkroniserade växellådan. Vagnen är utrustad med centralsmörjning, elektriskt manövrerad, en detalj som numera har övergivits av de flesta som har provat den.

Styrgeometrin är perfekt och styrningen lätt och exakt men den kräver väl mycket passning i hög fart på rak väg. Växellådan är av mycket hög klass. Växelspaken är lätt och precis i sina rörelser. Den var väl lång på det exemplar jag körde men det är ändrat på senare vagnar. Körställningen är av samma höga klass som på den mindre vagnen och »toe and heel»-nedväxlingar kan bekvämt utföras. Bromsarna är perfekta. De är samma som på treliters sportvagnen men med servo. Motorn är trots den höga litereffekten ganska snäll, man märker knappt att man har att göra med en högeffektsmotor när man kör med lågt varv. Toppfarten är ansevärd, över 230 km/t och väghållningen är fullt i klass med fartresurserna. Man kan väl inte vänta sig något annat av en Maserati.



En av klimatkamrarna, där variationer kan ske från normalt tryck till motsvarande höjder på 20.000 m. Temperaturen kan varieras från -70° till $+100^{\circ}$.

SAAB-PRECISION I SKYMANDAN

TV:s utsände har besökt Saabs fabrik i Jönköping, där en stor del av det svenska flygets precisionsapparatutvecklas och tillverkas

Av YNGVE NORRVI Foto: Anders Engman

Nej, sannerligen om robotarna kommer att ersätta människan! Snarare betyder det ytterligare skärpning av hennes skapande fantasi, av hennes logik och slutledningskonst, av hennes möjligheter att samordna skilda krafter mot ett gemensamt mål och av hennes redan nu långt drivna förmåga till — inte härfin utan mikroskopisk — precision.

Denna uppfattning stärks efter ett besök vid Saabs apparattillverkning i Jönköping — en tillverkning som av olika skäl hittills kommit en smula i skymundan, och inte minst av sekretesskäl.

Svensk flygindustri fick det första verkliga behovet av en

»finmekanisk avdelning» ungefär i samma stund som andra världskriget bröt ut. Närmast gällde det då att utveckla det Wilkensonska bombsiktet, som skulle komma att medge »precisionsbombfällning även vid relativt flacka dykvinklar». Vilket var början till slutet för den ärofulla »Bjuggrenska» störtbombepoken.

Utvecklingen av den »finmekaniska avdelningen» har i lokalhänseende gått från portvaktshuset vid Tannefors-fabrikerna via en lokal på Kungsgatan i Linköping (tidigare använd för teater, frälsningsmöten och bilreparationer — dock inte allt på en gång), vidare via ett utrymme i nya bergsverkstaden i Linkö-



En av de roligaste grejerna hos Saab-J är »banggeneratorn» med vilken Saabs träffindikator kalibreras. Träffindikatorn används mot bl. a. flygande mål och är så beskaffad att den registrerar varje projektils ljudvåg och ger besked om träffresultatet. »Banggeneratoren» skall exporteras utomlands.



Prov med G-dräkt. I rummet innuför glasrutan finns en roterande slunga i vilken apparater provas under stora accelerationspåfrestningar.

ping, över till omoderna och kringspridda lokaliteter i Jönköping till nuvarande moderna fabriker mitt i tändsticksstan med ett värdefullt »annex» ute på Stensholms gamla bruk en mil från Jönköping.

Ungefär 700 personer arbetar nu hos Saab-J, 700 som helt koncentrerar sig på apparater för våra moderna flygande vapenbärare. Precisionen är satt i högsta st. Men inte bara precisionen i mått utan precision i allt. En apparat i ett flygplan — ett bombsikte, en radarskärm, ett gyro, ett bombläs, en bränslemätare, en servometer eller en styrautomat — skall vara så lätt som möjligt, ta så litet utrymme i anspråk som möjligt och skall fungera korrekt under de mest skiftande förhållanden; i värme och köld, i vilka lägen som helst, vid marken och på »högsta höjd», när flygplanet står stilla eller när det utsätts för de svåraste belastningar. För allt detta krävs erfarenhet och fantasifulla konstruktörer och skickliga yrkesarbetare som har tillgång till precisionsmaskiner.

Köldprov gör man i de två klimatkammarna, stålbehållare med två meters diameter, där man kan arrangera tryckvariationer från havsnivån till höjder över 20.000 meter och där samtidigt temperaturen kan ändras från plus 100 till minus 70° C. Apparatafdelningens första köldprov gjordes i ett frysrum hos ett Stockholms-slakteri...

En flygplanapparat skall kunna utstå kraftiga vibrationer och fungera lika bra för det. Därför gör man skakprov, som inte bara är påfrestande för provobjekten utan också för dem som arbetar med dem. Att de också kan vara påfrestande i annat avseende framgår av att det i början lika ofta hände att skakmaskinerna gick sönder som att provapparatens gjorde det. Nu händer inte sånt.

Även i andra avseenden är man försiktig hos Saab-J. Där finns väldiga bjässar till arbetsmaskiner på flera tons vikt som borrar löjligt små hål eller svarvar och fräser manicker som man får ta med pincett och där man mäter noggrannheten i tusendelar av millimeter. Och för att allt skall bli rätt och riktigt står de där kolosserna i slutna rum med konstant temperatur.

Och när man hos Saab-J skall montera speciellt känsliga ting, använder man ett monteringsrum med övertryck, där personalen måste passera ut och in genom en luftsluss, allt för att inget damm skall komma in och förstöra precisionen. Som besökare får man titta in i detta det allra heligaste genom fönstren till denna renlighetens högberg som »står inne om nättarna» och kan då konstatera att personalen bär nylonrockar och gummiskor och att trafiken genom luftslussen inskränker sig till det minsta möjliga.

I laboratoriet står rader av specialkonstruerade provbord med mängder av spänningar och kopplingsmöjligheter. Genom uppkopplingar kan samkörning ske med apparater i olika delar av det stora laboratoriet och även i de särskilt inredda »bullerrummen» i källaren, där de ur ljudsynpunkt mest störande proven utförs. Bulleravdelningen är så väl isolerad från övriga lokaler, att inte ett ljud tränger ut hur mycket man än väsnas där inne. En idealisk gillestuga med andra ord.

Modern teknisk utbildning



Med dina tekniska anlag kan du komma långt, om du skaffar dig en grundlig teknisk utbildning hos Hermods.

Markera i kupongen det ämne, som intresserar dig. Sänd den till Hermods. Du får då en utförlig studiehandbok.

Teknikerna går till Hermods

Teknik Industri

Gymnasie- eller fackskoleingenjörsexamen inom
Maskinteknik
Kraft- och värmeteknik
Verkstädsteknik
Elkraftteknik
Teleteknik
Byggnadsteknik
Kem- och kemisk teknologi
Merkantil-teknisk linje

Teknikerutbildning
Byggnadsteknik
Elektroteknik
Flygteknik
Gjuteriteknik
Kem- och kemisk teknologi
Maskin- och verkstadsteknik
Motorer
Teleteknik
Vägbyggnadsteknik
Värme- och sanitets-teknik
Angteknik

Allm. tekn. kurser:
Matematik för lärlingar
Yrkesarbetare förmän
Verkmästare ingenjörer
Nomografi
Räkneslücks användn.
Geometrisk ritning
Projektionsritning
Arbetsritningens grunddrag
Maskinritning
Mekanik
Hållfasthetslära
Grafostatik
Materiallära
Materialprovning
Metallografi
Stålets och järnets användning
Hiss- och transportanordningar
Maskinelement

Arbetsstudiekurser
Arbetsstudier
Statistisk behandling av siffermaterial
Funktionell tidbestämning och ackordssättning

Arbetsledarekurser
Arbetslagstiftning
Den industriella utvecklingen
Industriell organisation
Arbetskydd
Arbetsledningens psykologi
Grundkurs i arbetsledning
Arbetsfysiologi
Näringslivets organisationer
Pedagogiskt-psykologiskt skyddsarbete
Materialhantering
Industribrandskydd

Nyheter!

Industriell elektronik
TV-kurs för servicemän
Elektronisk databehandling
Livsmedelsindustrins arbetsledarekurs
Textilindustrins arbetsledarekurs
Grafiska industrins arbetsledarekurs
Praktisk bilkurs för bilägare
Handelsräkning II
Fortsättningskurs för kontorsslenografer
Allmän fortsättningskurs i stenografi
Ekonomisk geografi
Konferenssteknik
Socialvärd
Maskinmjölkning
Traktorreparationer
Jordbruks driftskalkylering
Jerdens bearbetning

Kraft- och värmeteknik:
Maskinteknik
Verkmästarekurs för maskurs
Motorer
Motorer
Verkmästarekurs för maskurs
Kurser för ritare och konstruktörer
Maskinmontörer
Motorer
Kylmonter
Ångmaskinister
Landsmaskinister
Stålmaskinister
Maskinsklotare
Motorsklotare

Bil- och motorteknik
Kurs för bilmekaniker
Förbränningsmotorer
Flygmotorer
Bilens kraftöverföring
Bilens bromssystem
Kurs för scooter-mekaniker

Textilteknik
Textilindustrins grundkurser i
Textilteknologi
Arbetsledning

Verkstädsteknik:
Verkmästarekurs för maskurs
Verkstädtekn. grundkurs för arbetsledare
Mekanförbundets förberedande förmanskurs
Gjutmästarekurs
Gjuteritekn. grundkurs för arbetsledare

Kurser för konstruktörer planeringsmän avsynare och kontrollanter
Arbetsstudiemän
Skyddsombud
Maskinarbetare (svanare, fräsare m. fl.)
gas- och elsvetsare
Plåtslagare
Smeder
Hårdare
Gjutare
Lärlingar

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

Flygtekniska kurser
Ämneskurser i verkstadsteknik
Toleranser och passningar
Mätan och mätmetoder
Enkla mätan
Verktygsmaskiner och verktyg
Maskiner och verktyg för spånbildande bearbetning
Pressar och pressverktyg
Jigger och fixturer
Ritsverktyg
Ytbehandling
Värmebehandlings-teknik
Smidesteknik
Gjuteriteknik
Gas- och elsvetsning
Ber. av tryckluft-behållare

Elektroteknik:
Grundl. kurser för elektrotekniker

Elektriska installatörs-kurser för
B-behörighet
C-behörighet
El. verkmästarekurs
Kurs för elektriker-lärlingar
El. montörskurser
El. maskinistkurser
Kurs för bilelektriker
Teleteknisk verkmästarekurs
Kurs för televisions-tekniker
Kurs för radiotekniker
Industriell elektronik
Kurs för sändar-amatörer
Svagströmsanläggning.
Elektrisk mätteknik
Elektromaskinlära
El. installationsteknik
El. anläggningsteknik
Telefoni
Television Radio
El. belysning

Byggnadsteknik:
Byggnadstekniker
Byggnadverkmästarekurser
Kurser för ritare och konstruktörer
Byggnadsmateriallära
Prakt. betongteknik
Husbyggnadslära
Byggnadsritning
Lantmannabyggnader
Grafostatik
Byggnadsekonomi
Beräkning av armerad betong
Beräkning av husbyggnadskonstruktioner
Värme Sanitet
Centraluppvärmning
Oljeeldning
Vent. teknik
Kurser för Irändustrin
Möbelritning
Vägbyggnad

Kemi och kemisk teknologi:
Kemisk-teknisk verkmästarekurs
För maskurs
Laborantkurs
Kval. analytisk kemi
Kem. reaktionskinetik

Kolloidkemi
Indikatorer och pH-bestämningar
Teoretisk kemi
Elektrokemi
Kem. termodynamik
Allm. kem. teknologi
Kemisk-tekniska apparater
Kemisk materiallära
Vatten och vattenrening
Tunga kemikalie- och konstgödselindustrin
Mineraloljeindustrin
Cellulosaindustrin
Sockerindustrin
Fettindustrin
Torrdestillationsind.
Förbränningslära
Industriella lösningar
Keramik och glas
Pappersteknik

Fortbildningskurser för ingenjörer för arbetsledare för yrkesarbetare och lärlingar för yrkeslärare

Språkutbildning
Engelska, Tyska, Franska
Spanska
Finska
Latinska
Ryska
Esperanto
Grekiska
Italienska

Handel Kontor
Realskola och gymnasium
Akademiska kurser
Fotokurser
Kurser för inträde vid fackskolor
Psykologi
Kust- och skärgårdsnavigation
Studier till sjöss
Teckning Målning

Sänd mig prospekt över den ämnesgrupp jag angivit nedan, bildroschynen Alla läser hos Hermods samt Hermods månads-tidning Korrespondens under 6 månader.

Jag är intresserad av följande kurser:

.....
.....
.....
.....
Skriv tydligt. Texta helst.

.....
Namn
.....
Yrke eller titel
.....
Bostad
.....
Postadress 23/1-58. 387

Frankeras ej
Hermods
betalar
portot

HERMODS

Slottsg. A 8
LÖSEN MALMÖ

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

RATTA RÄTT...



■ 80, 90 eller 100 km/tim? Det är frågan. Ja, den generella hastighetsbegränsningen svävar som ett aktuellt hot över våra vägar. Och handen på hjärtat — blir ni förvånad över om myndigheterna tar till detta desperata schackdrag för att få någon hyfs på trafiken?

BILLIGT PRIS

Inget pris är för högt för ett människoliv. Om det finns minsta anledning att tro, att en hastighetsbegränsning kommer att sänka olycksstatistiken — då ska vi bilister be om att få den genomförd omgående! För hur det än är, så är det från våra led som offren hämtas. Har ni tänkt på det! Det är just det som är så svårt att förstå. Vi läser ju nästan dagligen olycksnotiser i tidningarna — och faller kanske den djupsinniga kommentaren: »Tja, det är väl inte undra på att det gick som det gick, så som han måtte ha kört.» Det otäcka är att vi inte så mycket som snuddar vid tanken på att olycksbilisten själv säkerligen ofta fällt samma kommentar. Om andra!

Vårt självklara krav är att vi skall kunna färdas i säkerhet på vägarna — kan vi inte ordna den saken själva, så får myndigheterna sätta tyglar på oss.

INGET FÖRSVAR

Jag tänker inte alls prata mig varm för den generella hastighetsbegränsningen — jag tror inte att jag skulle kunna förlika mig vid tanken på att gå i ledband vart jag än vänder mig. Men av två onda ting bör vi väl ändå välja det minst onda. Det kan inte få fortsätta så som det nu är på vägarna. Att vi skall kunna köra bil under ansvar är en önskedröm, som kanske blir uppfyllt om några generationer. I dag är pratet om ansvar rent barnajoller — vi är helt enkelt inte vuxna vår uppgift bakom ratten. Jo för all del — det stora flertalet bilister är det nog, men det räcker tyvärr inte. Nära träffar ingen hare, som bekant. Det är det lilla antalet ansvarslösa eller rutinerade bilförare som i dag anger tonen på vägarna. Denna lilla klick blir sannolikt mindre och mindre med tiden och vi

får sätta vårt hopp till den kommande generationen — den första generation som i bokstavlig bemärkelse är uppväxt bland bilar och tät trafik.

Men till dess får vi vara tack samma för om våra styrande herrar vill hålla ett vakande öga på oss. För när och om vi får generell hastighetsbegränsning, så är det helt och hållet vårt eget fel. Det måste vi lära oss förstå. Bilisten har ramlat på oss en aning för hastigt. Ända in på vår fars eller farfars tid var hästkärran sedan urminnes tider det enda kända fortkäffningsmedlet. Det är skillnad på en hästkraft och t. ex. trehundrafyrtyto som en del dollargrin har på lur.

MEN BLIR DET BÄTTRE?

Sen återstår frågan om en generell hastighetsbegränsning verkligen kommer att sänka olycksstatistiken. För det är ju det som är grundtanken. Redan förut är det ju fastslaget att en av de största farorna ligger i de långsamma landsvägskoerna med alltför korta avstånd mellan bilarna som försvårar omkörning. Och

omkörningar lär ingen hastighetsbegränsning i världen kunna förhindra. Personligen är jag rädd för att en hastighetsbegränsning kommer att leda till ännu längre och tätare bilköer, och följaktligen ännu riskablare omkörningar! Jag är vidare övertygad om, att den höga farten i sig själv inte är verböden som måste opereras bort. Körskickligheten ligger rätt högt här i landet och de moderna bilarna får allt bättre bromsar och väghållning — och vägarna skall ju också förbättras för en massa miljoner. Nej, den ömma punkten heter ansvar! Det är där det fattas en hel del. Och det är där myndigheterna står maktlösa. Kan vi inte bli bättre bilister på annat sätt än genom att staten inför generell hastighetsbegränsning så OK.

NÄR SVENSSON KÖPER BIL

När Svensson köper bil, så gör han det dels därför att han har nytta av den, dels därför att bilen skänker ägaren oanade möjligheter till nöje och rekreation. Ja, bilen är onekligen en härlig apparat. Bakom ratten rör man sig själv, man tar sig dit man vill och behöver inte bekymra sig över tidtabeller och andra krångligheter.

Ja, när Svensson köper bil — inte tänker han då på att han får ett farligt redskap i handen. Ett redskap som kan betyda punkt och slut för framtidsdrömmarna — hans egna eller andras. Det är just det som är det tragiska. Det är att vi inte kan använda bilen riskfritt. Men det har aldrig varit bilens fel — och kommer aldrig att bli det. Det är människans fel. Ditt och mitt.

Det är på oss det beror om vi får hastighetsbegränsning eller ej. Vill vi inte ha det, måste vi snabbt ändra oss till det bättre! Och vem vill ha hastighetsbegränsning?

På återseende Per-Olof Olby

Möte med...

(Forts. fr. sid. 13)

Detta stoppade han fram till innanför sin blus, men lät Adamski förstå att han senare skulle återfå filmhällaren.

Adamski ville gärna göra en tur med tefatet, men rymdmannen skakade på huvudet. Inte heller fick Adamski gå in i tefatet. Venusianen förklarade att han måste ge sig av och steg ombord.

När skeppet började röra på sig lade Adamski märke till två ringlade av under flänsen och en tredje runt mittskivan. Den inre och den yttre ringen tycktes rotera med sols, ringen emellan rörde sig motsols. Tefatet svävade ljudlöst bort över bergskammen och försvann i rymden.

GIPSAVTRYCK AV VENUSIANSKA FOTSPÅR

Man måste beundra Adamski och hans vänner för deras matt av förutseende. Förutom kameror, kikare och teleskop hade de också tagit med sig gips. Detta kom nu väl till pass och dr Williamsen gjorde avgjutningar av venusianens märkliga fotavtryck. Man antog att det var fråga om ett budskap av något slag. Avtrycken fotograferades även och Mrs Wells ritade av dem »för varje fotavtryck innehöll olika markeringar». Tyvärr fanns inte tillräckligt med gips för att göra

avgjutningar av samtliga fotavtryck — över ett dussin som var bra — men det räckte till en fullständig och två partiella avgjutningar.

Dr Williamsen tog med sig de bästa avgjutningarna hem för att studera dem. »Sedan dess har han gjort ett utmärkt tolkningsarbete på dess symboler med hjälp av astronomiska kartor och forntida symbolik. Vi vet nu delvis vad budskapet innehåller», påstår Adamski, men redovisar inte resultatet i sin bok.

När medarbetarna i Phoenix Gazette frågade Adamski om storleken på tefatet svarade han »omkring 6 meter», men erinrade sig — omtumlad som han var av upplevelsen — att han inte lagt märke till hur stort det var. Han hade observerat detaljerna, men inte tefatet som helhet.

FÖRNYAT BESÖK

Eftersom venusianen lovat att återlämna negativet var Adamski i ständig spänning hemma i Palomar Gardens. Han monterade upp sitt teleskop där han hade utsikt över ett stort område och satte sig att vänta.

Vid 9-tiden på morgonen den 13 december såg han något blänka till på himlen långt borta. Han fångade in föremålet i sitt teleskop och såg ett tefat komma svävande ljudlöst mot sig — »en regnbågsskimrande farkost som såg ut att vara av glas och vars

lysande färgprakt glittrade i morgonsolen!»

När tefatet nådde den närliggande dalen, 600—900 meter från Adamski och på 100—150 meters höjd, tycktes det stanna och sväva orörligt. Snabbt tog Adamski två bilder. Så ytterligare en och en fjärde just som tefatet började röra sig igen.

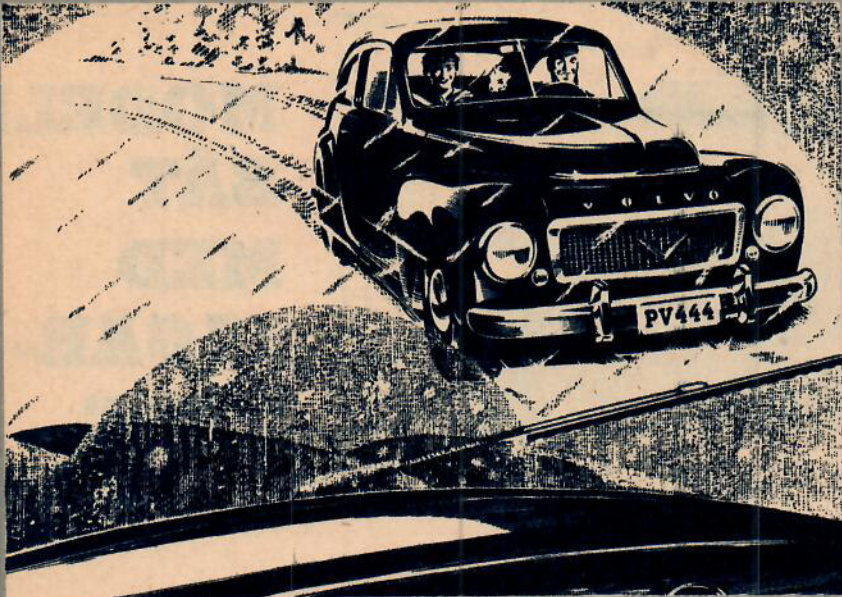
När bilderna sedermera framkallades visade de tre första tydliga detaljer medan den fjärde blev suddig.

Medan Adamski ändrade kamerans läge gjorde han uträkningar och jämförelser och kom fram till att tefatet hade en diameter av ca 10 meter i stället för 6 som han tidigare gissat. Sävitt han kunde bedöma var det mellan 4 och 6 meter högt.

Då tefatet befann sig ungefär 30 meter från Adamski öppnades en av dess ventiler och en hand släppte ut samma filmhällare som rymdmannen tagit med sig vid mötet den 20 november. »När hållaren släppte föreföll det som om handen vinkade lätt precis innan farkosten passerade förbi mig», säger Adamski.

Adamski hämtade filmhällaren. Plåten visade att farkosten var densamma som han sett i öken.

Tefatet passerade tvärsöver en liten ravin på egendomen på väg mot norr. Det gick lägre än trädtopparna och strök tätt intill ett hus där det fotograferades av andra personer som tidigare för-



Volvos vintertips

- Se till att batteriet är i fullgott skick.
- Kom ihåg kylarvätskan.
- Kontrollera strålkastare och glödlampor.
- Kör inte med blankslitna däck.
- Håll bilen ren invändigt så att "smältsnö" inte förorsakar mögel och rost.
- Se till att karossen är väl vaxad.
- Ha gärna med vindruteskrapa, snöspade, bogserlina och en låda sand.

Där kommer **VOLVO** vinterbilen

Vintern kan vara en besvärlig årstid för många bilister. Bilar vägrar starta. Bilar kör i diket. Bilar slirar. Vindrutor isar igen. Förrare kommer i dålig körkondition. Passage-

rare fryser om fötterna. Ja, vintern kan vara en besvärlig tid — men inte för alla. Inte för dem som har Volvo PV 444 — vinterbilen framför andra.

Startar alltid

Volvo PV 444 har en extra stark startmotor, som drar igång även vid mycket kall väderlek. Kylargardin är standard.

Perfekt vinterväggrepp

PV 444 har rejäla, 15 tums hjul, som ger bättre grepp på snö och sliriga vägbanor.

Verkliga vinterbromsar

Volvo har extra kraftiga självcenterande och självjusterande bromsar med just den jämna bromsverkan som är nödvändig på vintern.

Sommarvarm vinterbil

Ur säkerhetssynpunkt är det av största vikt att föra-

ren icke fryser, vilket nedsätter hans reaktionsförmåga, och att vindrutan är fri från imma och is. PV 444 är en av de få bilar som har tillräckligt effektiv värmearranging med defroster. — Till de åkandes komfort bidrar att PV 444 är dragfri. Ledning och strömbrytare för bakrutebläkt finns som standard. Kraftiga elektriska vindrutetorkare med stor torkyta.

Fästen för säkerhetsbälten

PV 444 är som standard försedd med stabila fästen för Volvos specialkonstruerade säkerhetsbälten, en extra utrustningsdetalj som är mer outhärlig än någonsin vid vinterkörning.

Ööverträffad vinter-ekonomi

PV 444:s helsvetsade, täta självbärande stålkaross är helt igenom rostskyddsbehandlad. En PV 444 tål stå ute natt och dag vintern igenom. Lackeringen tål snö, is och starka temperaturväxlingar, och förkromningen är i toppklass — jämför en PV 444 med andra bilar på parkeringsplatserna. Service och reservdelar finns lätt tillgängliga över hela landet. På ett 100-tal platser har Volvo auktoriserade återförsäljare med väl sorterade reservdelslager och modernt utrustade verkstäder, vartill kommer lika många filialer och lej-

verkstäder. Samtliga tillämpar Volvos riktpislista på reservdelar och reparationer. Den får Ni hos närmaste Volvo-återförsäljare.

PV 444-garantin

Vid skador genom yttre olyckshändelse eller överkan betalar Volvo i princip den del av reparationskostnaden, som överstiger 300 kronor och som inte ersättes av annan. Ett ovärderligt skydd för alla PV 444-köpare.

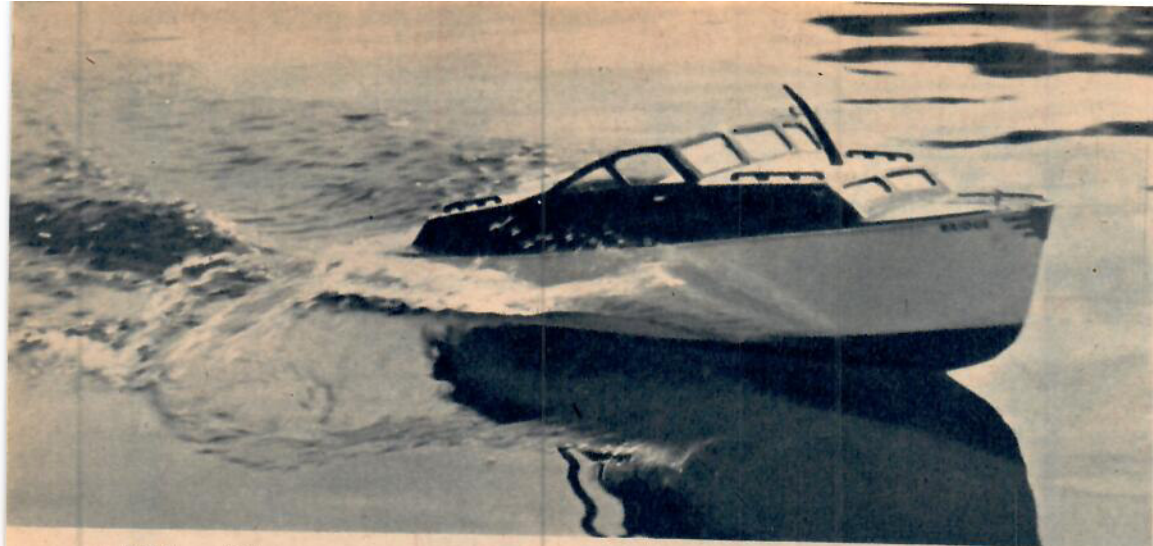
Som man köper får man köra

**köp trygghet —
kör vinterbilen**

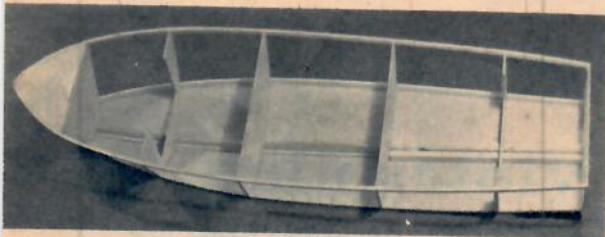
VOLVO

**vinter-ekonomi
får Ni på köpet**

MODELL- BÅT MED JAGAR- FART



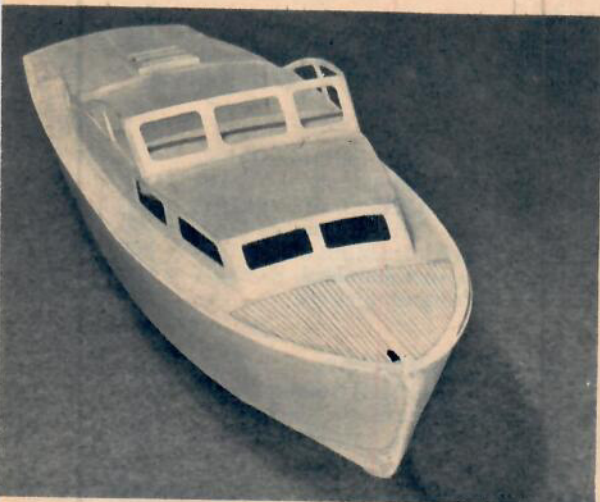
Modellbåten »Bridge» är speciellt konstruerad för radiokontroll. Det här exemplaret, som rusar fram över vatt-
net, har 3-kanalsanläggning med styr- och motorkontroller. Motorn är en vattenkyld diesel på 3,46 cm³.



Skrovet och överbyggnaden byggs var för sig. Mate-
riäl: furu, mahognplywood och flygplansplywood.



Jan Lewenstam fäster motorn i dess bock. Motorbocken
brukar vara ett besvärligt kapitel. Till »Bridge» le-
vereras den färdig varför problemen elimineras.



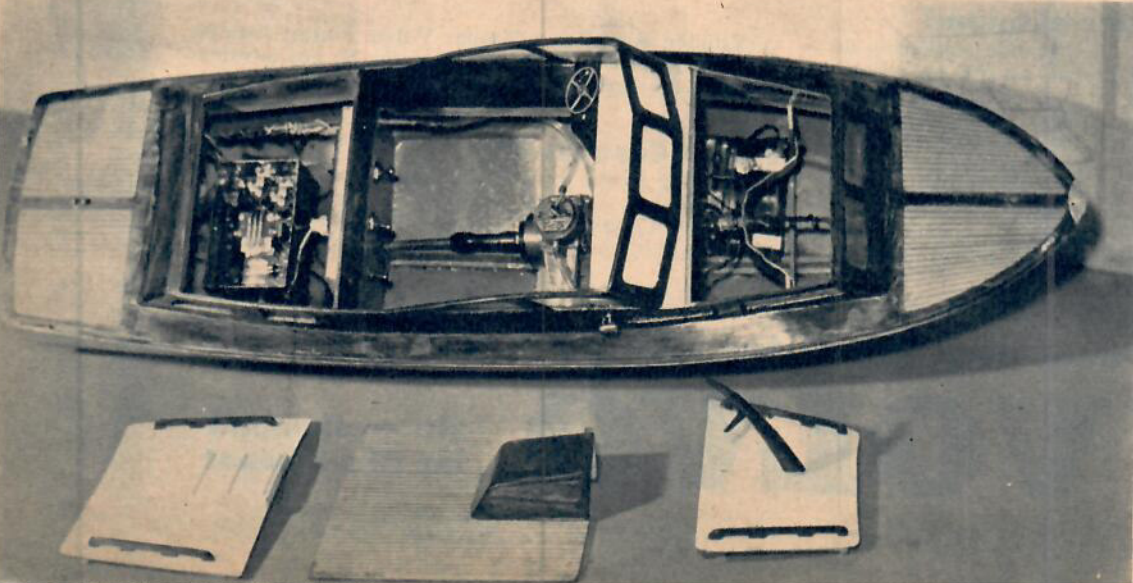
När alla trädetaljer är klara och motorn monterad på
plats återstår endast målning, komplettering av diver-
se smådetaljer samt installation av radioanläggning.

Så här ser det ut i modellbåtens inandöme sedan alla
installationer gjorts. I det främre utrymmet finns bat-
terier för radiomottagaren, kontrollorgan för motor-
hastigheten samt bränsletank. Midskepps är dieselmotorn
monterad. Den är försedd med vattenkyllning. Plastslangarna
hör till in- och utloppen för kylvattnet. Båtens hjärna —
radiomottagaren — finns i det akre utrymmet. Under akterdäck
är styrmekanismen placerad.

Om ni kan spendera så
där omkring 200 tim-
mar av trista vinterkväl-
lars fritid och en 50-
lapp — till att börja med
— så skall ni få ett fint
tips som hjälper er att
göra av med både tiden
och pengarna på ett kul
jobb som småningom
ger en prima sommar-
hobby. Plocka fram
hammare, fil, borrar,
sandpapper och lite lim.
Och håll lite kapital i
beredskap för fortsätt-
ningen. Här skall star-
tas ett modellbåtbygge.

Av BIRGER GRIPSTAD

Foto Göran Andrén och Ib Möller



Vi har hittat en verkligt trev-
lig byggsats till en trevlig båt
— B. Beckman & Co. modell
i skala 1:10 av Jac M. Iversens
dubbelruffade motorbåt »Bridge».
Modellen är en 88 cm lång och
26 cm bred kopia av originalbåten.
48 kronor kostar byggsatsen,
som förresten är så förbearbetad
att den kan karakteriseras som
monteringssats. Var och en som
har någon vana av modellbygge
bör gå i land med bygget. Ma-
terialiet är furu och kokfast ma-
hognplywood med bordläggning
av vattenfast flygplansplywood.

Om man vill ha lite fart på bå-
ten bör den utrustas med en
dieselmotor på 2,5 till 3,5 cm³.
En sådan motor kostar ca 70 kro-
nor, men eftersom den är place-
rad under durken (ungefär mid-
skepps) går det inte att köra den

TEKNIKERNA läser vid NKI

med den ordinarie luftkyllningen utan det behövs en speciell vattenkylanordning. Denna består helt enkelt av en mässings- eller aluminiummantel som placeras utanpå cylindertoppen och genom vilken kylvattnet får passera. Kylvattnet får man genom ett intag (t. ex. ett litet mässingsrör) som är placerat omedelbart bakom propellern. Vattnet pressas av propellern in i röret och leds via en plastslang fram till motorn där det passerar kylmanteln och går vidare genom ett retrurrör till ett utsläpp t. ex. i aktern. Systemet brukar fungera perfekt och ger effektiv kylning. En kylmantel kostar ca 20 kronor, balanshjul, avgasrör, koppling, propeller, vattenintag, roder, bränsletank och övriga metall detaljer kostar sammanlagt ungefär 35 kronor.

Vi är uppe i ca 175 kronor vartill kommer några kronor för lim och färg när båten är klar att sjösättas. Man kan naturligtvis släppa iväg den på ett någorlunda öppet vatten och låta den sköta sig själv, men om man betänker att en motor på 3,5 cm³ ger båten en fart av 30-35 knop och kanske mer — nästan jagarfart — är det nog säkrast att förse den med någon form av styrning, t. ex. med en lina runt en centrumpåle för att hindra den att rusa mot stranden och slås sönder.

Verkligt trevligt blir det om man gör sig råd att installera radio i båten. Då kan man torrskodd styra den från stranden eller från en följebåt och har en räckvidd av upp till en kilometer.

Det finns numera en mängd radioutrustningar att välja mellan — en- eller flerkanalssystem — till varierande priser. Vad man oundgängligen måste ha är sändare, mottagare och en mekanism av något slag som ombesörjer utförandet av t. ex. en roderörelse efter en impuls från mottagaren. Enkanalssystemen är billigast. En enhet av sändare, mottagare och rodermekanism betingar ett pris av mellan 165 och 185 kronor. Ett komplett flerkanalssystem kostar däremot mellan 375 och 400 kronor. Flerkanalssystemet ger möjlighet till lika många direkta kontroller som systemet har kanaler, vanligtvis tre eller sex på de kommersiella apparaterna.

Utöver de direkta kontrollerna kan man på mekanisk väg göra olika arrangemang för önskade funktioner. Sålunda kan man även med ett enkanalssystem få ett flertal kontroller. En kombination av signaler från sändaren sätter dem i funktion. Med en relativt billig enkanalsanläggning kan man ordna med höger- och vänsterroder och motoravstängning. Genom direkta kontroller och med mekaniska anordningar kan man, förutom att åstadkomma nämnda funktioner, även per radio beordra hel- eller halvfart, fända strålkastare och lanternor o. s. v. Som exempel vad man kan hitta på med lite kannedom om radio och finmekanik kan nämnas att en engelsman har byggt en torpedbåtsmodell med över trettioåttio kontroller och förutom att styra och reglera motorhastigheten kan han också avlossa torpeder och sjunkbomber, fälla minor, lägga rökräddare och skjuta med kanoner.

För att återgå till »Bridge» räcker det med att förse den med styrordning och eventuellt med motor kontroll för att göra vinterbyggaren till en nöjd modellbåtsredare i sommar.



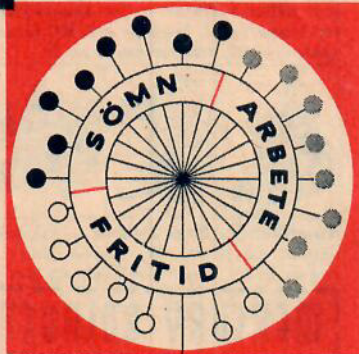
Ni kan välja en specialkurs för komplettering - eller inrikta studierna på en hel utbildning!

Vid NKI läser fackfolk specialkurser för att komplettera med det senaste inom sitt område och många tar upp en mera omfattande utbildning med sikte på bättre befattningar. Ni kan läsa ämnesvis eller studera i större etapper och anpassa studiet till förkunskaper och syfte. NKI har det största tekniska kursprogrammet med många nyheter, som endast finns vid NKI. Rekvirera kostnadsfri studiehandbok genom frikupongen nedan!

Mer än 2.000 ingenjörer har utbildats vid NKI-skolan

under det femtontal år som NKI med stigande tillslutning bedriver fullständig ingenjörsutbildning. NKI skapade nya metoder för denna och har efterhand vunnit erkännande i alla fackkretsar. Nu har NKI-ingenjörerna en mycket god placering i produktionen — många är avdelningschefer eller har annan högre befattning. Lönerna för alla NKI-ingenjörer ligger högt.

Ni som arbetar inom tekniska yrken och gärna vill komma vidare — börja nu en ingenjörskurs vid NKI! Ni kommer aldrig att ångra Er.



NKI • timmen fritidens bästa

500 specialister undervisar vid NKI

Industri och teknik Ingenjörsutbildning per korrespondens för 16 olika linjer Tekniska gymnasiekurser Arbetsledarekurser med psykologi Verkmästarekurser för olika fack Förmånskurser för olika fack Ritarekurser Fortbildningskurser för ingenjörer Högre kurs i matematik Högre kurs i mekanik Matematik för — förmän — verkmästare — ingenjörer Arbetsledning Arbetsledarekurser för olika fack Arbetsledningspsykologi Driftorganisation Arbetsfysiologi Undervisningsmetodik Föreläggsekonomi Personlighetspsykologi Personalspsykologi Säkerhetsfrågor Yrkeshygien	Regler- och servoteknik Maskinteknik Maskinritning Maskinelement Angpannor Ängturbiner Kylvteknik Vattenmotorer Pumpar Hiss- och transportanordningar Verkstads teknik Materiallära Värmebehandling Metallbearbetning Metallprovning Plastiska deformationsmetoder (smidning, valsning, pressning etc.) Spånävsavskiljande deformationsmetoder (svärning, fräsning, borrarning etc.) Svetsning (el- och gas-)	Dieselmotorer Förgasarmotorer Flygmotorer Reaktionsmotorer Bilteknik Grundkurs i bilteknik Bilens underrede och kraftöverföring Bilreparation Bilens elutrustning Körkortskurs Vägtrafikförordningen Flygteknik Aerodynamik Instrumentlära Flygkonst Flygplansberäkning och konstruktion Flyglära Värme och sanitet Värmeteknik Värmelednings-skötsel Sanitetsteknik Ventilationsteknik Luftkonditionering Kurs för kylmonter Elektroteknik Installationsteknik Elektriska maskiner och apparater Kraftstationer Elektrisk mätteknik Radioteknik Elektronik	Mottagare Sändare Transistor teknik Felsökning och trimning Grammofon- och ljudfilmteknik Radarteknik Telegrafiering Telefoni och telegrafi Kurs för sändaramotorer TV-teknik Byggnadsteknik Husbyggnad Betonggjutning Byggnadsmaterial Byggnadsritning Järn- och betongkonstruktionslära	Väg- och vattenbyggnadsteknik Vägbyggnad Vägunderhåll Vattenbyggnad Brobyggnad Kemil och kemisk teknologi Kemisk apparatlära Livsmedelskemi Ytbehandlingskemi Cellulosateknik Teknisk vattenkemi Teknisk fettkemi Metallurgi Organisk kemi Plastteknik Plastkemi Plastelektronik I—II	Textilteknik Trikö Vävnadsberäkning Yväveriteknik Spinneriteknik Konfektionsteknik Garnberäkning Beredningsteknik Bindningslära Vävnadsanalys Trä-, cellulosa- och pappersteknik Sågverksteknik Slipmassteknik Sulfatteknik Sulfitteknik Pappersmassteknik Pappersteknik Träbearbetningsmaskiner	Offert och försäljning Produktion och personal Andra avdelningar Handel, kontor och sjöfart Realskola och gymnasium Språk Inträdeskurser Sociala studier Psykologi Teckning och nyttoteknik
--	--	---	--	---	---	---

FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig utan kostnad NKI-skolans nya kursprogram och studiehandbok för

Sänd även tidskriften »Fritid» gratis ett år.

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 2-58

Frankeras
ej
NKI
betalar
portot.

Till
NKI-SKOLAN
S. TERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsfärsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

NKI har nu också kurser på teknisk högskolenivå i flera ämnen och redan färdiga ingenjörer anmäler sig ständigt till dessa kurser.

SISTA CHANSEN...

- att köpa
U.S. airforce
750 kronors flyg-
overall för endast
198:-

Av finaste, utvalda getskinn i förnämsta utförande — med pälskrage. Podrade — varma — sköna. Långa kraftiga blixtlås gör den lätt på- och avtagbar. Ett plagg med stil! Unna Er det bästa — när Ni får en 750:- skinnoverall för endast

198:- — kontant

Avbet. 210:- med 85:- vid leverans och rest. med 25:- per mån.

BESTÄLL NU!

Endast ett begränsat antal återstår.

Det varma sköna kvalitetsplagget — som håller i årtal — för kranskötare, fryshuspersonal, lasthils- och MC-förare, vaktpersonal, traktorförare m. fl.



Amerikanska flygglasögon — exklusiva — med optiskt specialglas. Har kostat 30:-. Vårt pris endast 3:75. Med fodral och ett par extra glas.

MERCURY-BOLAGET

Tel. 11 81 65, 11 34 65

Vasagatan 5 B • GÖTEBORG C

Namn:

Adress:

TV 2-58

Härmed beställes par flyg-
overall av skinn till kr. 198:-
kontant/på avbet. till 210:- (Stryk
ej tillämpl.) Min längd är cm
bröstvidd cm. midjemått
cm. Samtidigt beställes par
flygglasögon — att sändas per
efterkrav med returrätt inom 8
dagar.



Skivspelare
med tre hastigheter, autom.
nålväxling. Kr. 80:-
Se sidan 116 i vår katalog.

KATALOG

Innehållande ca 5000 experimentartiklar, radiodelar, gramfonodelar, elektr. materiel, verktyg, leksaker, artistmateriel, fotoartiklar, ritningar och handböcker m.m. Katalogen sändes gratis, mot insändande av ett 30-öres frimärke, som återbetalt 2-58 första order.

Clas Ohlson & Co, Insjön

Var med
i galoppen
- spela

JÄGERSRO

Fest, spel och spänning liksom i verkligheten är det över JÄGERSRO, ett helt nytt spel som kommer att ge Er många angenäma kvällar. Ni köper och säljer rashästar, blir rik eller ruinerad och kan spela på toto varenda kväll, utan risk för Er kassa. Köp JÄGERSRO — det är en bekantskap värd att göra. Hos bok- och pappershandlare m. fl.



Begär demonstration.

Riktpris 16:50

ett ALCA spel

FYND FRÅN BETE

Finess-blänket



Pirk med metallkära i glaslar, mäst-rad plast ger fantastiska reflexer. Slingsrande gång. Finns i koppar, mässing o. silver. 50 mm 10 gr. 3: 50, 70 mm 14 gr. 3: 50. JÄTTE-FANGSTSÄKRA.

KATALOG GRATIS!



LYS-fisken

är marknadens mest sålda självlysande pirk. 50 mm 15 gr. 2: 75 och 75 mm 22 gr. 3: —. HOS EDER HANDLARE eller från

Bröderna Tysklind, Insjön



Båtbyggaren och konstruktören Tage Larsson poserar bakom ratten i Lillsnabben. Med sina rena och smakfulla linjer är båtens formgivning en fullträff. Vi hoppas få se den ofta i de svenska skärgårdarna i sommar.

Familjeracer

(Forts. fr. sid. 19)

Snurran startade efter någon övertalning och Lillsnabben satte fart. Vid ganska låg fart reste den sig på racerbåtars karaktäristiska sätt för att sedan vid dryga tio knop plana ut på vattnet. Vi gav motorn full gas och knopmätaren kröp vidare uppåt. Den stannade definitivt på 19 knop. Vi var då två man ombord; när Lillsnabben senare kördes solo blev toppfarten tre knop högre. Med en starkare motor, exempelvis på 35 hästkrafter, vilket båten väl tål, kan man räkna med avsevärt högre fart.

Vid full fart på öppet vatten där det gick litet sjö kändes de vanliga hårda slagen mot botten. Detta oroade oss en aning eftersom båten är bakad i ett stycke och inte uppbyggd på spant som vanliga träbåtar. Vi blev dock lugnade av upplysningen att den glasfiberarmerade plasten tål minst 2000 kg/cm².

Proceduren att ta båten upp på land var lika enkel som sjösättningen. Motorn lyftes ur och efter litet trixande lyckades det att få båten mitt över vagnen som lämnats kvar i vattnet. Sen var det bara att koppla vagnen till bilen och snurra hem igen. Med en lämplig sandstrand i närheten och en sådan här tvåhjulig kärra är det alltså inget problem med kaj-plasten.

Några data om Lillsnabben: Skrovet handbakat av plast med glasfiberarmeringar. Största längd 4,45 m, största bredd 1,52 m. Båten är halvdäckad. Fördäcket och durken är tillverkade av mahognyplywood, inredning och akterspegel av mahogny. Vindrutan är av böjt plexiglas. Skrovet är lackerat både ut- och invändigt. Detta har visat sig fördelaktigare än att ha färgpigmentet inbakat

i plasten. Utseendet blir bättre och dessutom kan båtägarna själva bättra på eventuella skador.

Inredningen består av två hopfällbara stolar midskepps samt dessutom två sittplatser i aktern vilka samtidigt tjänar som förvaringsutrymmen. Stolarna är så konstruerade att de i hopfällbart tillstånd kan användas som underlag för huvudet vid övernatning i båten. En familj på två vuxna och två barn bör kunna få ganska god plats att sova.

Den kanske största fördelen med plast som skrovmaterial är att plasten är underhållsfri i stor utsträckning. Många människor vill äga och använda en båt men alla är inte roade av den ritual som måste upprepas varje vår med skrapning och målning i det oändliga innan båten kan sättas i sjön. En plastbåt behöver inte alls samma kärleksfulla behandling. Om man överhuvudtaget inte är någon estet kan man till och med strunta blankt i allt underhåll av skrovet. Men så långt vill man väl inte gärna gå. Det är dock en stor fördel att kunna måla skrovet just den tid som passar bäst. Så fort isen brutit upp kan man kasta båten i sjön för att sedan vid något lämpligt tillfälle åter ta upp den på land för att fixa målningen. Plasten tar ju inte som trä åt sig vatten och den behöver följaktligen mycket kort tid för att torka fullständigt. Målningen av ett plastskrov är alltså på inget sätt en fråga om underhåll utan uteslutande en utseendesak.

Priset på Lillsnabben är inte avskräckande. I standardutförande går den på 3.700 kr vilket betyder att den inte är dyrare än en plywoodbåt i samma storleksklass. Mot en tilläggssumma av 350 kr levereras båten med durkarna inplastade så att en lufttank på ett par hundra liter bildas i botten.

Tvåans växel kan användas upp till ca 80 km/t och ger en mycket god fartökning. Däröver ger trean bästa acceleration. 15 M är högt växlad och man kan hålla hög fart utan att bränsleförbrukningen stiger alltför mycket. Även om tre växlar räcker för de flesta behov så gör den fyrväxlade lådan vagnen betydligt mer tilltalande för dem som vill utnyttja motoreffekten så mycket som möjligt.

Fjädringen är relativt hård och bjunder inte på några extravaganser. Vagnen känns stadig och verkar mer att vara avsedd för goda riksvägar än för dåliga och groppiga grusvägar där bakaxeln känns tung och hjulen vill studsas något. Intrycket av det s. k. väggreppet är inte lika positivt som när det gäller de engelska eller franska fordonerna. Härmed är inte sagt att vägegenskaperna är dåliga eftersom t. ex. Vedette är en ovanligt säker vägvagn.

Styrningen är av den svagt understyrda typen och antalet rattvarv är endast 2¼ mellan fulla framhjulslutslag vilket gör vagnen lättparerad. Vändcirkeldiametern är stor i förhållande till hjulbasen. I blåsig väder måste vagnen passas i ratten. Kursstabiliteten i övrigt är bra.

Bromsarna räcker för fartresurserna och någon påtaglig mattningstendens kunde inte konstateras vid proven. Vid hård inbromsning uppstod vibrationer i karossen. Speciellt tydligt kändes detta vid bromsning på ojämn vägbana.

I- och urstigningen till framsätet går lätt. Det är inte heller några speciella svårigheter att komma in i baksätet. Sätena är behagligt stoppade men man sitter som tidigare nämnts en aning för högt, åtminstone om man är över medellängd.

Fotpedalerna är stora och rejäla. Ratt och växelspak är stabilt utformade. Instrumentpanelen rymmer ett stort läsbart handskfack, plats för radio och högtalare, askkopp, cigarrettändare, klocka samt förutom reglageknappar väg-, hastighets- och trippmätare samt visarinstrument för bränsle och motortemperatur. För oljetryck, laddning, helljus och blinkers finns indikeringslampor. Utrustningen och instrumenteringen är således riktig.

Sikten är bra och man kan se alla fyra hörnen (de bakre om man sträcker på halsen) och det är lätt att hålla reda på var vagnen befinner sig i förhållande till andra fordon i tät trafik och vid parkeringsmanövrar. Vindrutestolparna är inte av smalaste slag men skymmer ändå måttligt. Vindrutetorkarna arbetar väl och sveper parallellt över rutan så att ingen död sektor uppstår.

Det ventilerande värmesystemet har en mycket god effekt och förefaller lämpat för vårt klimat. Förutom att värmeeffekten är god och defrosterverkan kraftig så arbetar fläkten ovanligt tyst och behagligt.

På framdörrarna finns s. k. ventilationsrutor som dock orsakar ett kraftigt oljud vid hög fart. Detta behöver man inte lida av om man istället ventilerar på rätt sätt. Nämligen genom att öppna de bakre sidorutorna som är ställbara och medger en god och dragfri ventilation.

Bagageutrymmet sväljer en hel del men kunde vara ännu bättre om reservhjulet fått en annan placering och golvet varit plant.

Nytt År!

Klipp till nu!

Det är den kunnige som uppmärksammas — som får och kan ta chansen, när den kommer. Det lönar sig alltså att kunna mera.

Med hjälp av Brevskolans kurser och kunniga lärare kan Du — även med folkskolan som grund — få en gedigen utbildning i eller för det yrke som intresserar Dig.

Välj mellan bl. a. följande yrken:

Ingenjör
Verkmästare
Förman
Arbetsstudieman
Laborant
Installatör
Ritare
Konstruktör
Byggmästare
Landmakinist
Sjöbefäl
Radioserviceman
Bilskolleinstruktör
Kontorsselev
Kontorist
Affärsbiträde
Bokförare
Kassör
Korrespondent
Reklaman
Lagerchef

Teknisk utbildning i följande fack:

Byggnadsteknik
Järnhantering
Cellulosesteknik
Sågverksteknik
Verkstädsteknik
Svetsningsteknik
Smidesteknik
Grovpålslageri
Gjuteriteknik
Träförädling
Maskinteknik
Motorteknik
Ritsteknik
Elektroteknik
Teleteknik
Radioteknik
Värme- och sanitetsteknik
Sjöbefälskurser

Moderna ämneskurser

Verkstadskurser
Maskinritning
Maskinlära
Materiallära
Svetsningsteknik
Härldningsteknik
Smidesteknik
Gjuteriteknik
Sågverkskursen
Virkestorkning
Snickerimaskiner
Träsammansättning
Ångpannor
Värmelära och bränslen
Förgasarmotorer
Diesel- och tändkulemotorer
Elektricitetslära
Växelströmlära
Elektromaskinlära
Signalteknik
Television och radar
Installationsteknik
Villainstallation
Verkstadsinstallation
Anläggningsteknik
Den elektriska foran
Belysningsteknik
Värme- och sanitetsteknik
Avloppsteknik
Gasteknik
Vattenledningsteknik

Vägbyggnadsteknik
Avtvättning
Radio I
Radio II
Massberäkning
Cellulosekursen
Papperskursen
Husbyggnadslära
Byggnadsmateriallära
Byggnadsritning
Järnbrukskursen
Arbetsstudier
Industriell organisation

HANDEL
Företagsekonomi
Handelsräkning
Handelslära
Grundkurs i bokföring
Affärsbokföring
Yrkesekonomi
Kalkylation
Revisionsteknik
Stenografi
Maskinskrivning
Inköp och kalkylering
Textning

MATEMATIK
Grundkurs
Algebra I och II
Geometri
Planimetri
Trigonometri
Räknesticken

SVENSKA
Praktisk talarkurs
Övningskurs för praktiskt skrivarbete
Svenska för föreningsfunktionärer
Folkhögskolekurs i svenska
Praktisk svenska

FRÄMMANDE SPRÅK

Nybörjar- och fortsättningskurser:
Engelska
Tyska
Franska
Spanska
Ryska
Esperanto

PSYKOLOGI

Psykologiens grundfrågor
Från spädbarn till skolbarn
Ungdomspsykologi
Praktisk människokunskap
Att tänka och diskutera
Arbetsplatsens människor
Arbetsglädjens problem

EKONOMI

Vart tar pengarna vägen
Grundkurs i nationalökonomi
Vår samhällskaka
Produktion och priser
Sveriges näringsliv
Samhällsekonomi i teori och praktik
Den fulla sysselsättningens problem
Företaget och samhället
Hur man läser en balansräkning
Hur företaget beräknar sina kostnader
Företaget och marknaden
Vad gör företagsledningen

FÖRENINGSLIV OCH FACKLIGA FRÅGOR

Kurser för föreningsfunktionärer:
ordförande
sekreterare
kassörer
revisorer
fackliga funktionärer
fackliga specialkurser

HEMMET och FAMILJEN

Hem och familj
Kvinnor i familj och samhälle
Kvinnorna i organisationerna
Glatt och lätt hemarbete
Vi syr efter måstär
Kläder som barnen behöver
Sjukvård i hemmet
Nutidskvinnan
Hemmet blommar
Konsumenten och reklamen

HOBBY

Fotografering
Navigation
Mopeden
Körkortsprovet
Bilen
Motorcykeln
Radio
Teckning
Målning
Konstkurser
Teater
Film
Litteratur
Orientering
Schack
Keramik
Fotofilttryck
Friidrott
Amatörteater
Jazz
Idrottsutrustning
Trädgårdsodling
Sjunga i kör
Gitarr och sång

Sänd mig gratis Brevskolans studiehandbok.
Jag är intresserad av följande ämnen:

Frankeras ej
Brevskolan
betalar
portot

Lösen

Brevskolan

STOCKHOLM 15

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 33
Stockholm 15

namn

adress

postadress

TV 2-58



Sport o. fiske året runt

Beställ vår 80-sidiga rikt
illustrerade katalog över
ordenliga sportgrejor
och största sortering
fiskedon. Och Ni får den

gratis!

SKRIV REDAN IDAG!

Sänd mig GRATIS Er nya katalog nr 65:

Namn
Adress
Postadress

TV 2-58

BRÖDERNA TYSKLIND AB · INSJÖN

VINTERTID är renoveringstid



Vänta ej till våren
Skicka motorn nu till

motor-fleron

MALMÖ Malmgatan 4-8

Tfn (040) 723 85

SPECIALISTER

på renovering av mc-motorer

För
det växande bokintresset.



SVALAN

— det moderna sättet att läsa

varje månad en ny bra bok
+ alla förmånerna

6:95 inb.



IDEALSTÖVEL



s. k. Chaufförstövel
tillv. av slätt »Grön-
landsläder» i svart el.
brun färg. C:a 30-32
cm höga skaft, ofodra-
de. Dubbelsydda kraftiga
bottnar med mellan-
sula av läder, slitst. av
9 mm »Cellgummi». En
extra lätt o. slitstark
sko, finnes i två vid-
der, normal o. extra
vidd. Populär o. pris-
billig.

i storl. 40-47
Kronor 48:50
2 par franko.

Högre skaft
men man kan inte skaffa lämp-
liga.

F:ia Fors Skomakeri & Skoaffär
Tel. 270 11 · Malungsfors



Vi flyger så litet därför att det är så dyrt. Och
det är så dyrt därför att vi flyger så litet.

VARFÖR FLYGER VI INTE?

Av YNGVE NORRVI Foto: Anders Engman

Varför flyger vi inte mer?
Ja, varför? Frågan gäller förstas
privatflyg. I de andra »grenarna»
ligger vi fint till.

Rätta svaret är nog att vi inte
har råd att flyga »bara för att
det är roligt». Vi åker ju inte
bil bara för nöjes skull. Vi vill
allt ha lite nytta av bilen också.
Hur många skulle ha bil om
det bara fanns några kilometer
vägstumpar i landet och om det
dessutom behövdes högkvalifice-
rad organisationstalang att skaffa
fram bensin och olja? Och om
bilen måste ställas in på en verk-
stad i andra delen av landet när
den skulle rundsmörjas...

Sådan är privatflygarens situa-
tion i stort, och den förklarar
rätt bra, tycker jag, varför det
inte privatflygs mera.

Innan vi går vidare i texten,
bör vi nog vara överens om att
privatflyget endast i undantags-
fall kan konkurrera med andra
moderna reguljära kommunika-
tionsmedel på sträckor där sådana
verkligen finns. Men det före-
kommer massor av tillfällen när
dom där kommunikationsmedlen
lyser med sin frånvaro och då
det kunde vara idé att använda
privatflyg

om det fanns passande flygplan
om det fanns start- och land-
ningsplatser,

om det fanns tanknings- och
andra servicemöjligheter, osv.

Det hela är som ett nystan av
orsak och verkan:

Det är dyrt att flyga därför att
vi flyger så litet. Och därför att
det är så dyrt flyger vi så litet...

Det flygs så litet därför att det
inte finns fält att tillgå annat än
i undantagsfall. Och därför att
det flygs så litet kan man inte
anordna fler fält...

Det flygs så litet därför att det
är så ont om lämpliga flygplan,
men man kan inte skaffa lämp-
liga flygplan därför att det flygs
så litet...

Det flygs så litet därför att det
är så svårt att få service på

flygplanen. Det lönar sig inte att
skapa en serviceorganisation så
länge det flygs så litet...

Medge att det är som att gå i
en cirkel. Och så länge denna
cirkel inte bryts, så får vi ha
det som vi har det.

Börja med start- och land-
ningsmöjligheterna.

Nej, förresten; börja med tank-
ningen.

Som det är nu måste man ha
speciell flygbensin även till små-
flygplan. Sådan bensin finns inte
annat än på flygplatserna och i
övrigt efter beställning långt i
förväg. Den nya, fina bilbensinen
går inte att använda. Sägs det.
Är det någon som vågat försöka?
Går det inte att ställa om moto-
rerna i våra privatflygplan så
att de går att köra på »Premium»,
»Extra» och »No-Nox» och allt
vad det heter?

Kunde man använda bilbensin,
vore mängder av serviceproblem
ur världen. Man kunde använda
sjöflygplan sommardag långt mera
än nu. En av anledningarna till
att man drar sig för detta är
just svårigheten att få bensin.
Bilbensin går ju att få överallt.
Och sjöar har vi gott om.

Vi skulle också kunna flyga
mycket, mycket mer på skidor
på vintern än vad vi gör nu. På
vintrarna kan man ju landa nästan
var som helst med ett skid-
flygplan.

Och så var det fälten på som-
maren. Nu finns det ett par dussin
fält i landet som får och kan
användas. Det borde vara minst
ett par tusen.

Dom får vi aldrig, om vi hela
tiden ska räkna med kilometer-
långa banor och fältområden som
tar upp halva kyrksöcknar. Sânt
behövs inte för småflygplan. Vad
som behövs är stråk på ett par
tre hundra meter i förhållande
vindriktning. Stråk som inte be-
höver vara mer än 20-30 meter
breda, dvs. stråk som med myc-
ket enkla medel kan skapas nästan
överallt.

Vad som behövs är bara:
a) att vi använder lämpliga flyg-
plan (Super Cub och Auster ex.);
b) att stråken är rekognoserade
och kartlagda;

c) att piloterna är välutbildade
så till vida att de fått litet extra
träning (kanske i specialkurs) i
start och landning på små fält.

Med dom tre förutsättningarna
tror jag att det skulle kunna gå
att vrida svenskt privatflyg ur
den där cirkeln och kanske få
igång något nytt (som sedermera
kunde bli något mycket mera
än det provisorium som förslaget
trots allt innebär).

Vad som i så fall bör göras är:

1) en omfattande inventering av
landets »stråktillgång». Den
inventeringen kunde göras av flyg-
klubbarna, som lämnade uppgif-
terna till en central, där de bear-
betades och sammanställdes;

2) på grundval av denna inven-
tering sammanställs en »privat-
flygguide», som varje privatflyg-
gare får tillgång till;

3) denna guide skall innehålla
alla nödvändiga upplysningar om
alla fält och stråk som kan an-
vändas. I guiden skall finnas
uppgift på läge, höjd över havet,
ev. masker, fältbeskaffenhet m. m.
Lär skall finnas anvisningar på
närmaste telefon, var man kan
beställa taxi, hotellrum, mat, var
man kan få bensin och olja osv.
Och dessa upplysningar skall vara
aktuella. Detta innebär att varje
fält eller stråk står under över-
vakning av en flygklubb eller
enskild person, som kontinuer-
ligt håller guide-centralen under-
rättad om ev. förändringar.

Skall nu detta vara så förbe-
nat svårt att åstadkomma? Inte
om de som anser sig vara intres-
serade av privatflyg verkligen låter
dessa intresse blomma ut och
slår sig ihop och gör en insats.

Jag ska gärna återkomma med
ännu fler synpunkter om så be-
hövs. På säkerhetsdetaljerna bland
annat, som det är så lätt att an-
vända att slå ihjäl förslag med.

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

(När namn och adress på den som vill ha kontakt inte är utsatt.)
Skriv signaturen (det som står sist inom 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

Reservdelar. Jawa 250 o. 350. Velocette 350. Motor- o. vevlagerrenoveringar. Almevics Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

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

Motorcyklar, nya, säljes m. 50 % rabatt, av avbetalning. Katalog sändes mot porto. AB BELGIMEX, Box 21029, Stockholm 21.

Vi renovera moped- o. 125-250 cc mc 2-takts-motorer. Motortjänst, Sägen.

Fuchs reservdelar, samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken. Motorrenoveringar utföres av specialist fr. Puch-fabriken. Beviks Reservdelslager, Droittningatan 8, Linköping. Tel. 410 46.

Moped från kr 595:— Mobylette o. Flandria reservdelar. Beg. katal. fr. generalagenten AB BELGIMEX, Box 21029, Stockholm 21.

MOPED- och MC-ÅGARE! Rep. av alla slags moped- o. motorcykelmotorer utföres. Spec. cylinderomborrn., cylindertopprens., heiren. och aluminiumsvetsning. OBS! Allt arbete utföres under garanti. Cykel- & Motorfirman O. E. Söderström. Tel. 123 32, Örnsköldsvik.

Tvåtakts-problem på Eder DKW, IFA, Minor, Jawa, SAAB? Vi har alla delar, nya och beg. 25 års prakt. fr. rep. av tvåtakts. Bytespriser, omg. lev. DKW-Service, Ollvedalsg. 7, Göteborg. Tel. 24 38 02

Väl sorterat reservdelslager för motorcyklar. Fullst. motorrenovering av samtliga mc- o. mopedmärken utföres av fackman. Arvidssons Motor AB, Kungsgat. 40, Eskilstuna. Tel. 310 38.

Hastighetsmätare, temperaturmätare rep. under full garanti. Samuelssons Metallindustri, Nykil.

Beg. Mc och Scooter, byte avbet. Östermalmsgatan 54, Sthlm. Tel. 21 42 42, 21 48 20.

DKW S. B. 500 lyx 1938 med självstart, något defekt i tändsystemet, i övrigt i mycket gott skick. Pris 175:— Svar till I. Swensson, Box 2043, Linköping.

Monark Top Fighter -53, inreg. -54, säljes för endast 350:—, 1 st. stөрthjäl 30:—, Kjell öberg, Grannäs, Mjösjöby.

Vincent-HRD 500 i beg. reservdelar. Elgebrandts Motor, Nytorngatan 23. Tel. 41 50 24, Stockholm.

2 st. prima snöäck, Wittmer 5.00x15 ca 80 %, 125:—, Vindretuspolare Vakuflex, felfri, 20:— + frakt. B. Hagelin, Sjövägen 4, Fagersta 1

98 cc Ilo lättviktare def., generator till Ford samt startmotor, bandyrör, st. 42. 1 st. gramm.-verk, allt slumpas bort för 85 kr. Kåre Myrvold, Beted.

AJS o. Matchless, nya o. beg. reservdelar. Elgebrandts Motor, Nytorngatan 23. Tel. 41 50 24, Stockholm.

BILTILLBEHÖR, verktyg m. m. Låga priser. Fullst. förteckning mot porto. Ö. G., Nygatan 20, Tidaholm.

Bilmotorvärmare 127 och 220 volt, olika wattstyrkor, S-märkta, 1 års garanti, endast 60:— kr. Finnes även med termostat, pris 90:— kr. Uppgiv biltyp. Bilradioservice, Falun.

Silverpil -57 körd 400 mil, som ny, säljes för 1.500:—, I. Englund, Rosenkällav. 32 E, Nyköping.

Jawa 250 -50. Körd ca 3.000 mil. Något defekt. Två innersl., två däck och ett batteri medfölj. extra. Nylackerad, nya innersl. och ett nytt batteri finnes i. Säljes eller bytes mot försl. N.-E. Berglund, Fack 28, Tvärån.

Bilradio ol. fabr. fr. 100:—, Bildäck 7,00x16". Kört 15 mil, 85:—, Generator Ford 34 hkr 25:—, D:o startmot. 25:—, BSA väx.-låda 4-v. 40:—, Magn.-gen. Bosch o. Lucas 25:—, Hast.-mät. för mc max. 180 km 35:—, K. Callenberg, Box 530, Kvarnsveden.

Evinrude 35 hkr 1957, Johnson 22 hkr 1943, Johnson 10 hkr 1957, Johnson 7,5 hkr 1957 m. fl. Racer »Galosch» 450 kr. Beg. racermotorer, racerväxelhus, 7-12 hkr. Def. Johnson 22 hkr. Utbordare tages i byte. Gustafssons Utombordsmotorer, Box 7124, Borlänge.

2 st. Bländskydd, nya, orig. till PV 444, av grön bonoplex, riktpriis 195:—, säljes för end. 115:— pr st. + frakt. Returrätt. Sv. t. »Tillfälle, 2925:—.

CV-4-motor, v.-låda, ladd.-aggr. 6-12 volt kr 40:—, B. Byström, S. Kungsv. 28, Kumla.

Aride 125 NE säljes i delar. Chr. Frisk, Urbergsvägen 12, Stuvsta.

NV 125 cc DKW-mot. 60:—, Al-skärm 10:—, T.-gaffel 20:— m. m. FN 500 cc t. v. blockm. 85:—, Villiers 200 cc 85:—, D:o 98 cc 30:—, Växell. 1.000 cc 30:—, Mc-hjul 10:—, Lucas magnetgen. 40:—, Magnetapp. 20:—, 30:—, 2 gummihjul 8x4,00, kull., s. nya, a 25:—, D:o 12" 10:—, Acetylentub AKI med red. 25:—, Dubbel smärgel 40:—, Kontorstol Atvidabergs 20:—, Skärpress 30 cm 40:—, Hagströmspel 86x120, byte TV-försl. Köp. likstr.-mot. 110 v. minst 5 kW. Svar till »TV, 2938:—.

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

Kaiser 1951 i delar. Felfria dörrar bl. m. annat. Arthur Nordkvist, Dalsjö, Örnäs.

Johnson 10 hkr 1957, dito 7,5 hkr 1957, dito 5 hkr 1953, Archimedes 5 hkr 1955, dito 12 hkr 1948, Evinrude 2 hkr 1948 m. fl. A och C racer-motorer, nya o. beg. Evinrude 1958 års modeller 3-50 hkr. Byten ordnas. Delar till Johnson 22 hkr. Gustafssons Utombordsmotorer, Box 7124, Borlänge.

Ford Eifel -39 säljes i delar. Fem ringar 5,00x16" med däck o. slang 10:— st., motor m. defekta vevstakslager 50:—, sälj. även i delar, nytt batteri 6 v. 40:—, blinkers m. relä 10:—, signalhorn 10:—, två st. baklyktor 10:—, strålkastare 10:— st., växellåda 40:—, kardan, axlar, kylare, inredning m. m. sälj. bill. Skriv till S. Fridh, S:a Grängesbergsgatan 44 C, Malmö.

Nytt crossdäck t. Top fighter. J. Bjurhammer, Uppl.-Väsby.

HVA 125 cc säljes i delar. Sv. t. »Billigt 2127, 2957:—.

IFA 59 -53 sälj. i delar. Svar till »Billigt, 2954:—.

Blue Fighter -54, hel el. i del. B. Svantesson, Östadkulle.

Delar passande Plymouth till salu billigt. 2 st. generatorer, 1 st. startmotor, 3 st. värmelement, strömfördelare, fotomokplare, allt 6 volt. Vattentempump och oljepump pass. t. 34:a och 39:a. Växell. pass. t. 34:a och 39:a. El. och vak. vindrutetorkare. Följer till 39:a. Dörrar t. 34:a. Allt i bra skick. Svar till Börje Andersson, Charlottendal, Hökerum.

Bygg billigt eget laddningsaggregat. Ritn. till 2 olika kr 4:—, Likvid i frim. Portofritt. Delar tillhandahållas. Gratis medf. ett häfte om ackumulatörvärd. F:a Micord, Box 27, Spånga.

BILTILLBEHÖR, senaste NYHETER, Katal. m. porto. AB DURAX, Malmö 5.

Köpes

Sälj Me och Scooter kontant. NON Motorfordon, Östermalmsgatan 54, Stockholm.

Triumph T 100 motor, helst 100 cc köpes. Svar med pris, årsmot. samt ant. körda mil till Göte Alfredsson, Box 1143, Grums.

Mc-ram 2-300 cc köp. bill. i g. sk. Utf. sv. R. Gustafsson, Ringv. 126 B, Sthlm Sö. Flygplan köpes def. el. skrot. ev. motor ca 200 hkr. Tel. 0760/308 53.

En styrsnäck till Ford Taunus pers.-bil -39 önskas köpa. Ny el. beg. B. Holstad, Vang. Spydeberg, Norge.

Bytes

Norton 500 cc mod. 1938, körd c:a 700 mil. Bytes mot Harley Davidson. Göran Andersson, Villa Ann-Bert, Västra Bodarne.

RADIO - TV

Säljes

Philips, AGA, Centr. m. fl. radio, omg. lev. 10 %. Firma Åke Johansson, Vessigebro.

Aga skivspel., n. ny, 55:—, Å. Ottosson, Box 46, N. Rörum.

Fickradio 3 transistorer, högtalare 125x75x32 (240:—), sälj. för 95:—, Sv. t. »Tillfälle, 2955:—.

Trafikmottagare Standard Radio 7 rör, ny genomgången, 350:—, Upplys. m. porto. Sv. t. »DX-fynd, 2947:—.

TV eller FM. Tillverka själv utmärkt längdistansantenenn m. 4 element. Utf. ritn. kr 4:— pr st. F:a Micord, Box 27, Spånga.

Köpes

Skivväxl. »3-speed» köp. Å. Ottosson, Box 46, N. Rörum.

FOTO OPTIK

Säljes

Fotoartiklar av alla slag till låga priser. Illustrerad nettoprislista sändes mot 50 öre i porto. Ingenjör J. Andersson, Box 30024, Göteborg 30. Tel. 12 35 90.

Rekv. vår nyttkomna prislista å kameror, film, kemikal., papper, ramar, fotografiska arbeten. Höga rabatter! Fototjänst, Långgat. 2, Bollnäs. Tel. 118 63.

Obet. beg. förstoringsapp., helautomatisk »Uniprint 55», säljes 20 % under katalogpris. Sv. till Mont. R. Falck, Odeng. 30, Malmö SV.

Proj. Unoscop 24x36 2,5 kompl. m. väska o. lampa 220 volt, som ny, 115:—, h. k. 176:—, S. Johansson, Box 57, Borås.

Så här svarar Ni på en radannons

Radannonserna är av två slag. Antingen har den som 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 34 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.

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

TV 2-58

SPORT JAKT FISCHE

Säljes

Revolvrer med trumma för 8 skott kal. 6 mm kr 125:—, D:o för 6 skott 6 mm 75:—, Automatpistol för 6 lösa skott kal. 6 mm kr 45:—, Mynningsladdarpistol kal. 8 mm med hölster kr 48:—, G. Samuelson, Danstorp, Bildsberg.

REVOLVER. Kal. 38. 6 sk. f. lösa patr., stor mod., 130:—, BROWNING, F/N, stor mod. kal. 7.65—6.35 med pluggat patr.-läge. 100:— — 65:—, Ev. uppl. m. d. p. G. Palm, Box 3, Angebo.

Gör geväret som nytt igen! Bättre avnötta fläckar på vapen el. helt omblånera dessa med CEBES snabbblånering. Lätt att använda, fordrar ingen upphettning o. ger en bläsvart finish efter 1—3 min. Stor flaska m. beskr. o. tillbehör (räcker till 1—2 gevär) 6:75 + porto. 2 st. portofritt. Returrätt. Firma Mervil, Ulricehamn.

Finska arméns gevär, kal. 7.62 mm, tillv. 1941. Pluggad. 2 st. knivbajonetter m. bajla, förmodl. ryska. Vackra. 1 st. browning kal. 6.35 mm, spansk. Pluggad. Vapnen säljas tillsammans för 135:— kr. Svar till »Krigssouvenirer, 2962».

Automatpist., lic.-fr., pris. fr. 75:—, Uppl. mot porto. K. Axelsson, Vrigstad.

Köpes

Revolvrer m. trumma f. 8 el. 6 sk. Sv. t. »Licensfri, 2926».

Bytes

1 st. haspelspö med rulle önsk. byta mot 6 mm licensfri revolver eller mot förslag. H. Nilsson, Box 37, Västerhus.

MASKINER VERKTYG

Säljes

Beg. reseskrivmask. billigt. Westerborgh, Box 5727, Borås.

Soldapaste. Den nya revolutionerande lödpastan som löder utan lödkolv, med bara en tändsticka som värme-källa, ingen rengöring av lödstället, ingen syra el. dyl. behövs. Prova! Ni kan inte misslyckas. Endast 2:75 per tub. Arvidssons Motor AB, Kungsgatan 40, Eskilstuna. Tel. 310 38.

Revolvrer »Hirsch» defekt, högstbjud., ev. byte mot förslag. K. Callenberg, Box 530, Kvarnsveden.

4 st. nya M.-säg-kedjor värda 248 kr, bytes mot radio m. P.2. Box 336, Bjursås.

DIVERSE

Säljes

Rätt klädd för TT, speedway, motocross i »FURTAN»-motoroverallen för tävlingförarna! BRÖDERNA HALVARSSONS Skinnkrädderi - Malung.

HAR KLOCKAN STANNAT? Sänd den till oss och vi lagar den till landets lägsta pris. Alla märken. Kostnadsförslag sändes på begäran. Garanti.

SVENSKA URBOLAGET Bjurholmsplan 19, Sthlm 20.

NYA GASMASKER, täcker hela ansiktet, 3 storl., lämpl. för gjutare, sprutlackerare el. hobby, end. 3:85 st., 5 st. 19:— fraktf., läda om 50 st. (10/1, 35/2, 5/3) 100:—, Varje mask i kart. m. bärrem o. bruksanvisn. på svenska. Autoteknik, Karlstad. Tel. 128 97.

LÖN. HOBBY! Tillverkn. av persienner o. andra vinstgiv. artiklar. Lätt arb. Inga maskiner. Material bill. Ritn., beskr. o. materialprover end. 3:95 + porto. Fia ELLBE, Box 67, Borlänge 7.

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

UR I PARTI!!!

Herramb.-ur, 15 rubis, 24:50. Dam d:o 28:—, Reseur 20:—, SVENSKA URBOLAGET Bjurholmsplan 19, Sthlm 20.

Urdelar o. verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. Fia E. Karlsson, Erikslund.

FLYTANDE PLAST f. hobby o. industri. Självhård, blir glashård och genomskinlig. Använd. för tillv. och rep. av bilar, båtar, husvagnar, mc-käpor, forngjutn. m. m. Kan armeras med glasfiber. Lätt, starkt. End. prima råvara. Beställ provsats inneh. plast, hårdare, accelerator, färgampuller samt fullst. beskr. och prisl. (även i parti) för 11:— + porto. GLASFIBERVÄV och MATTA. Hög kval. Prover och prisl. 5:—, Fia REGALE, Box 6844, Borlänge.

GRAMMOFONSKIVOR, beg., schlager-, operett-, konsert-, populärmusik i sats om 10 st. billigt, 15:—, L-son, Box 111, Sundbyberg 1.

1 par nya obeg. skidor till större mc kr 75:—, 1 st. störhjälm, godk., ngt beg., kr 25:—, O. Lindahl, Katt-hammarsvik.

Ur-reparationer utföres, låga priser, urdelar sälj., beg. uppl. Fia K. Jakobsson, Vasagatan 38, Mora.

Skrivmaskin, beg., 100:—, frimärksutrustning 35:—, räknesticka 30:—, resegrammofon, beg., 30:—, M. Ottosson, Skrämma, Tösse.

Ärg. av TV 53—56 samt 15 kr. TFA 50—54 7 kr pr ärg. Frisksport 49—56 6:—, 5 ärg. Säningsm. 10:—, El-dr-grammof., 2 ljud., 150:—, Tele-del. 4:—, Verktyg 15:—, E. Eriksson, Elmås, Vittaryd.

Selmer Clarinet, obet. beg., som ny, kostar 725:—, säljes för endast 350:—, Arne Hedlund, Fack 16, Häggenås.

Engelsk språkkurs, Naturmetoden, ej använd. 70:—, Motormössa m. glasögon, stl. 56, med färskinn, obet. använd. 25:—, T. Sahlén, Gjelersgat. 20, Västerås.

Batteri John Grey. Best. av Stort., Virveltr., Puka, Bongos, 18" Cymbal. High Hat. Obet. beg. Säljes, ev. bytesförl. B. Norberg, Box 110, Norsjö.

Vapensamlare. Arméns karbinbajonett, längd 45 cm, med bajla. Fraktf. kr 23:— per st. Endast ett fåtal till salu. H. Falk, Box 584, Karlsborg.

Persienn-byggsatser helt av metall i högsta kvalitet. Toppmoderna. Lättbyggda. Prisbilliga. Tydliga anvisn. Begär broschyr och prislista. Persienncentralen, Arvika.

Phillips 3 speed m. skivor. Luftgevär. Eng. språkk. Div. böcker. A. Ström, Smedeg., Lundsbrunn.

VECKANS Annons KATALOG

SKOLOR

KÖPINGSSKA TEKNISKA INSTITUT

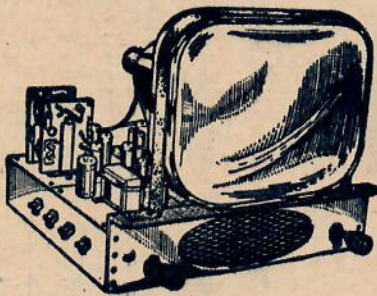
Ingenjör- o. verk.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex. Dag- o. afton-skola. Maskinteknik med verkstadsteknik. Teleteknik. Låga levnadskostnader. Höstterm. börj. 1 sept. o. vårterm. 13 jan. Anmäl snarast! Aberopa denna tidning! Stort antal sökande. Tel. Köping 113 16. INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



Du, som tänker på din tekniska utbildning, kom till SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA i centrum av landet som ger massa och kraft.

Avdelningar för byggnads-, elektro- och maskinteknik. 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. Tel. 580 08.

Erkänd — välkänd



BEVA-TEKNIK Linköping

TELEVISIONSKURS

TV-mottagarteknik, TV-service, TV-bygge för tekniker, servicemän, amatörer. Kursen omfattar 12 mycket innehållsrika lärobrev samt dessutom fullständig byggnadsbeskrivning jämte byggmapp med alla schema, ritningar och planer för en högklassig TV-mottagare. Kursen är författad av den kände teleteknikern och pedagogen Heinz Richter och ledande teletekniker bli Edra lärare.

För att Ni skall få en uppfattning om kursen erbjuda vi Eder

första brevet GRATIS

till påseende under 10 dagar. Önskar Ni ej deltaga i kursen har Ni endast att returnera brevet i ett portofritt kuvert Ni samtidigt erhåller.

Till AB BEVA-TEKNIK, Linköping

Sänd mig omgående utan kostnad första brevet i "Televisionskurs" av H. Richter, samt alla upplysningar. Önskar jag ej deltaga i kursen, returnerar jag brevet i ett portofritt kuvert inom 10 dagar.

Namn

Adress

PostadressTV 2-58

TILL SALU

Jäger-Finnstövlar. Solitt sportläder, läderb., 48:—, Grövre, gummb., 35:—, Mc-Wildwestbälte, solnitat, 9:—, Namngr. Mot postförskott. NORDLANDIA, JARHOIS.

MOPEDÅKARE!

De nya reservdelskatalogerna sändes mot porto (även för bil- o. mc-ägare).

MOTOR-HÖÖKS Sågen - Tel. 30, 31.

FINNSTÖVLAR

Prima randsydda, 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.



RADIOstyrda MODELLER KATALOG

Exp. mot 60 öre i frim. TELECONTROL, Insjön

NYTT - 88 kr. - NYTT

NY ENKEL skrivmaskin 88 kr! Större, beg. o. nya (se ill.) bill. Prospekt mot porto.



TYPING AB, TV, Malmö CTV



TA' i närbild!

Sätt bara på en Spektra närbildslins och Er kamera är klar för tagning på ett nytt fascinerande område: insekter, blommor, detaljer av maskiner, en sida ur en bok, en teckning. Hundratals motiv! Och allt med högsta

skärpa och briljans! Kostar exempelvis för: Rolleiflex, Ikoftex, Contina 10:90, Isolette, Nettar, Retina 7:90 men finns också för alla andra kameror. Vi är SPECIALISTER på filter, närbildslins o. motljusskydd. Fråga oss till råds. Gratis!

Ingenjörfirmas Avd. A-3
T.A. MAGNUSON
Stockholm 11. Tel. 47 79 49.
Sänd prisl. på tillbehör till kameramärke
objektiv
.....
Namn och adress. TV 2-58

TILL SALU

Snabbkurs i dans

Ny modern lärobok för nybörjare. Extra stora danskort gör dansen kolossalt lättfattlig. Ni har endast att följa ett enkelt träningsprogram. Innan Ni vet ordet av kan Ni dansa.

Foxtrot, Slowfox, Tango, Modern vals, Gammal vals, Rock'n'roll, Mambo, La Conga, Hambo, Schottis, Polka m. fl. danser. 61 danskort. Vi gar. belägenhet!

BOKFÖRLAGET PRAKTISKA BÖCKER
Regeringsg. 93, Avd. T
Stockholm.
Sänd mot postförskott
Snabbkurs i dans. 8:75.

TV 2-58



STORA BILBOKEN



1958

ger trygghet vid bilköp

Ni får veta vad som är bra o. vad som är dåligt hos olika bilar, vilka som är rymliga el. trånga o. obekväma, om väg- o. kurvgensk. är goda el. ej, hur fjädningen är osv. Praktiskt taget alla personb.-märken för 1958 beskr. utförligt m. bilder, tekn. data, toppfart m. m. Obs. enda bok i sitt slag i Norden, nu 8:e årg. Pris kr 7:85.

Med bilmontören i handskfacket

Visserligen är bilar otrol. säkra, men att det allt för ofta uppstår störningar, vet alla. I 80 fall av 100 behövs blott lite kännedom om bilmont. sätt att söka fel för att få igång bilen. Samt att ha bilen i handskfacket. Köp den nu, Ni kan behöva den fortare än Ni tror. Pris kr 6:75. (Vad kostar det att hämta en bilmont. till landsvägs-kanten?) Bäckerna finns i bokhand. och sändes även m. efterkr. fr. förl. Skriv till

FÖRLAGET BILBOKEN
Avd. T Norrköping

NYTT!



NU KOMMER DEN NYA MODELLJÄRNVÄGS-KATALOGEN

96 sidor. Rikt illustrerad.

Ur innehållet:

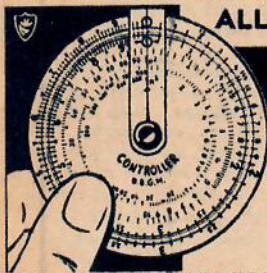
TÅGSATSER • ÅNGLOK • EL-LOK • DIESEL-LOK
• PERSONVAGNAR • GODSVAGNAR • LOK-
BYGGSATSER • SPÅR • VÄXLAR • KORSNINGAR
SIGNALER • MODELLHUS • TRÄD • STAFFAGE
• TILLBEHÖR • VERKTYG • LITTERATUR etc.

KATALOG "B" ÖVER MODELLJÄRNVÄGAR ER-
HÅLLES MOT INS. AV KR. 1:— I FRIMÄRKEN.

WENTZELS Apelbergsgatan 48
Stockholm

ALLA KAN RÄKNA MED

CONTROLLER



Multiplikation, division, procent- och kalkylräkning, kvadrater, kuber, ytor.

Ombärlig för tekniker, köpmän, bilförare.
Lämplig present.

Pris inkl. etui och bruksanvisning 19:50.
Rostfri. 7,3 cm diam.

VORMEX AB.

Box 1106 Limhamn

Härmed beställas st. Controller à kr 19:50 pr st. + porto mot postförskott.

Namn

Adress

Postadress TV 2-58

OPEMUS II 6x6

Kr. 92:— vid lev. samt 49:—/mån. i 6 mån.
Kontant 365:—

VARUHANDBOK med

168 späckade sidor om foto

2000 olika fotoartiklar, väl hemma i lugn och ro.



Molander & son

Box 6007, Stockholm 6.

Sänd avbet.-kontrakt på
Sänd Varuhandb.-bok, 3:— bif. i frimärken, vilket återbetalas vid första köp.

Namn

Adress

Postadr. TV 2-58

ETT JIU-JITSU-GREPP

och han kan ingenting göra



Vid överfall

är det bra att kunna Jiu-Jitsu. Den som kan denna försvarsmetod vet hur greppen skola tagas och var slagen skola träffa så de åstadkomma en förlamande effekt. Den raa styrkan betyder ingenting. Med hjälp av Viking Cronholms berömda bok Jiu-Jitsu-tricks kan Ni på en kväll lära Eder många effektiva tricks. 80 sid. 36 bilder. Insänd nedanstående kupong!

G. ASPLUND Avd. T.

Regeringsg. 93, Stockholm.
Sänd mot postförskott Jiu-Jitsu-tricks. Pris 4:50.

Till

..... TV 2-58

allt i foto

Westlings

I Westlings fotokatalog/handbok — rikt illustrerad — finner fotoentusiasten senaste nytt i ledande kameramärken och tillbehör — pris 1:50.

erbjuder Er avbetalningsköp till kontantpris!

AS ALBIN WESTLING
Postorderavd. Örebro 1
Sänd omg. ex. foto-katalog. 1:50 bif. i frimärken — gottgöres vid order.
Namn
Adress

TV 2-58

Lek inte med strömmen

— prova först med "TRI-A-LITE"

Elprovare för 60V—500V lik- och växelström.



"Tri-A-Lite" är i all sin enkelhet ett verkligt pålitligt instrument för spänningsprovning och dessutom så prisbillig att var och en borde skaffa den genast.

När Ni provar

strömcuttag, strömbrytare, kablar, tändstift, strömkretsar i radio och TV m. m. m. m.
— ta inga risker — använd "TRI-A-LITE"!

Riktpris: 6:50



Sänd in kupongen till

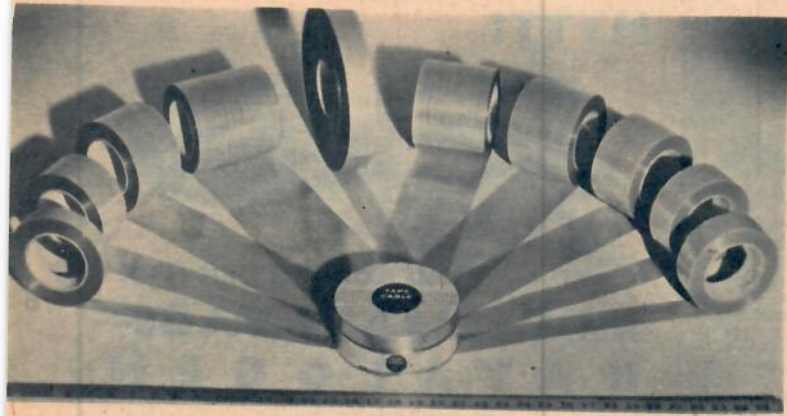
HOBBY-IMPORT, Skeppargatan 24, Stockholm ö.
Tel. 60 68 01.

Sänd mot postförskott st. "Tri-A-Lite" à 6:50 netto portofritt.

Namn:

Adress:

Postadress: TV 2-58



Tape Cable är en produkt som får allt större användning inom den elektroniska industrin. Det utgörs av flata kopparledare anbragta i ett tunt och böjligt band av isolationsmaterial. Spar tid, plats och pengar.



SVENSK SPECIALPROPELLER

Vid Karlstads Mekaniska Werkstad i Kristinehamn tillverkas den världsberömda KaMeWa-propellern. Dess blad är kontinuerligt ställbara under gång. Omställningen sker på hydraulisk väg. Motoreffekten kan utnyttjas myc-

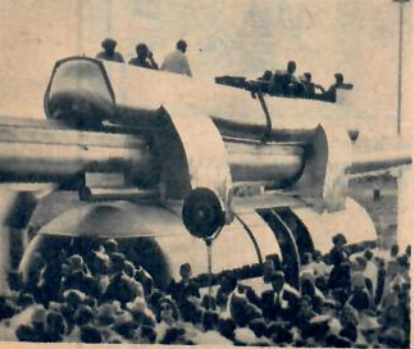


ket bättre vid olika hastigheter än vad som kan ske med en vanlig propeller med fasta blad. Fartyget blir även mer lättmanövrerat. Bilderna visar en KaMeWa-propeller i delar och en annan klar för provning.



TÅG TILL TEXAS

Doktor Axel Wenner-Gren har investerat pengar i amerikanska järnvägar. »Monorail» heter den amerikanska motsvarigheten till den tyska ALWEG-banan. Den är byggd i Houston, Texas. Den enda rälsen löper ca tio meter över markytan och bäres av 90 cm tjocka stålrör som står på ungefär tjugo meters avstånd från varandra. Huvudkabinen som befinner sig under skenan har plats för 110 personer; dessutom finns platser i den övre kabinen. Bilderna ovan och t. v.



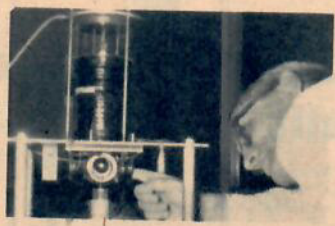
RYSK KAMERA...

Den ryska fotoindustrin har veknat till liv på allvar. Den enögda spegelreflexkameran på bilden ovan (som påminner om något vi sett förut) tillverkas vid de optiskt-mekaniska verkstäderna i Kiev. Optiken har en brännvidd av 80 mm. Den helautomatiska ridåslutaren kan exponera på tider mellan 1 och 1/500 sekund.



... OCH RYSK FILM

»Vägen till stjärnorna» heter en rysk film som spelats in i Leningrad. Bilden ovan visar hur de första människorna landar på månen. Den undre bilden är en autentisk upptagning och visar en avskjutningsramp för raketer.



Vid testning av kullagerkolor med centrifugalkraftens påverkan bringas de att rotera i magnetupphängning. Vid höga varv sprängs kulan.

PLASTSTOLPAR: I Michigan USA har man gjort framgångsrika försök med telefonstolpar av glasfiberarmerad plast. Stolparna är 11,5 meter långa och väger endast 68 kg. En trästolpe av motsvarande längd väger 272 kg. Myndigheterna kommer nu att studera stolparnas åldringsegenskaper och deras förmåga att motstå väder och vind. Angrepp av termiter och hackspettar vilket är ett mycket stort problem när det gäller telefonstolpar kan säkert elimineras vid användning av plast.

JÄTTEMAGNET: En synkrofasotron på 50 miljarder elektronvolt håller för närvarande på att projekteras av institutet för elektrofysiska apparatur i Leningrad. Denna väldiga anläggning är avsedd att accelerera strömmen av elektriskt laddade partiklar, med vilka atomkärnan bombarderas. Ju högre hastigheten hos dessa partiklar kan drivas upp, desto djupare kan fysikerna tränga in i atomkärnans hemlighet och lära känna de i denna pågående processerna.

En av synkrofasotronens viktigaste delar är elektromagneten. Dess storlek och tyngd ökar kraftigt med ökningen av de accelererade partiklarnas energi. I den nya anläggningen kommer elektromagnetens diameter att uppgå till 500 meter. Dess vikt är 22.000 ton.

Höga krav ställs såväl på elektromagneten som andra delar av denna väldiga synkrofasotron. Magnetfältet exempelvis måste justeras med en precision, som uppgår till tiondelar av en procent. Till och med vid en förvinnande liten avvikelser kommer inläggningen inte att fungera.

KORTARE KOKTID: Enligt en rapport som nyligen avgivits vid American Chemical Society kan man genom att blanda glycerin i vattnet vid kokning av matvaror skära ned koktiden med så mycket som 50 procent. Det beror på att glycerinblandningen har en högre kokpunkt än vanligt vatten. Samma egenskap har även fetter av olika slag och detta utnyttjas vid t. ex. flottyrkokning. Därvid uppstår emellertid ganska mycket rök och köket blir nedflottat och obehagligt. Vid glycerinkokning slipper man ifrån allt detta. Vid »direktkokning» får dock maten en söttaktig smak som dock inte anses obehaglig.

BORRBIL: En tredjedel av oljebehovet i Tyskland täcks av oljekällor inom landet. Man är dock ständigt på jakt efter nya fyndigheter. I Nord-Tyskland, där de flesta oljefyndigheterna finns, har man nu satt in ett motoriserat oljeborrto. Borrtornet är monterat på en 4½ tons terränggående Borgward med fyrhjulsdrift. Det hopfällbara tornet fälls upp på hydraulisk väg till sin fulla längd av åtta meter. Anläggningen är beräknad till ett borrhjup av 500 meter.

Med detta nya fordon beräknar man kunna spara väsentliga kostnader i samband med provborringar, samtidigt som man snabbare kan avverka de områden där man förmodar oljefyndigheter.

Heri Teve

REKORDBILLIG KOPTER NORSKT HEMBYGGE

Av JAN KARLSSON Foto: Arne Björnli

Historien börjar år 1951. Vid Kjellers flygplats, två mil norr om Oslo, tjänstgjorde dåvarande sergeanten vid Det Kongliga Norske Flygväpen, Paul Kjöseth. Hans civila etikett var ingenjör och hans hobby modellbygge. Under sin tjänstgöringstid på Kjeller fördrev den 29-årige sergeanten de långa vinterkvällarna med att bygga helikoptermodeller för sitt eget nöjes skull.

Två år senare var hans lycka gjord. Höga representanter för norska flygvapnet fick upp ögonen för Kjöseths fritidssysselsättning. Ingenjörer och officerare kom ut till Kjellers flygplats för att undersöka om ryktet talat sant om att Kjöseth inte var någon vanlig modellkläpare. Resultatet av besöket blev att Kjöseth fick obegränsad kredit ur statskassan för att fortsätta modellexperimenten och dessutom bygga en prototyp i full skala. Det gällde en liten helikopter för sjuktransporter och förbindelsetjänst.

Det norska flygvapnets förhoppningar kom inte på skam. Förra året stod helikoptern färdig och provflygningen ägde rum inför stor publik och representanter för press och radio. Kjöseth satt inte själv vid spakarna; han har överhuvudtaget aldrig flugit själv. Piloten hade bara beröm att ge den lilla helikoptern. Den steg villigt till 2000 meters höjd och var mycket lättflugan utan vibrationer eller andra obehag.

På Kjellers Flyfabrik håller man för närvarande på att göra

stansverktyg för serietillverkning av den Kjösethska helikoptern. Den kommer att bli det första flygplan som i sin helhet byggts i Norge efter kriget. I första hand är helikoptern avsedd för militära ändamål men man anser det inte uteslutet att även privatpersoner kommer att visa sig intresserade. Prototypen kostade 200.000 norska kronor att tillverka, men man räknar vid serietillverkningen med ett pris av ca 170.000 kronor. En amerikansk helikopter i samma storleksklass kostar ungefär 400.000 kronor, fortfarande räknat norskt.

Helikoptern har plats för två personer samt en sjukbår som placeras på tvären. Snurrans diameter är 9,7 meter. Med en ombyggd Fairchild-motor på 180 hk kan helikoptern flygas 125 km/tim i planflykt. Bensinförbrukningen är inte större än hos en stor amerikansk bil vid samma fart.

Kommer vi någonsin att få se den norska specialhelikoptern i Sverige? Det är inte alldeles omöjligt. Eventuellt kan det etableras ett samarbete mellan Sverige och de norska statsägda fabriken som tillverkar Volvo-delar, vilket kanske kan leda till import av helikoptern.

Paul Kjöseth har genom detta helikopterbygge avancerat från sergent direkt till överstelöjtnant. Han ägnar sig nu, med myndigheternas välsignelse, helt åt konstruktionsarbete. Han har redan ritningarna klara till en ny och större helikopter.



Konstruktören Paul Kjöseth framför provexemplaret av sin helikopter.



VÄRLDENS STÖRSTA

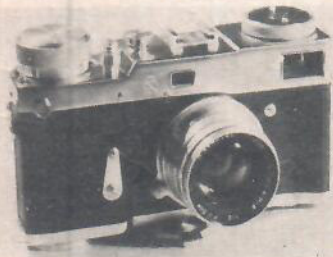
Världens största radioteleskop, som skall användas för vetenskapliga undersökningar av atmosfären, visades nyligen för första gången. Det ligger i England och har byggts för Manchesteruniversitetet. Det består av en ofantlig kopparskål som väger 750 ton och är upphängd mellan två torn av 60 meters höjd. Kostnaden ligger omkring 650.000 pund.



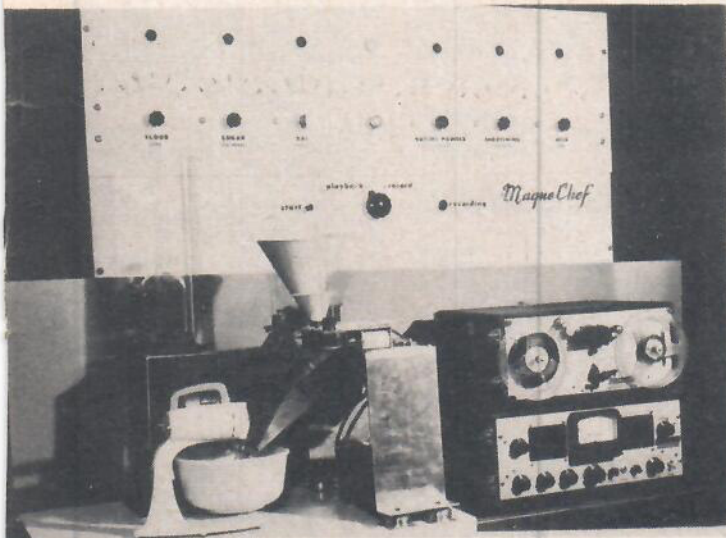
En affärsman i Wien som inte gillar att sitta i bilköer har realiserat en gammal god idé. När det blir för trångt i trafiken parkerar han bilen och fortsätter resan med skoter.

LOCKHEED GÅR UNDER

Efter olyckorna med de engelska Comet-planen har ett intensivt forskningsarbete börjat för att utreda mattningsendenserna hos flygplansmaterialen. Bilden visar hur man hos Lockheedfabriken i USA sänkt ned flygkroppen till en C-130 Hercules i en enorm vattentank för att undersöka inverkan av yttre tryck. Fenan sticker upp i bakgrunden.



Kameran på bilden som starkt påminner om en Contax är rysk och heter »Leningrad». Den har utbytbara objektiv, ridslutare för 1/1000 sek. och robotmekanism för tio bilder.



SMET FRÅN BANDSPELARE

Ett steg för att modernisera bakningen har tagits av Magnecord Inc., Chicago. Bilden visar den bakkingsautomat som firman konstruerat. Den består av en bandspelare och elektriska manöverorgan för tillförsel av mjöl, socker, bakpulver, mjölk o. s. v. På bandet kodas olika recept. Då bandet spelas blandas smeten med exakt rätta mängder av de olika ingredienserna och i korrekt ordning.



BILENS reparationsteknik

beskrives grundligt och instruktivt på över 1 000 sidor.

Tekno's Förgasarmotorer för bilar

beskriver såväl allmänna reparationsmetoder som speciella reparationsanvisningar för nästan alla i marknaden förekommande bilmärken.

Sveriges största och mest omfattande »hjälpreda» och därför vad var och en behöver, som sysslar med bilreparationer.

För FACKMANNEN är handboken ovärderlig som uppslagsbok och hjälp i det dagliga arbetet. Det omfattande sakregist-

ret är en stor tillgång, som gör, att man lätt och enkelt finner de anvisningar och beskrivningar, man för tillfället behöver.

För den mera AMATÖRBETONADE MEKANIKERN finns bl. a. ett kapitel om »Felsökning» som ger goda råd om vad som kan ha förorsakat felet och vilken åtgärd, som bör vidtagas för att reparera det. I dessa bilmekanikerbristens tider bör det spara både tid och pengar att själv kunna klara av småfel på bilen, och märk väl, det krävs ingen särskild teknisk utbildning för att tillgodogöra sig bokens innehåll — allt är beskrivet enkelt och lättfattligt. Detta gör, att bilreparationerna kan bli en trevlig hobby utan irritationsmoment — för med denna bok tillhands kan Ni inte »köra fast».

Utdrag ur innehållet:

Grunddragen av förgasarmotorns konstruktion och arbetssätt. Olika motorkonstruktioner. Fyrtaktsmotorns arbetsprincip. Tvåtaktsmotorns arbetsprincip. Knackningsfenomenet. Oktantal. Cylinderanordningar. Cylinderkyllning. Ventilordningar. Övriga anordningar hörande till motorn.

Provkörning och undersökning. Vakuummeterprov. Kompressionsprov. Avgasanalys. Övriga provanordningar för felsökning.

Förberedande arbeten för motorrenovering och andra större reparationer. Urmontering av motorn ur bilen. Olika rengöringsmetoder. Isärtagning och märkning. Tvättning och besiktning av motorns olika delar.

Cylindrar och cylinderarbeten. Cylinderslitage och dess orsaker. Cylindermätning. Cylinderarbeten. Cylinderfoder.

Vevmekanismen. Kolvar. Kolvringar. Kolvtappar. Vevstakar. Vevaxeln med tillhörande detaljer.

Ventilmekanismen. Ventilmekanismens detaljer. Reparations- och justeringsarbeten av ventilmekanismen.

Övriga arbeten med cylinderblock och cylinderlock. Motorfästen. Inlopps- och avgasrör. Ljuddämpare.

Bränslesystemet. Bränsletank med mätare. Bränslepumpar. Bränslefilter. Luftrenare. Förgasare: Carter, Ford-Holley, Opel, Rochester, Solex, Stromberg, S. U., Weber, Zenith. Automatiska Startpjällsregulatorer. Varvtalsregulatorer (has-tighetsregulatorer).

Smörjsystemet. Allmänt om smörjning och smörjoljor. Oljesumpen. Oljepumpen med sil och tryckreducerventil. Oljefilter. Tryckprovning av smörjsystemet och lagren. Vevhusventilation. Oljeförbrukning.

Kylsystemet. Allmänt om vätskekylning och luftkyllning. Kylaren. Kylfläkten. Kylpumpen med tätninganordning. Termostater och kylarjalusier. Kylvätsketermometer. Skötsel och rengöring av kylsystemet. Felsökning.

Elektriska systemet. Elektricitetslärans grunder. Tändsystemet. Provbänkar m. m. för det elektriska systemets apparater.

Monteringsanvisningar m. m. Hop-sättning och inmontering av motorn. Ekonomitrinning.

Felsökning. Fel och möjliga orsaker. Åtgärd.

Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för olika bilmodeller.

Handboken ger speciella beskrivningar och reparationsanvisningar på inte mindre än 52 olika bilmärken.

Tekno's

Förgasarmotorer för bilar

omfattar inte mindre än 1064 sidor med ca 500 instruktiva bilder och ca 100 sidor värdefulla tabeller. Handboken är tryckt på högklassigt träfritt glättat tryckpapper och är inbunden i prima konstläder i helband.

VET NI ALLT

Ni behöver veta om bilmotorer — förgasarmotorer?

Vad är avkoksningsmedel och hur används sådana?

Får man skava in precisionslagerskålar?

Vad menas med elektrisk induktion?

Hur arbetar accelerationspumpen i olika Solex-förgasare?

Hur varmköres en motor på bästa sätt?

Hur utföres avgasanalys?

Vartill användes en synkrograf?

Vad menas med oktantal?

Måste nya ventilstyrningar alltid brotschas efter inpressningen?

Hur mätes lagerspel med »Plastigage»?

Hur användes en glimlampa vid kontroll av tändningsinställningen?

Hur uppkommer cylinderslitage?

Dessa frågor och 1 000 andra besvaras klart och tydligt i handboken FÖRGASARMOTORER FÖR BILAR.

Beställ boken i dag —

Ni behöver den kanske i morgon!

Till bokhandel eller
TEKNOGRAFISKA INSTITUTET - Stockholm 20 - Tel. växel 40 48 19.
Undertecknad beställer härmed *Förgasarmotorer för bilar* med äganderättsförbehåll.

Handboken önskas mot

Kr 58:— pr kontant vid leveransen

Kr 29:— vid mottagandet och kr 29:— pr 30 dagar

Kr 18:— vid mottagandet och kr 10:— pr mån. under 4 mån.
plus porto. Sätt X vid det önskade.

Namn:

Titel:

(Beställningssedeln kan insändas i öppet kuvert för 15 öre.)

Adress: TV 2-58