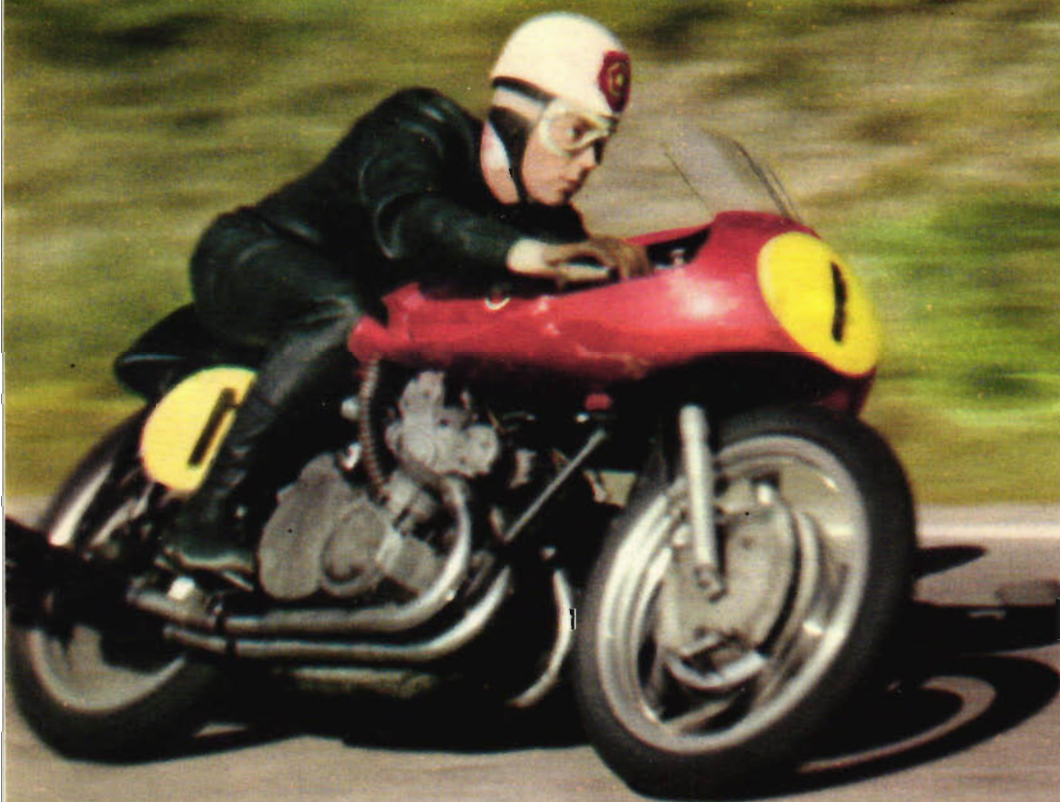




TEKNIK

FÖR ALLA



Nr
15
26 juli—9 aug.
1957

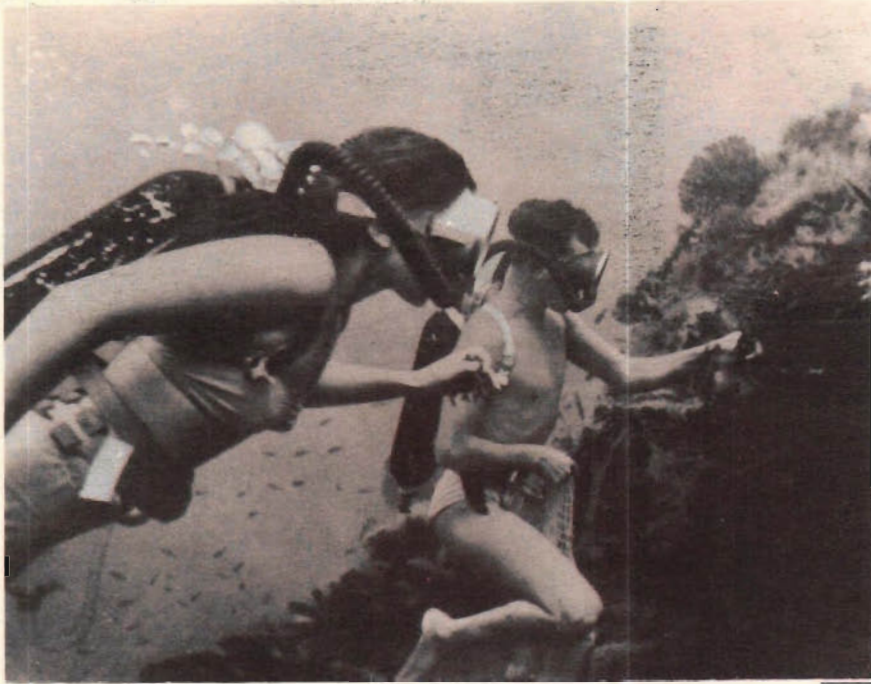
Geoff Duke – världens snabbaste knutte Sid. 15

1000 säkerhetsbälten GRATIS

"Tunnan" kartlägger Sverige • Miniatyrubåt för amatördykare

Kom med i fototävlingen!

aug **1:-**
i Danmark och Norge
1:75 kr



Det är högsäsong
för sportdykning,
denna sällsynt
fascinerande hobby

DYK

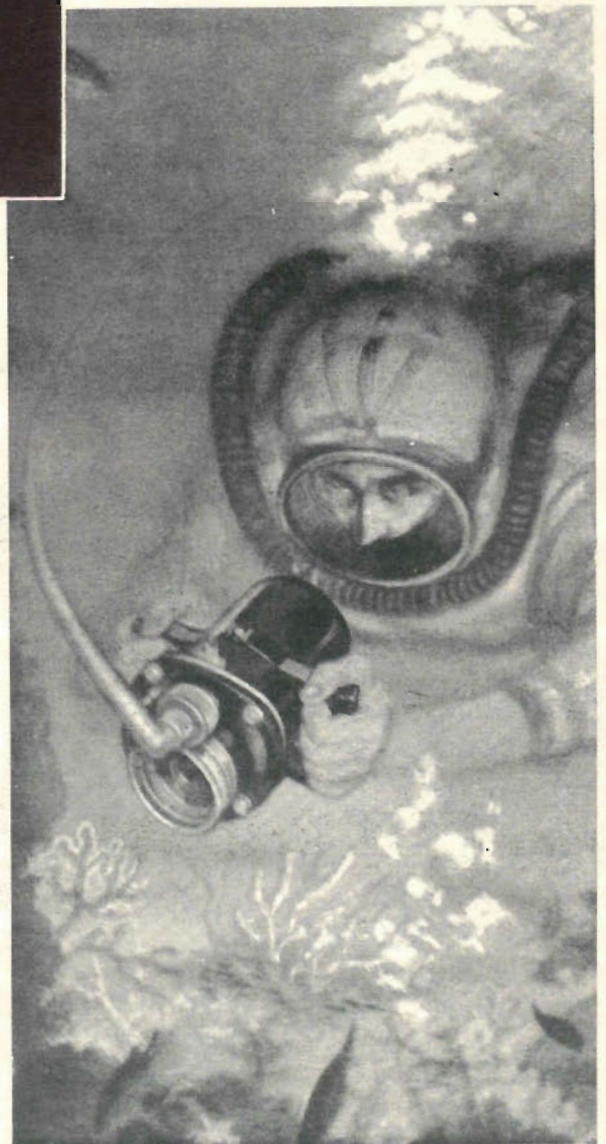
TfA:s handbok nr 20 med råd och anvisningar i undervattenssimning, undervattensfotografering och undervattensfiske av GUNNAR NORDANFORS.

"Dyk" är den enda boken i sitt slag på svenska och har en myckenhet av lärdomar att ge. De erfarenheter författaren gjort vid sin tjänstgöring i marinens grodmansskola är givetvis synnerligen värdefulla.

Trevligt och instruktivt skriven är "Dyk", och mängder av fotografier och teckningar illustrerar boken.

Ni som redan är amatördykare och Ni som tänker bli det, bör skaffa Er Gunnar Nordanfors högt lovordade handbok.

Rekvirera "Dyk" nu! Skriv några rader på ett brevkort eller använd kupongen här nedan.



Från **TEKNIK** för **ALLA**, Box 3137, Stockholm 3 eller från närmaste bokhandel, rekvireras härmed mot postförskott ex. "DYK" av G. Nordanfors, TfA:s handb. nr 20, till ett pris av kr 4:75 + porto.

Namn:

Bostad:

Postadress: TfA 15/57

TfA Aktuellt

För 14 dagar sedan gick starten för TfA:s stora sommarkampanj "1 000 säkerhetsbälten GRATIS". När detta skrives har den första bunten svars-kuponger redan kommit in.

Kantor får första "gratis-bältet"

Först i raden av lyckliga bältesvinnare kom kantor Mats Herlin, Gårdeby, Skär-kind. TfA gratulerar.

TfA:s initiativ har väckt berättigat intresse runt om i landet och inte minst glädjande är det stöd vi fått från auktoritativt håll. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, har genom sin ordförande gjort följande uttalande:

Frekvensen av trafikolyckorna på våra vägar har icke minst under det nyss förflutna halvåret visat en skrämmande stegring. Kravet på ökade insatser för undanröjande av olycksorsakerna och i andra hand för lindrande av skador vid inträffande olyckor blir därför allt mera brännande.

Detta säger NTF om säkerhetsbältet och TfA:s kampanj:

fall förorsakas av den plötsliga inbromsningen vid kollision med annat fordon eller föremål eller dikeskörning. De som sitter i bilen slungas därvid häftigt mot delar av bilens inre eller kastas ut mot föremål i naturen, i allt för många fall med död eller livslång invaliditet som en följd.

De läkare, såväl i vårt land som i utlandet, vilka ingående studerat personskador vid olycksfall i trafiken, har funnit, att användandet av säkerhetsbälte har en mycket skyddande effekt vid olyckor av nämnt slag. Sålunda kan antagas, att minst hälften av de bilåkare, som dödas i trafiken vid dylika olyckor, skulle varit vid liv om de använt sig av säkerhetsbälte, och att under samma förutsättning hälften av de skadade skulle klarat sig oskadade.

Mot bakgrund av det nu sagda framstår det som beklagligt, att säkerhetsbälten hittills ej kommit till användning i större utsträckning än som skett, även om den senaste tidens olyckskrönika medfört ett ökat köpintresse.

Det gäller nu, sedan flera typer av tillfredsställande säkerhetsbälten kommit i handeln, att kraftigt genom upplysning om dessa bältens livsskyddande betydelse, propagera för deras ökade användning. Icke minst av vikt är att barn, som ofta för närvarande i bilar placeras på ett ur skyddssynpunkt olämpligt sätt, förses med bälten.

NTF hälsar med stor tillfredsställelse den kampanj som Teknik för Alla nu igångsatt beträffande säkerhetsbälten och hoppas, att kampanjen skall leda till ett trafiksäkerheten gagnande resultat.

Stockholm den 13 juli 1957.

Torsten Löfgren.

SKÖLJANDE



FONSTERVATTNARE heter ett gammalt önskemål från många trogna uppfinnare, och vi har fått dyka djupt i brevhögen för att få tag i den första, insänd av boråsaren Sten Andersson. Borås lär visserligen vara en regnig stad, men den här uppfinningen skulle tvätta fönstren även på insidan.

VÄRMANDE



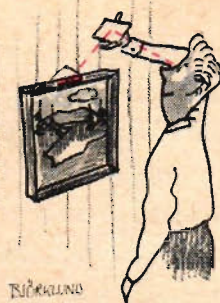
TÄLT MED VÄRME önskar sig samtidigt 2 förslagsställare, Lars Andersson, Björkvägen 18, Huddinge, och 9-åriga Rolf Myrin, Rådhusgatan 39, Östersund. Rolf talar om batteridrivna värmedynor i tältgolvet, medan Lars tycker, att en liten vinddriven generator borde kunna klara jobbet. Båda får en slant för tipset.

SUGANDE



SUGSKED tycker Christer Markström, Tällträsk, Luleå 1, skulle vara idealet för sommarbruk. Man bara sticker ner skeden i saftglaset och använder det sedan som sugrör. Hur diskningen ska gå till förmåler inte brevet.

PASSANDE



RAMPASS, d. v. s. vattenpass inhyggt i ramen, föreslår Alf Bengtsson, Angalag, Bjäre-Hov, som bot mot alla snett hängande ramar. Den finessen skulle sitta infälld i ramens överkant och vara osynlig framifrån.

PLATS FÖR UPPFINNINGAR!

Har ni en idé?

15 kronor vardera erhåller här presenterade "uppfinnare" för sina bidrag. Har ni själv någon idé till en önskeuppfinning skriv till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3. Märk kuvertet "Uppfinningar"

SKRIVANDE



KAMERABLOCK vore modellen för alla energiska fotografer, anser Krister Modéer, Hällgatan 1, Västerås. En pappersrulle skulle vara infälld på baksidan av kameran och där kunde man sedan anteckna alla exponeringsdata omedelbart efter knäppningen. Noteringarna skulle på något sätt komma med på kortet, t. ex. i kanten, men hur detta ska ske får uppfinnaren själv fundera ut.

Tunnelgatan 3. Postadr. Box 3137, Stockholm 3. Tel. växel 11 60 79, 10 11 99 och 11 44 33.

TEKNIK FÖR ALLA
TEKNISK BEVY

Pren.-pris helår 22:50 kr, halvår 11:75 kr. Postgirokonto 157992. Utkommer varannan fredag.



OMSLAGS-BILDEN

visar fartkungen Geoff Duke ur två perspektiv. Duke och hedemoratoppet behandlas på sid. 15.

Nr 15. 26 juli—9 aug. 1957. Årg. 18.

REDAKTIONSKOMMITTÉ: föreståndaren för Tekniska museet fil. dr Torsten Althin; ordf. i Folkbildningsförbundet fil. dr Iwan Bolin; rektorn vid Stockholms Tekniska Institut civ.-ing. E. Walter Holmstedt; överingenjören i Kgl. Luftfartsstyrelsen Tord Angström; bergingenjör Folke Lindgren; direktör Sven Sköldberg.

Chefredaktör Olle Edner.
Andre red. och ansv. utg. Stig Björklund.
Nästa TfA-nr kommer 9 aug. 1957.
(Eftertryck av innehållet förbjudes!)

1000 bilister kan få

I förra numret började TFA:s stora kampanj för säkerhetsbäl- tet. 1000 säkerhetsbälten av Vat- tenfalls vetenskapligt utprovade konstruktion kommer att erbjü- das gratis till TFA:s läsare, och principen är den enklast tänk- bara, bilnumret gäller som lott- nummer.

Notarius Publicus i Stockholm, advo- kat Clas Östberg, har tagit ut 1 000 vinnande bilnummer, fördelade på olika länsbokstäver alltefter bilbeståndets storlek, proportionellt sett. De första 250 vinnande numren publicerades i TFA nr 14. Här kommer nästa chans, ytterligare 250 nummer. Resten följer i TFA nr 16 och 17.

Den bilägare, som finner sitt eget bilnummer i förteckningen, behöver bara fylla i nedanstående kupong och sända in den till TFA, så skickas ett säkerhets- bälte med beslag gratis och fraktfritt från tillverkaren, AB Bröderna Ottos- son & C:o i Klippan. Beslagen utformas för att passa de flesta nu gängse bil- modeller och det är för att kunna skicka rätt bälte, som vi ber om uppgifter över bilens märke, typ och årsmodell. För in- monteringen svarar vinnaren själv. Samma sak gäller också de eventuella förstärkningar, som måste göras när det gäller bilar med ganska klen kaross- konstruktion, t. ex. bilar med dörrstol- par av trä eller liknande material. Själva bältet med fästordningar är avpassat för att hålla för stora på- frestningar, men då måste också infäst- ningen vara sådan, att inte bältet slits loss.

VINSTKUPONG. Insändes i fullt fran- kerat kuvert till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3, senast den 16 aug. 1957.

Undertecknad är ägare av personbil med registre- ringsnummer Märke

..... Typ Årsmodell

..... och är enligt dragningslista härintill berättigad att gratis erhålla 1 st säkerhetsbälte typ Vattenfall. (Bältet levereras fraktfritt från AB Bröderna Ottosson & Ca, Klippan.)

Titel

Namn

Bostad

Postadress

Tel.

Andra omgångens vinnande bilnummer

A-bilar

20 684
22 938
30 223
37 742
38 564
43 790
48 632
50 512
51 296
56 902
62 290
68 323
70 883
71 377
76 772
79 851
81 886
84 552
89 212
92 387

AA-bilar

1 544
5 998
8 898
22 218
24 676

B-bilar

15 682
17 395
19 683
26 384
27 295
31 626
35 918
38 767
44 686
52 988
53 441
58 766
62 454

C-bilar

8 944
10 373
11 749
16 238
19 662
24 988

D-bilar

8 957
10 218
13 687
17 788
21 262
25 771
29 355
33 718

E-bilar

11 285
15 252
18 785
22 912
25 421
30 365
35 112
38 449
43 789
45 177
47 619
51 549
52 191

F-bilar

8 921
11 929
14 419
18 818
21 766
25 521
29 762
35 988
40 567
41 263

G-bilar

10 121
13 252
16 623
20 122
23 098
24 003

H-bilar

8 989
11 212
13 769
18 215
21 323
25 672
29 127
33 272

I-bilar

2 396
4 844
8 055

K-bilar

6 332
8 125
12 278
16 118
18 783

L-bilar

11 398
13 252
16 767

20 366
23 143
25 278
27 921
32 719
37 171
40 657

M-bilar

21 343
23 618
26 419
29 252
32 918
33 111
36 258
40 454
45 637
47 101
41 744
49 626
52 066
56 744
60 260
63 125
71 254
78 055
84 112
88 217
90 711

N-bilar

7 763
9 512
11 456
16 002
20 435
22 213

O-bilar

11 518
13 677
17 252
19 666
23 202
27 871
36 218
40 566
42 767
46 262
48 943
52 678
56 441
61 991
67 202
80 835

P-bilar

9 211
11 618
15 513

19 892
21 227
25 505
27 719
29 233
33 784
37 504
46 415
50 633
57 512

R-bilar

7 212
9 516
12 056
16 912
20 253
22 772
26 318
28 211
32 778
36 717

S-bilar

10 851
12 312
14 677
18 785
19 990
23 592
27 200
29 772
33 619
38 911

T-bilar

9 331
11 355
15 719
17 779
21 202
23 125
27 454
31 218
35 677
39 921

U-bilar

8 311
12 654
14 208
18 922
20 217
27 051
31 572
33 011

W-bilar

11 366
13 221

15 088
19 624
23 224
25 762
29 552
31 626
35 412
38 341
43 765

X-bilar

11 212
13 553
17 454
19 762
22 341
25 600
29 122
34 171
40 449

Y-bilar

10 618
12 014
16 323
18 991
22 556
25 441
30 311
35 819

Z-bilar

6 912
8 641
12 366
14 412
18 051

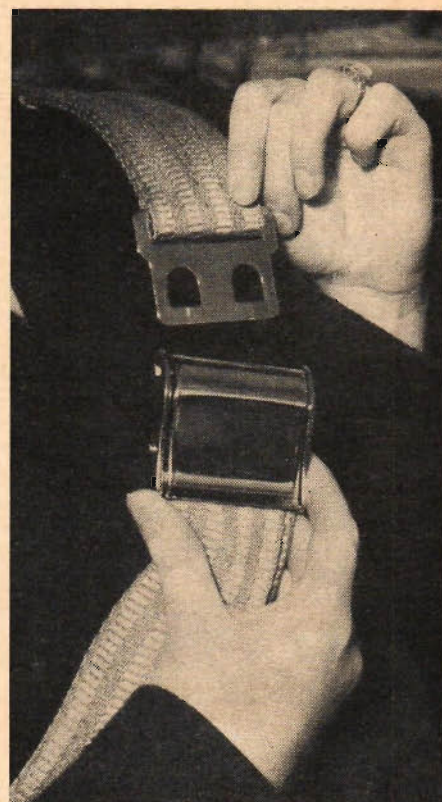
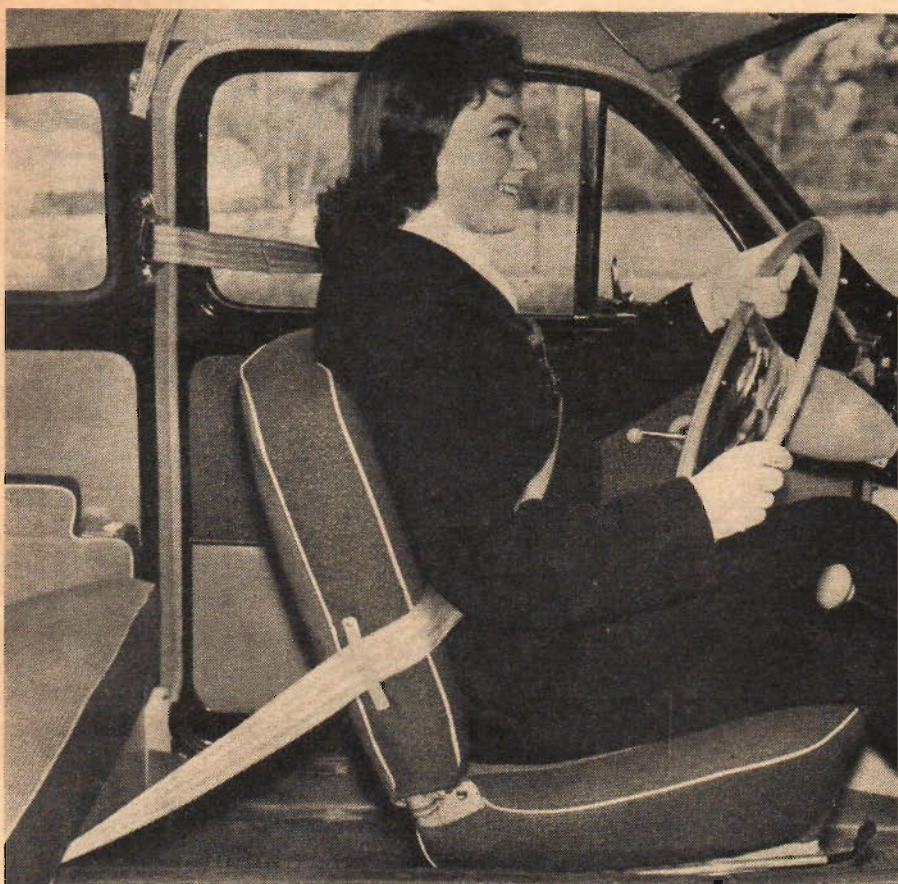
AC-bilar

7 019
11 245
13 617
17 122
21 762
25 821
27 048
31 784

BD-bilar

1 111
3 002
7 368
11 444
15 541
19 886
23 908
28 281

säkerhetsbälte GRATIS



Säkerhetsbältet av typ Vattenfall, t.v. monterat i en Volvo PV 444, ger trygghetskänsla utan att hindra några rörelser. Ovan ses kopplingsanordningen.

Bältet kan rädda Ditt liv!

av överläkare
Stig Lindgren

Överläkaren Stig Lindgren, Falun, hör till den grupp av svenska kirurger, som aktivt engagerat sig i kampen för större trygghet i trafiken. Hans ställning som läkare medför direkt kontakt med trafikens offer och ger hans ord en särskild tyngd.

I denna artikel, som tidigare varit införd i Volvos tidning Ratten, ger dr Lindgren bl. a. svar på några av de vanligaste invändningarna mot säkerhetsbältet.

Öka säkerheten i trafiken, ge oss bättre skydd mot invaliditet och död, är ett krav som från alla håll i världen med stegrad intensitet riktas såväl mot de myndigheter som organisera våra trafikregler och bygger våra vägar, som mot de tekniker som konstruerar de fordon, som vi ger oss ut med i trafiken.

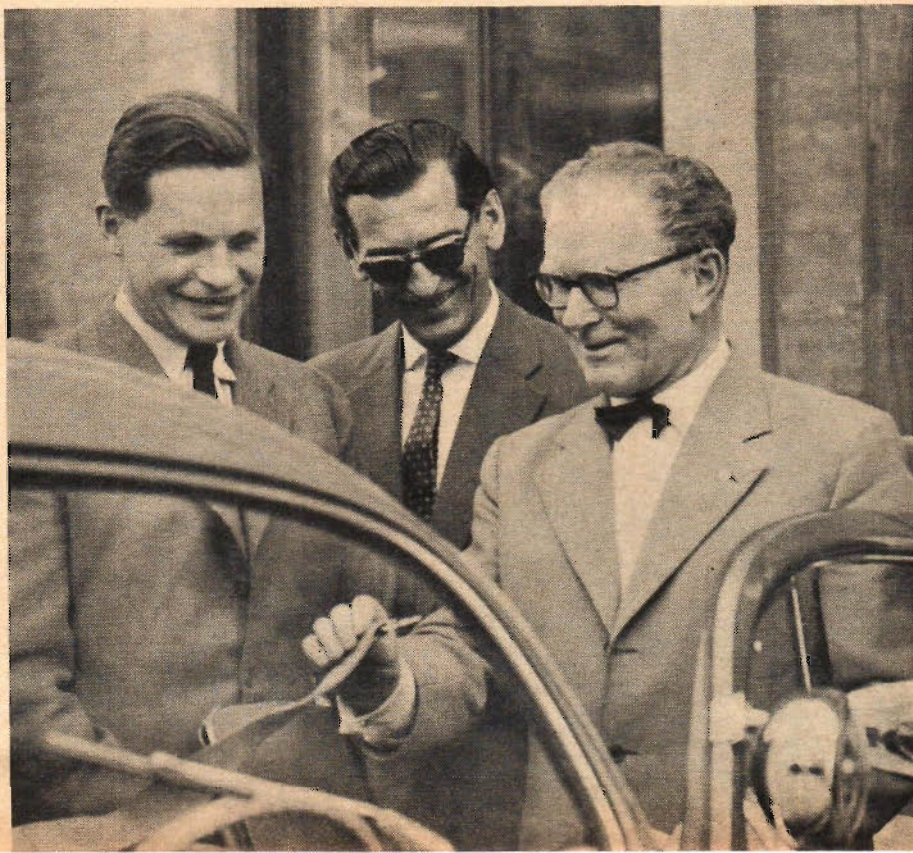
Med samma stegrade intensitet söker vetenskapsmän, tekniker och läkare ana-

Artikelförfattaren, överläkare Stig Lindgren t.v. ses här tillsammans med malmökollegan professor Helge Wulff, granska säkerhetsbältet, monterat i en Volkswagen. I mitten G. Wölffe från Porschefabriken.

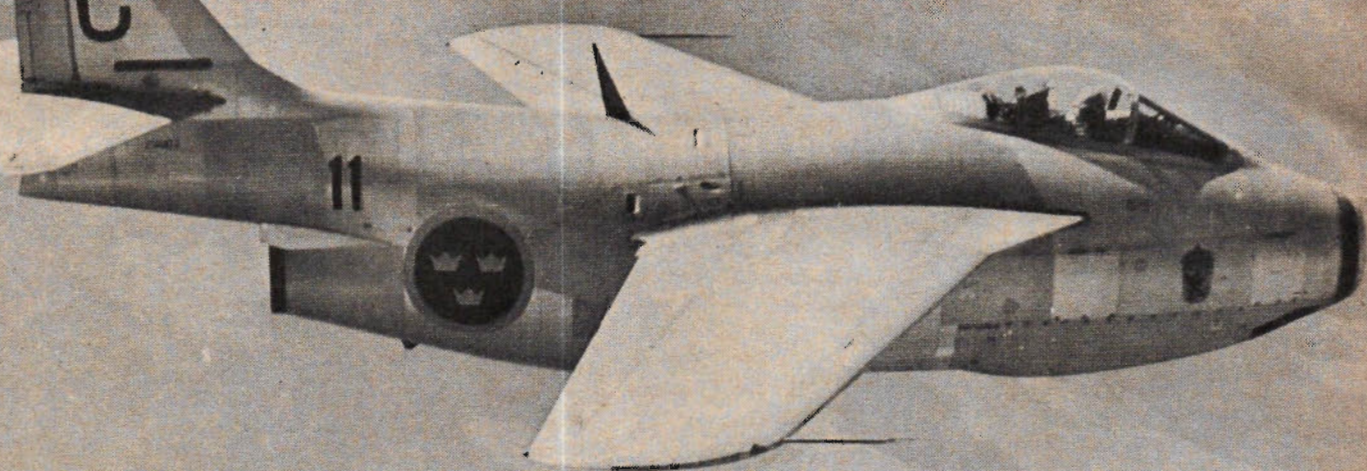
lysera de mångskiftande faktorer som resulterar i en olycka. Endast på en vederhäftig grund av kunskap kan ett effektivt skydd skapas.

Vårt första mål är att förebygga att en olycka överhuvudtaget inträffar, vårt andra att göra skadepåföljden på indi-

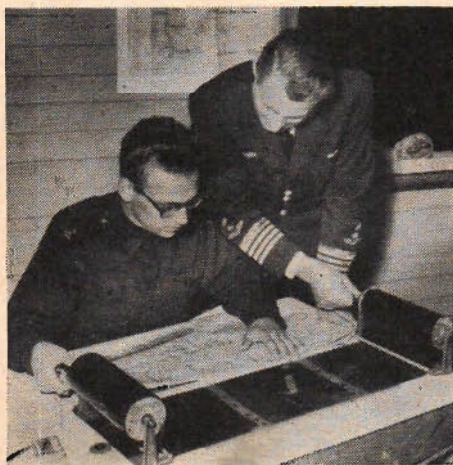
(Forts. på sid. 36.)



"TUNNAN"



KARTLÄGGER SVERIGE



Vpl Lars Erik Eriksson orienterar filmerna, d. v. s. prickar in exponeringarna på kartan för att se hur täckningen blir. Överste Ingvar Berg inspekterar.

Förste fotoofficern, kapten Sten Brycker och F 11-chefen, överste Henrik Nordström bakom Sverige i bild — i rullform.



Ni som klagar över den dåliga sommaren kommer kanske ihåg, att vi hade några soliga dagar i slutet av maj. Inte ett moln på himmelen.... Passade ni på att ta det lite lugnare då? Det gjorde inte det svenska spaningsflyget som på tre hektiska dagar klarade en uppgift, som man hade beräknat skulle ta tre år. STIG BJÖRKLUND berättar om "Operation RAK", ett svenskt fotograferingsföretag av smått fantastiska proportioner.

Det är ett relativt nystartat samarbete mellan flygvapnet och Rikets allmänna kartverk, som nu har burit rik frukt. Ett samarbete, som båda parter tjänat på.

Träningsfotografering upptar normalt en mycket stor del av utbildningsprogrammet, men efter bedömningen har filmerna alltid förstörts. Så småningom kom emellertid den tanken upp, att spaningsflygets fotograferingsarbete på något sätt borde kunna nyttiggöras. Rikets allmänna kartverk, som driver flygfotografering i egen regi, fick en förfrågan och svaret blev positivt. Dock med det viktiga förbehållet, att kvaliteten på arbetets utrustning måste bevisas vara hög nog för kartläggningsändamål.

Först skulle kamerorna klassificeras. Det skedde genom att flyget fotograferade en sprickig isyta på våren, varefter kartverkets experter analyserade resultatet. När klarsignal kom beträffande den detaljen och även laboratoriearbetets kvalitet och förarnas-fotografernas skicklighet visade sig hålla måttet, var det bara att sätta i gång.

— Vi började för något år sedan att fotografera mindre ytor, men i år har vi försökt åstadkomma s. k. stråk, så att landet blir täckt, berättar eskaderchefen, överste Ingvar Berg för TFA.

Första etappen var en komplett fotografering av landet söder om Sundsvalls breddgrad. Arbetet måste ske när det

skull. Uppgiften borde kunna klaras av på tre år, ansågs det.

Idealvädret kom i slutet av maj och på tre soliga majdagar genomfördes fotograferingen av hela området, inklusive Öland och Gotland. En smått fantastisk prestation, som möjliggjordes genom ett perfekt team work mellan folket på marken och i luften.

— Bas för "Operation RAK" var F 11 i Nyköping, och det var endast i undantagsfall, som förarna inte gick hem till nyköpingsfältet efter avslutad övning. 30 förare kopplades in på uppgiften, både elever och färdigutbildade förare, och sammanlagt 92 fotograferingsföretag genomfördes under dessa tre hektiska dagar. Bl. a. organiserades ett särskilt beräkningsteam, som serverade förarna färdiga beräkningar om exponeringsintervall m. m. I vanliga fall får förarna göra sina beräkningar själva, men nu kunde de i stället hållas i luften så mycket som möjligt.

Stråklängden fastställdes till minst 100 km, och uppgick ofta till det fler-dubbla. Eller vad sägs om den här expeditionen, som faktiskt ger en ganska god bild av flygfotografering i modern tid?

En förare startar från basen i Nyköping med kurs mot Charlottenberg vid norska gränsen. Under den kvart det tar att passera tvärs över Sverige per rea stiger han så sakta till 10 000 me-

(Forts. på sid. 59)



Kameran som användes för "Operation RAK" är av engelsk konstruktion och har 15 cm brännvidd. Inställning av tid och bländare sker oftast före starten. T. h. ses ett parti av mörkaste Småland närmare bestämt Kristadala-trakten, fotograferat från 10 000 m höjd. Originalbilden är 23x23 cm och tar in exakt 15x15 km.



Kort om "Operation RAK"

- 30 flygförare fotograferade på 3 dagar hela Sverige söder om Sundsvalls breddgrad.
- Hela området delades in i stråk med nord-sydlig kurs. Stråken lades så att de kom att delvis täcka varandra i sidled, och inte en fläck av Sverige söder om 62:a breddgraden undslapp kameraögat.
- 3 divisioner var i elden och sammanlagt 92 flygföretag gjordes, nästan alla med F 11 i Nyköping som bas.
- 1 500 m film gick åt och 6 000 exponeringar gjordes, en bild per 25:e sekund under flygningen längs stråken.
- Varje bildruta mäter 23x23 cm och tar in ett område på 15x15 km. Bilderna görs med 60-procents övertäckning för att kunna läsas ut i stereo.
- För hela operationen användes S 29, spaningsversionen av "Flygande Tunnan". S 29, som till skillnad från jaktversionen har en typisk ansvällning på bukpartiet — se övre vänstra bilden — kan ta upp till 6 kameror av olika typer. Kamerorna sitter monterade i "buken" och en elektriskt manövrerad skjutlucka dras undan när fotografering pågår.



Två som samarbetat i "Operation RAK". Fänrik Walther Jonsson flög och fotograferade och kameratekniker Jean Karlsson tar hand om kassetten med den exponerade filmen

I UBÅT FÖR TVÅ



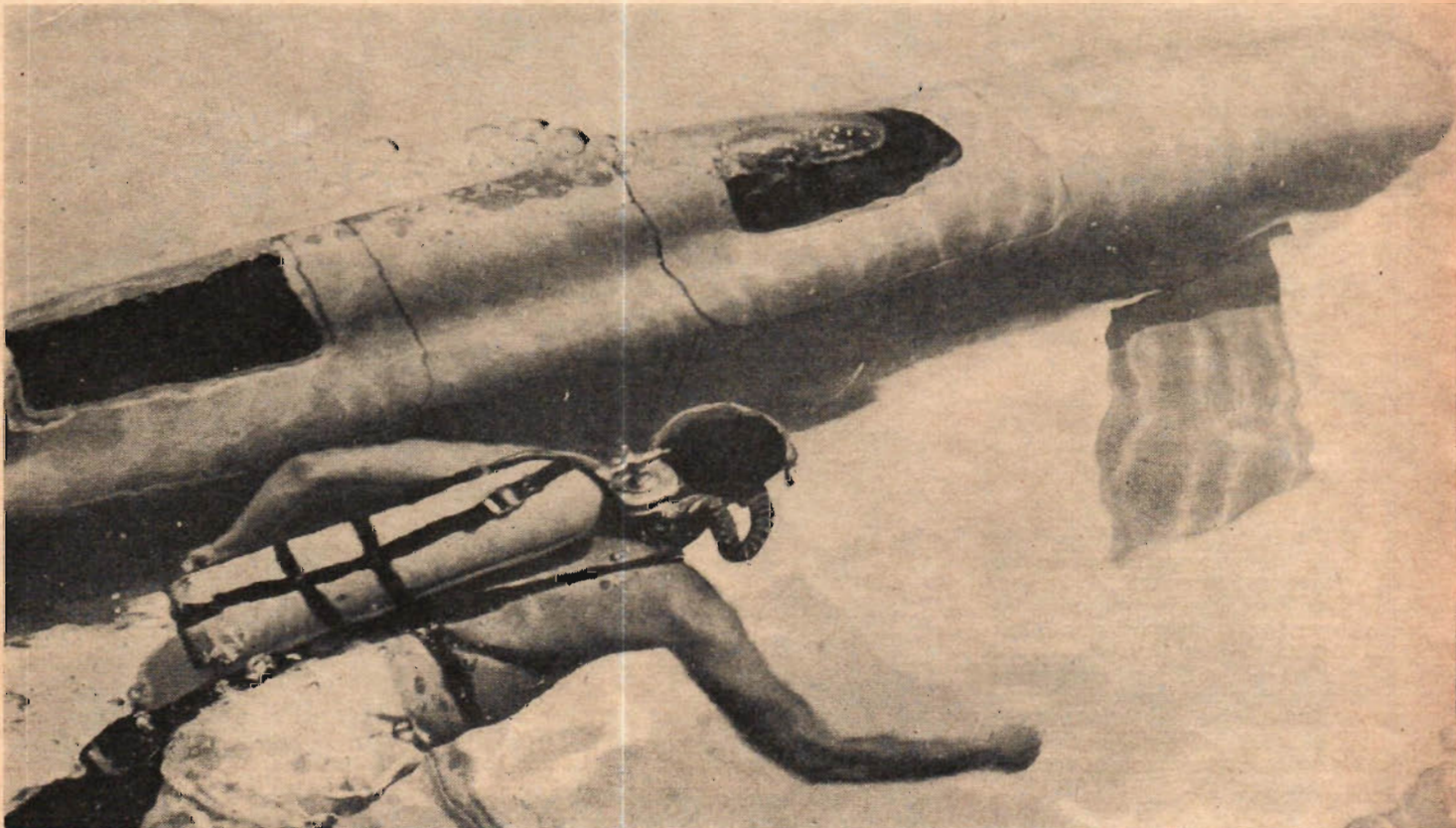
■ Redan för drygt 350 år sedan, eller närmare bestämt 1580, dök den första farkosten avsedd att operera under vattnet upp i den engelska flottan. Det var en ung sjöofficer vid namn *William Bourne*, som låg bakom denna världshistoriens första undervattensbåt. Trots att många vetenskapsmän under de följande seklerna intresserade sig för detta fantasieggande projekt, kom emellertid inte ubåten på allvar fram i rampljuset förrän under första världskriget. Men då blev den också en verkligt skrämmande bekantkap för övervattenssjöfarten — en havens skräck skulle man kunna säga...

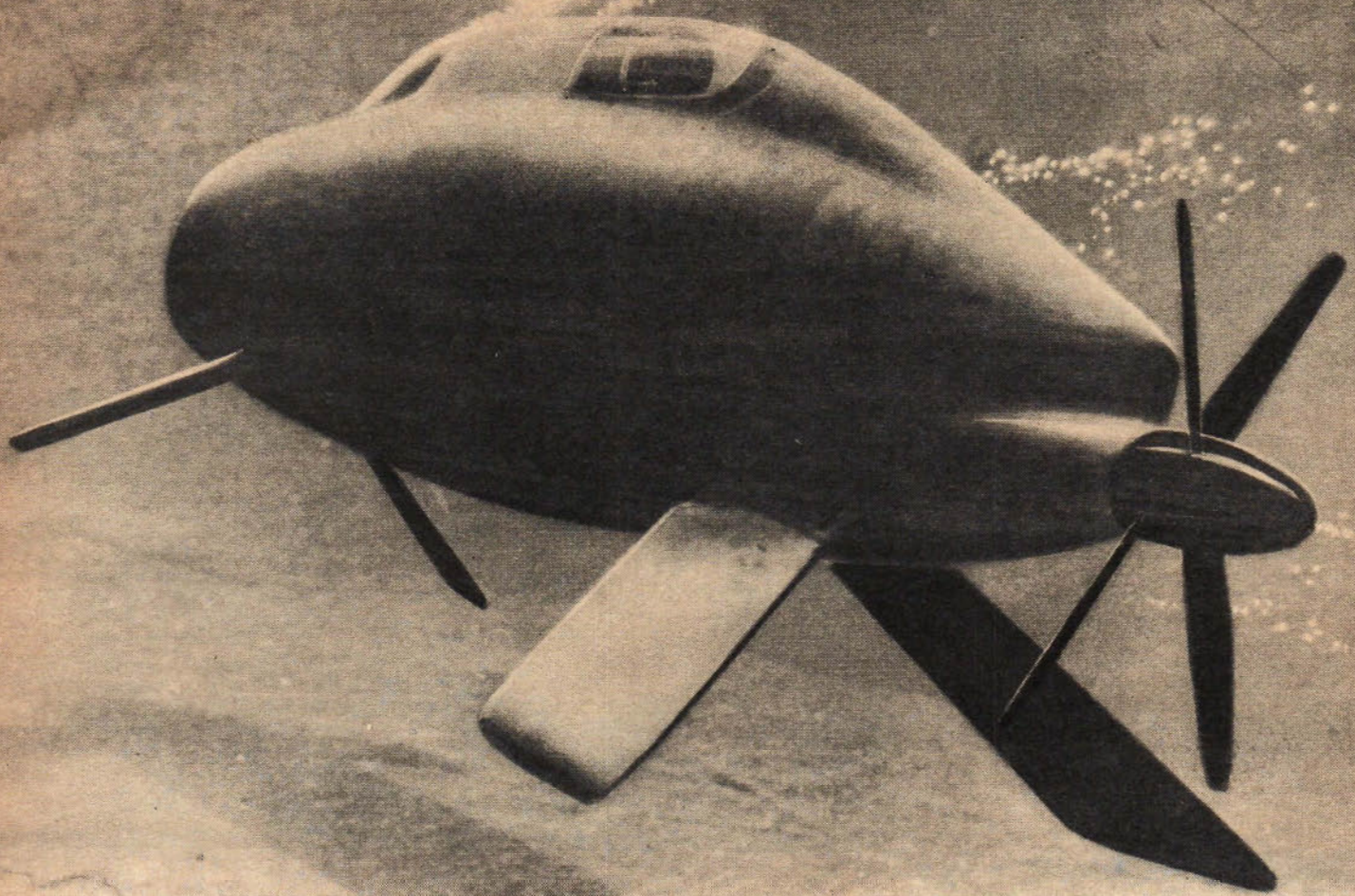
Experimenten kring ubåten går dock vidare och nyligen presenterade ett californiskt företag en tvåmansubåt, som kan drivas antingen genom ren fotkraft (det sker via cykelpedaler) eller också på elektrisk väg. *Minisub* — eller på svenska ungefär dvärgubåten — påminner i sin utformning åtskilligt om en riktig ubåt, men den är inte vattentät. Andningsproblemen klarar besättningen genom speciella syrgasbehållare, som de har med sig under vattnet. Ubåten betraktas som en idealisk bas för grodmän under deras undervattensexpeditioner.

Med lätt travestering av en gammal känd schlager skulle man kunna tala om "en dvärgubåt gjord för två"...

Det behövs starka armar för att bära ner dvärgubåten *Minisub* till vattnet ifrån den trailer, som fraktar ner den originellt utformade undervattensskapelsen till stranden. Med komplett elektrisk utrustning väger nämligen *Minisub* en bra bit över 200 kg. Väl i det våta rör sig dock tvåmansubåten nästan lika smidigt som en fisk med fenor.

Som en silverglänsande torped skjuter dvärgubåten fram under vattnet. På utsidan av *Minisub* kontrollerar en grodman det hela.

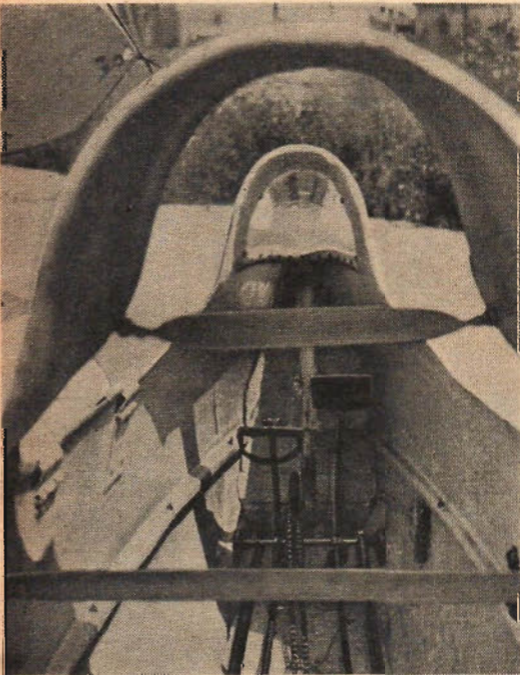




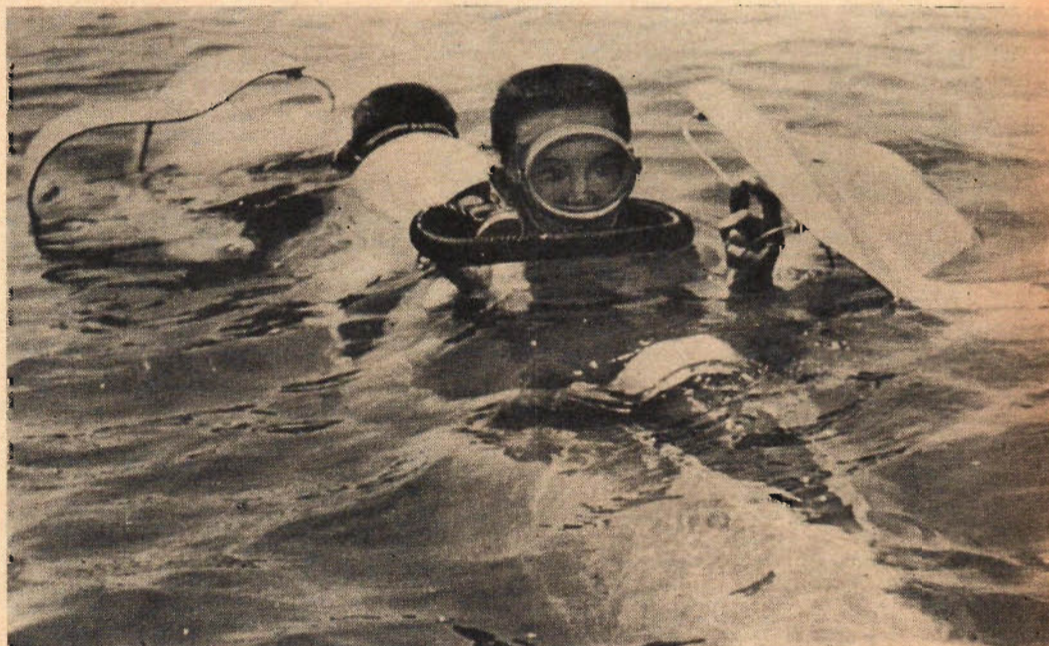
Fyra specialutformade fenor hjälper dvärgubåtens tvåmannabesättning att hålla farkosten på rätt köl. I aktern propellern.

Per pedal genom det våta

Ungefär 190 kg väger dvärgubåten, som f. ö. är 105 cm hög. Försedd med elektrisk motor och batterier ökar vikten med cirka 25 kg. Med el-kraft gör Minisub nära 12 km/tim medan den med fotkraft avverkar drygt 6,5 km/tim. Besättningsmännen sitter då med ryggarna mot varandra och trampar fram båten med speciella pedaler.



Både framtill och baktill i dvärgubåtens inre finns cykelliknande pedaler för de två grodmän, som driver fram farkosten. Plasthuvor utformade som på ett flygplan dras igen när det är klart att dyka.





DROMMEN UT har TFA-fotografen Gösta Goode, som bor på Midgårdsgatan 5 c i Östersund satt som tävlingsmotto på denna härligt luftiga och trevligt komponerade bild. Man riktigt känner en fläkt av sol, sommar och semester när man tittar närmare på den! Fotot på den lilla flickan i båten, som får speciell effekt genom de kontrasterande silhuetterna, är taget med bländare 8, exponeringstid 1/50 sekund och gulgrönfilter.

Fritt fram för fantasin!

Postgossen på TFA:s redaktion har det svettigt värre just nu. Samtidigt med att semesterfirandet kommit igång på allvar, har nämligen en strid ström av bidrag till vår stora fototävling **SEMESTERFAMILJEN** börjat välla in över redaktionsborden. För att de kamerabitar TFA-semesterarna skall få en liten uppfattning om hur några läsare tänkt sig bilden med mottot **Familjen-Fordonet-Fritiden** presenterar vi på denna sida en liten bildkavalkad ur den första skörden av tävlingsbidrag. Tävlingsreglerna presenteras på nästa sida och glöm inte bort att ge fantasin "fritt fram": Ju piggare och originellare bilder, desto större chanser att lägga beslag på något av de många förnämliga fotopriser, som står på spel!



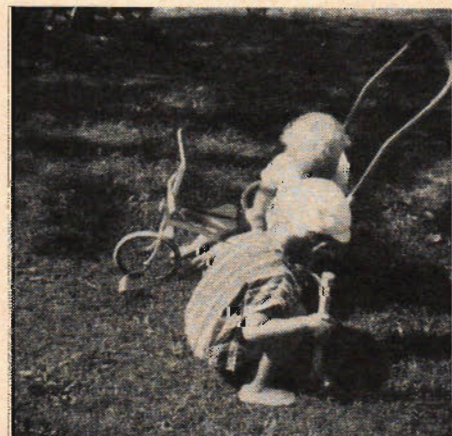
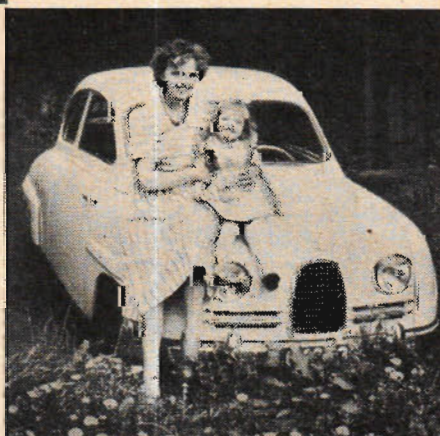
EN VERKLIG LITEN IDYLL ger denna bild, som tekniskt inte är så fulländad, men som i desto högre grad tagit fasta på TFA:s tävlingstema: **Familjen-Fordonet-Fritiden**. Läger för natten har Gilbert Jönsson, Box 290 i Wä i Skåne, kallat sitt tävlingsbidrag, som faktiskt har internationell prägel. Bilden är nämligen tagen vid den dansk-tyska gränsen. En lädmakera av allra enklaste typ förevigade familjeidyllen.



DEN NYA BILEN lyder Mölnlycke-bon Ane Einemarks motto till hans tävlingsbild, där man med skäl kan tala om "barn och blomma". Så här preciserar han f. ö. sakuppgifterna kring sitt foto:
Film — Havff Pancola
18/10 DIN, bländare — 6,3,
tid — 1/100 sekund, framkallad —
Atofin. Skall vi sedan gissa
att han också sade: "Skratta duk-
tigt nu, när jag knäpper bilden!"

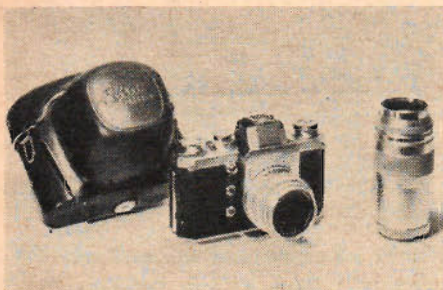
TEKNISKA "JUNIORER" skulle man kunna kalla denna småroliga bildskapelse inskickad av Olof Gahn på Höjdvägen 11 A i Atvidaberg. De två smågrabbar (för det är väl pojkar?) är så upptagna av den kombinerade(?) trehjulningen och barnvagnen att de tydligen helt glömt bort att visa "farbror fotografen" den s. k. soliga sidan!

RENA FIXERINGSBILDEN utbrister kanske någon vid första anblicken av detta tävlingsbidrag, från Ove Fredriksson på Hertig Karls Allé 48 i Örebro. Den originella bildvinkeln skapar en smutt suggestiv karaktär åt fotot. Tittar man litet närmare på det hela, som åstadkommit med en exponeringstid på 1/100 sekund och med bländare 8, kan man förutom en kvinna i bakgrunden även urskilja en man i förgrunden framför bilen. En pigg idé. TFA-läsarna är välkomna med flera bidrag i denna still





ÖVER TVA TUSEN KRONOR är enbart första priset i TFA:s fototävling — en Edixa Reflex småbildskamera med utrustning omfattande bl. a. två teleobjektiv — värt. Detta pris presenteras f. ö. på bilden ovan, medan andrapriset, som är värt något över 800 kr ses på bilden nedan. Det är en Edixa Reflex med ljusschaktsökare och objektivet Cassarit plus teleobjektiv och beredskapsväska i lyxförande. Tredjepriset, som presenteras i bild längst ner på denna spalt är en Opemus II förstöringsapparat värd 365 kr vartill kommer skålar, en del kemikalier och en avmaskningsram, som höjer värdet till 430 kr. Fjärde, femte och sjätte pristagarna får småbildskameror för vardera 376 kr och dessa priser hittar ni närmare uppgifter om i en speciell presentation på denna sida. De övriga fjorton priserna, som finns i en exposé nedan skall vi berätta närmare om i kommande nummer.



VILKA BELÖNINGAR kommer då sjunde t. o. m. tjugonde pristagarna i TFA:s stora semesterfototävling att få? Jo, sjunde pristagaren får en Kindermann 150 projektor värd 325 kr och i övrigt ser prislistan ut så här: Åttonde, nionde och tionde pristagarna får var sin Flexaret IV a med småbildstillats och väska, vardera värda 273 kr. Elfte och tolfte pris utgörs av Edixa II L, som inklusive beredskapsväska kostar 225 kr. Som trettonde t. o. m. tjugonde pris slutligen delar vi ut åtta behändiga blixtaggregat av typen Amatoflash, vilka vardera har ett värde av 36 kr. Som synes erbjuder TFA-tävlingen briljanta möjligheter för de fotobitna läsarna att utöka sin rekvisita. Det gäller dock att så snabbt som möjligt skicka in bidragen. Som ett speciellt uppskattat extrapris finns nämligen chansen att under tävlingens gång få bidrag publicerade i TFA. Och det betyder i sin tur en välkommen förstärkning av semesterkassan i form av bildhonorar. Väl mött i bildjakten!



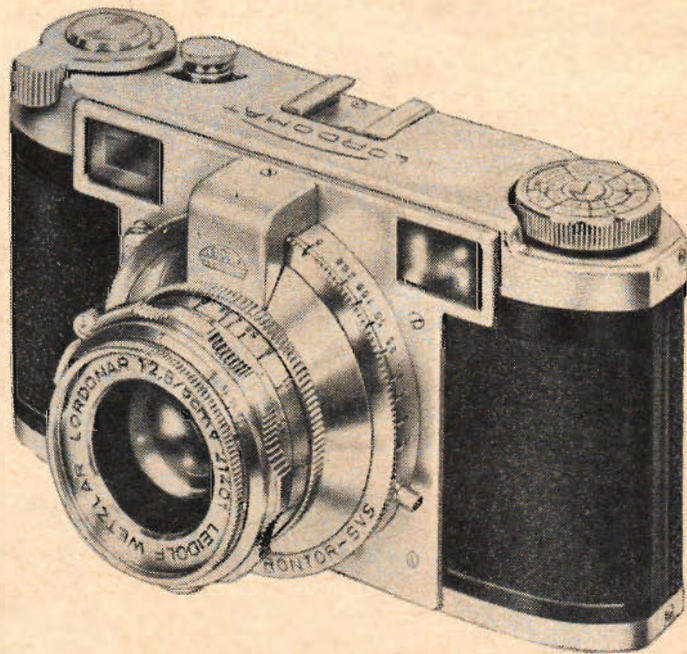
Ni missar väl inte TFA:s fototävling?

Än är det ingalunda försent att starta i TFA:s stora fototävling, eftersom den även sträcker sig över hela augusti månad. Tävlingsens namn är SEMESTERFAMILJEN och temat kan sammanfattas i tre ord: FAMILJEN — FORDONET — FRITIDEN. Något slag av fordon ska alltså finnas med på bilden, och med fordon menar vi då vilket transportmedel, som helst som används i samband med semestern eller fritiden. Och så ska familjen eller enstaka familjemedlemmar finnas med på ett naturligt och trevligt sätt. Titta på sidan härintill — studera tävlingsreglerna och sätt igång! Vi väntar på Er bild.

TÄVLINGSREGLER

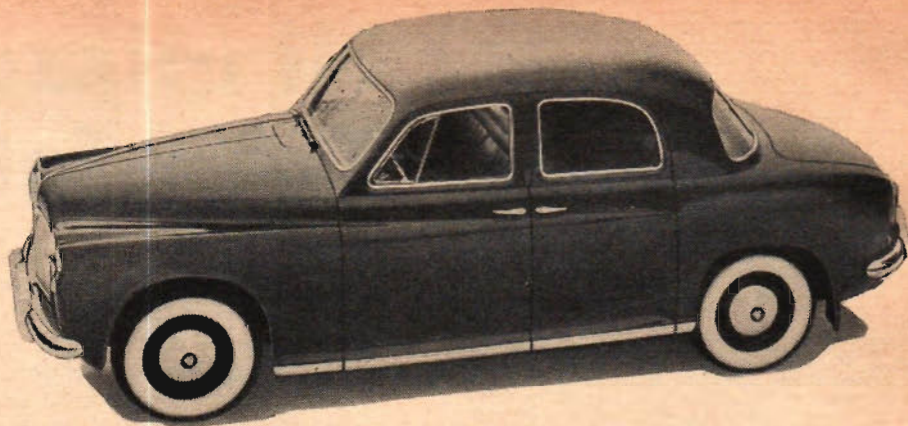
- Tävlingen står öppen för alla åldersklasser.
 - Varje deltagare får sända in ett obegränsat antal fotografier.
 - Insända kopior måste vara minst 10×10 cm. eller 9×12 cm.
 - Exponeringsdata samt den tävlandes namn och adress ska antecknas på baksidan av varje insänt fotografi.
 - Tävlingstiden utlöper den 31 augusti, då de sista bidragen till tävlingen måste vara postade.
 - Skriv "Semesterfamiljen" på kvertet och glöm inte temat: Familjen — fordonet — fritiden.
- En jury, bestående av bl. a. representanter för Teknik för Alla, och AB Tjecko-Svea kommer att bedöma de insända bidragen.*

4–6:e pris
Lordomat
småbilds-
kamera
med väska
värde:
376 kr



Fjärde, femte och sjätte pris i fototävlingen är småbildskameran Lordomat Standard från Leidorf, Wetzelar i Västtyskland. En stabil kamera med utbyttbar optik och kopplad avståndsmätare. Objektivet, Lordonar 1:2,8/50 är en fyr-linsig anastigmat, som har en mycket god upplösningsförmåga. Snäckgångsinställningen samt avståndskurvan på objektivet är gjord med största precision. Kameran är försedd med en Prontor SVS-slutare med exponeringstider från 1 till 1/300 sek, självutlösare och full synkronisering.

Till Lordomat finns tele 90–135 mm och vidvinkelobjektivet 1:3,5/35, vilka alla kan kopplas till avståndsmätaren. Kameran är lätt att ladda, då hela bakstycket är avtagbart. Med snabbframmatning, spärr mot dubbel-exponering och kopplad avståndsmätare och ett synnerligen skarptecknande objektivet är Lordomat en idealisk färgbildskamera.



Fem som trivs vid ratten i Rover: Gedigen – vägsäker – trafiksmidig

De fem bilägare som den här gången ställt sig till förfogande för att svara på TFA:s fjorton bilfrågor om Rover 75 är försäljningschef Sten Ohlsson (A), disponent Sven Nilsson (B), direktör Holge Pettersson (C), kapten Sten Sundberg (D) och försäljningschef Axel Westling (E).

Varför köpte ni Rover 75?

A) Jag provade det märket mera av en tillfällighet, men några mils körning på vägar av olika karaktär övertygade mig om Rovers många fördelar.

B) Hade tidigare Rover 90, men såg att 75:an hade tillräckligt stark motor för våra vägar och nu är jag glad att jag valde den mindre motorn, då skillnaden i prestanda är obetydlig, men vinsten ekonomiskt sett är stor.

C) Jag hade Rover tidigare och fick det förmånligaste bytesanbudet från en Rover-försäljare.

D) Jag ville ha en rymlig och bekväm vagn, som samtidigt var stark, snabb och pålitlig. När mitt val föll på Rover var det först efter "intervjuer" med tolv Rover-ägare, bl. a. en god vän, bosatt i Nigeria, vilken kört sin vagn ca 10 000 mil på urusla vägar utan reparationer.

E) Det är en bil som ser trevlig ut och har lite "personlighet".

Hur långt har ni kört den?

- A) 1 500 mil.
- B) 2 550 mil.
- C) 1 300 mil.
- D) 800 mil.
- E) 6 000 mil.

Har ni haft några reparationer?

- A) Endast byte av en brusten hastighetsmätarwire.
- B) Nej.
- C) Nej.
- D) Jag bytte till en ny i stället för att reparera efter kroken.
- E) Det enda som gjorts på den var någon justeringssak och dessutom utbyte av ventilstyrningen.

Är underhålls- och reparationskostnaderna höga eller låga?

- A) Jag kan inte bedöma den saken än eftersom det inte varit några reparationer förutom hastighetsmätarwiren.
- B) Mycket låga.
- C) Hittills låga.
- D) Mycket låga hittills.
- E) Låga.

Hur stor är bensinförbrukningen?

- A) Vid snabb landsvägskörning ca 1,25 l/mil, vid 80–90 km/tim obetydligt

över litern. I stark storstadstrafik får man räkna med 1,5–1,6.

B) 1,1–1,3 l/mil, sistnämnda siffran vid mycket hög marschhastighet.

C) Omkring 1,2 l/mil.

D) 1,02 l/mil vid hyfsad marschfart och med full "last".

E) Den höll sig mellan 0,9–0,95 l/mil under landsvägskörning.

Har er bil några särskilda nackdelar?

A) Med framsätet i bakersta läget blir utrymmet för passagerarna bak i minsta laget. Jag tyckte bakfjädrarna var för mjuka. Vid kurvtagning med fyra vuxna i bilen stötte stänkskydden i marken varvid ett otrevligt ljud uppstod. Men firman som sålt vagnen satte utan extra kostnad på nya bakfjädrar med förstärkning trots att garantitiden egentligen gått ut.

B) Jag har inte funnit några.

C) Den största nackdelen tycker jag är det låga andrahandsvärdet. Den är för tung framtill och för lätt baktill och av den anledningen inte idealisk vid hög kurvhastighet. Koffertutrymmet är inte stort nog. Kardanaxeln kräver för stort utrymme framtill i vagnen. Bilen är inte dragfri.

D) Inte vad jag kunnat finna.



STEN OHLSSON (A):

Komforten utmärkt. Man kan köra långa sträckor utan minsta trötthetskänsla. Växellådan arbetar perfekt i alla lägen och bromsarna fina. Utrymmet i baksätet väl mager tilltaget, då framsätet skjuts bakåt.



SVEN NILSSON (B):

Efter att ha kört i det närmaste 3.000 mil med min Rover har jag funnit att det är en förstklassig vagn med utmärkta bromsar och vägegenskaper. Tystare ventilationsrutor är en liten detalj, som vore välkommen.



HOLGE PETERSSON (C):

Vagnen är dels mycket accelerationsstark, dels påfallande smidig i stadstrafik. Bagageutrymmet i minsta laget, liksom utrymmet i framsätet, där kardantunnen tar upp en alldeles för kraftigt tilltagen plats.



STEN SUNDBERG (D):

Goda erfarenheter av Rover som vintervagn speciellt genom det förstklassiga värmeelementet. Att den är robust och klarar en smäll utan att de åkande skadas har jag personliga erfarenheter av...



AXEL WESTLING (E):

Tilltalande utseende och minst av allt någon s. k. plåtslagarglädje. Är helt "Rover-frälst" och har under 6.000 mil hunnit ha 4 olika typer av dens. Bl. a. imponerad av dess goda egenskaper på landsväg.

E) Listerna på fotstegen ville aldrig sitta kvar, men den detaljen är förbättrad på sista modellen.

Har er bil några särskilda fördelar?

A) Först och främst komforten, som gör att man kan köra långa sträckor utan minsta trötthetskänsla. Därnäst växellådan, som arbetar perfekt i alla lägen. Med frihjulet inkopplat behöver man inte använda kopplingspedalen. Vagnen är sagolikt drag- och skrammel-fri. Understyrningen gör att man i alla situationer känner att man har bilen helt i sin hand. De extra kraftigt dimensionerade bromsarna är också värda ett omnämnande. Jämfört med andra bilar i denna prisklass är allt detaljarbete som dörrpassning, solskydd, reglage m. m. utan någon som helst konkurrens.

B) Vagnen är förstklassig i allt, gediget byggd med kvalitet alltigenom. Jag gillar särskilt motorns tysta gång, de utmärkta vägegenskaperna och de pålitliga bromsarna.

C) Den accelererar utomordentligt hastigt. Rymlig och komfortabel inuti fast den är liten utanpå, vilket gör att den är lätt att köra och parkera i staden.

D) Den är lättkörd och smidig i tät trafik och har god acceleration och goda bromsar. Vägegenskaperna är synnerligen goda även i vinterföre. Fjädringen är varken för mjuk eller styv. Dessutom är karossen tät och dragfri vilket tillsammans med det utmärkta värmeelementet gör bilen till en god vintervagn.

E) Tilltalande utseende — minst av allt vad man brukar kalla "plåtslagar-glädje". Utmärkta vägegenskaper — en landsvägsvagn av god klass.

Trivs ni med er Rover 75?

A) Ja, fantastiskt bra.

B) Strålande.

C) Ja, den är "a poor man's Rolls Royce", men blir i det långa loppet dyr genom det låga andrahandsvärdet.

D) Jag stortrivs med den.

E) Jag har nu köpt en ny Rover 105, men jag trivdes mycket bra med 75:an tidigare. Har f. ö. haft fyra Rover.

Vilka förbättringar vill ni föreslå?

A) Annorlunda utformning av bagageutrymmet och benutrymmet i baksätet. Båda utrymmena är nu i kortaste laget.

(Forts. på sid. 42.)

Data för Rover 75

Motor: 6-cyl. motor med toppventiler för insugning och sidventiler för utblåsning. Volym 2 230 cc, effekt 80 hk vid 4 500 v/min.

Bromsar: Hydr. fyrhjulsbromsar.

Fjädring: Separat fjädring.

Längd: 1,53 m

Bredd: 1,66 m

Höjd: 1,62 m

Axelavstånd: 2,82 m

Spårvidd, fram/bak: ... 1,32 m/1,31 m

Vändradie: 11,38 m

Tjänstevikt: 1 580 kg

Däckdimension: 6.00x13

Beräknad toppfart: ... 140 km/tim.

Bränsletanken rymmer: 53 lit.

Batteri: 12 volt, 33 Ah

Antal dörrar: 4 st

Antal personer (inkl. förare): 5 st

Grundpris (inkl. värme o. underrederbehandling): 14 430 kr

Omsättningskatt: 1 430 kr

Skatt: 306 kr

MOPEDERNA



på vägen

NSU QUICKLY

Man behövde bara åka ett par hundra meter och knappt det med den välkända tyska mopeden *NSU Quickly Lyx* innan man upptäckte att den inte bara är Mopeden med stort M, utan också att den har något av en verklig motorcykel över sig. Körställningen t. ex. är av sånt där sportigt slag med knäslut om tanken osv., alltså av samma typ som återfinnes på många sportmaskiner.

Även kurvstabiliteten för tanken på en motorcykel. Man kunde vräka ned mopeden i kurvor med hög fart utan att någon gång känna den där fladdrande känslan som när man håller på att tappa balansen. Stabiliteten har väl i viss mån erhållits dels genom de stora hjulen, dels genom den mycket styva ramen som är pressad i stålplåt.

Motorn däremot verkar ganska svag i jämförelse med många andra mopeder av idag. Detta beror naturligtvis till stor del på att Quickly är utrustad med en tvåväxlad låda, en detalj som i dag faktiskt anses omodern. Testexemplaret klarade t. ex. inte start i backe med 15 procents stigning utan pedalhjälp. Annars visade motorn enbart goda sidor. Den var lättstartad, gick som ett urverk trots mycket ansträngande körning i svår terräng, var lätt att sköta genom sina jämna ytor osv. Till detta kom även den förnämliga ljuddämparen, som visade sig vara mycket effektiv.

Bromsarna är, liksom på alla NSU:s motorcyklar, förmodligen tilltagna i överkant. Man kunde bromsa löst eller slå på en tvärnit. Sak samma: bromsen tog lika mjukt men bestämt ändå.

Verktygslådan är placerad på en ganska originell plats, nämligen under strålkastaren. Verktygssuppsättningen är i stort sett den vanliga. Strålkastaren är mycket stark och tydligen liksom bromsarna tilltagen med god marginal.

Slutomdömet blir, att NSU Quickly är en moped med enbart goda sidor, dock med reservation för motorstyrkan, som kunde varit större. Det var med saknad Quicklyn återlämnades efter avslutad test...

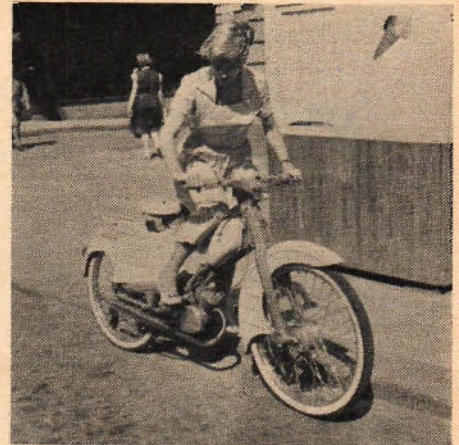
*

FAKTA OCH SIFFROR kring NSU Quickly Lyx: Motor: 2-växlad 2-taktsmotor, typ NSU Quickly, luftkyld, 0,8 hk vid 5 000 v/min. Svänghjuls magnet och Bing-förgasare. Kickstart.

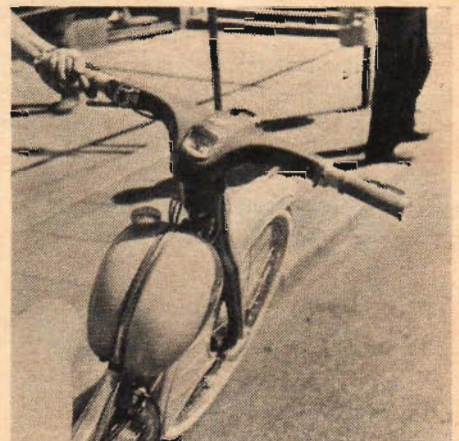
Ram: Centralpressram av stål. — Framhjulsfjädring: Bottenlänk. — Bakhjulsfjädring: Svänggaffel — Nav: Fullnav med invändiga expanderande bromsbackar.

Belysning: Strålkastare 6 V/17W. — Tillbehör: Hastighetsmätare, packningshållare, inbyggd verktygskassett. — Färg: Blå och grå, rosa och grå, brun och beige. — Riktpris: 895 kr.

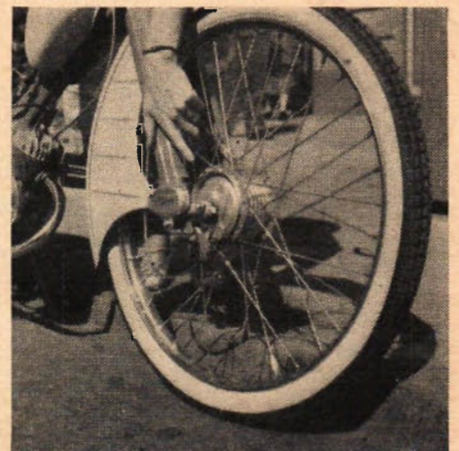
Tommy Wiking.



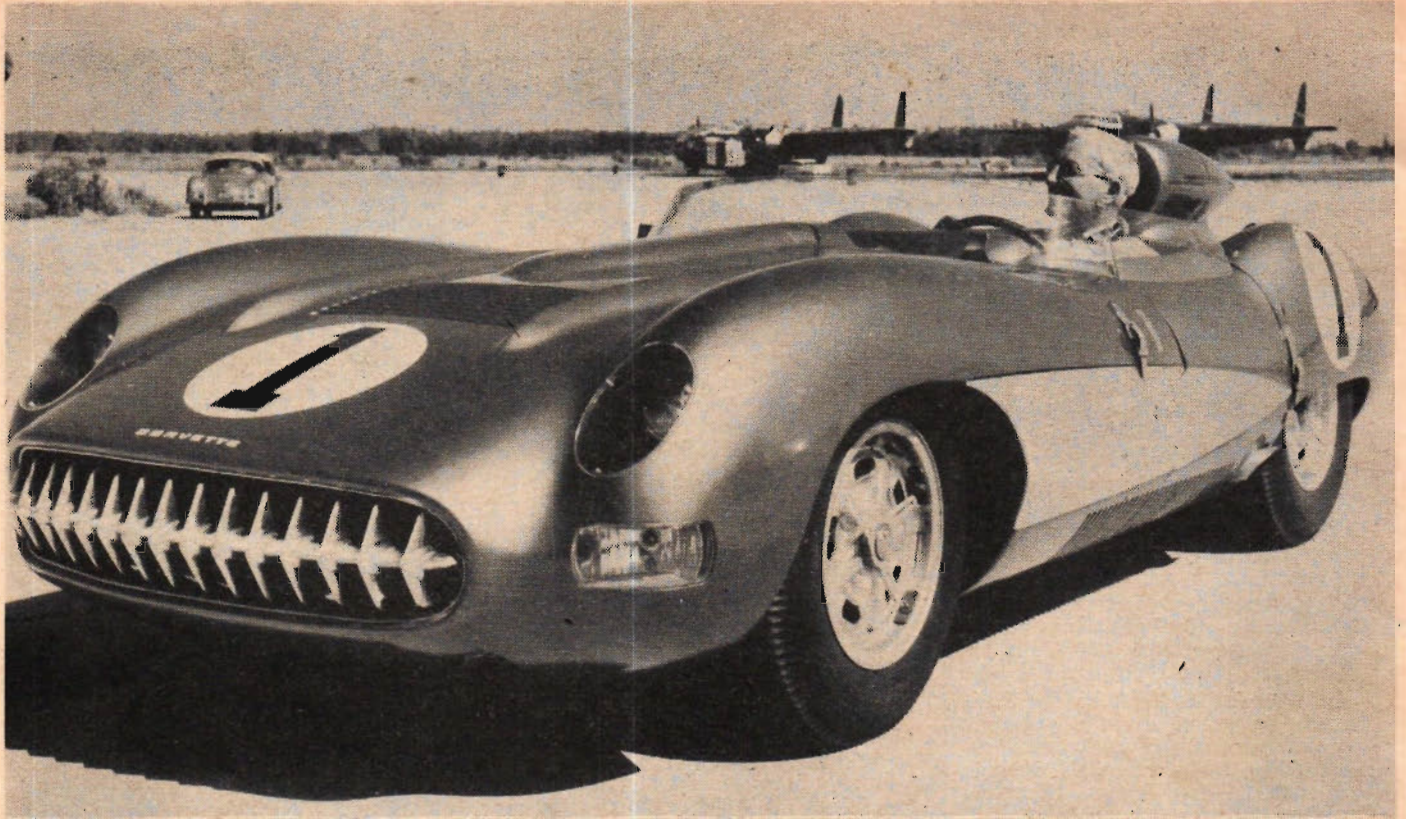
NSU Quickly har en väl genomtänkt konstruktion. De heldragna skärmarna t. ex. ger ett mycket effektivt stänkskydd samtidigt som mopeden genom dem får en både stilren och tilltalande utformning.



Strålkastaren är inbyggd i styret, vilket liksom ramen pressats i stålplåt. På styret sitter alla reglage lätt åtkomliga. Det förtjänar att nämnas att hastighetsmätaren ingår i standardutrustningen.



Framhjulsbromsen, som är av expandertyp, fungerade tillfredsställande under TfA-testen med mjuka, men bestämda inbromsningar. Även fjädringen var effektiv och under proven erhöles inget genomslag.



Vid årets andra VM-lopp för racersportvagnar, som gick på Sebringbanan i USA tilldrog sig ett hypersnabbt och synnerligen extremt strömlinjeformat amerikanskt ekipage det största intresset. Det var nya Chevrolet Corvette SS, som ovan ses med konstruktören Zora Arkus-Duntov vid ratten. TOMMY WIKING berättar här om åket.

Corvette Super Sport - nykomling som kommer

När den nya modellen offentliggjordes betonade chefen för Chevrolet, E. N. Cole, att vagnen är speciellt avsedd för studier rörande motorns prestanda, vagnens uppförande på vägbanan, bromsarnas effekt vid höga hastigheter samt andra säkerhetsfaktorer.

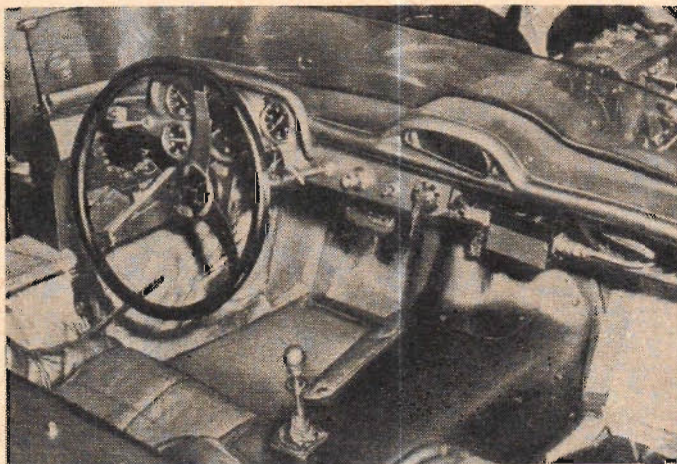
"Corvette SS har tillkommit för studium av nya idéer, som skall prövas och förbättras för att sedan eventuellt kun-

na användas på vanliga personbilar", sade Cole och fortsatte: "I stället för att pröva varje detalj för sig på olika testvagnar har vi låtit bygga upp en bil omkring dem. Genom att sedan köra vagnen under mycket påfrestande förhållanden, t. ex. racertävlingar, erhålles snabbt resultat som under normala omständigheter skulle fordra synnerligen lång tid av undersökningar."

Huvudmannen bakom projektets förverkligande är Chevrolets chefsingenjör Zora Arkus-Duntov, känd europeisk racerförare och bilkonstruktör. På Coles order började han den första oktober 1956 att med hjälp av racerföraren John Fitch och en samling utvalda tekniker konstruera en enklare prototyp som testades. Därefter modifierades utformningen, en del detaljer ändrades och så började bygget av Sebring-ekipaget. Trots att den ännu inte var färdigbyggd fraktades Corvetten fem månader efter projektets början ned till Sebring i en stor truck, där den inhystes och jordningställdes i ett flygplanshangar. Under träningen blev stjärnförarna Juan Manuel Fangio, Stirling Moss och Piero Taruffi inbjudna att provköra prototypen vilken är exakt lik den vagn som startade i loppet. Enligt den engelska factidskriften the Autocar skulle både Fangio och Moss ha uppvisat förvånansvärt snabba varvtider. Fangio t. ex. svepte banan runt på 3 min. 27,2 sek. utan att dra särskilt hårt, medan hans bästa tid i 4,5 liters Maseratin var 3 min. 25 sek. Moss gjorde varvet på 3 min. 28 sek. och när han klev upp ur vagnen trodde han sig om att kunna pressa varvtiden med 2-3 sekunder.

(Forts. på sid. 34.)

Corvettens tävlingsversion har en instrumentbräda, som ter sig tämligen luxuös i jämförelse med europeiska racervagnar. Observera backspegelns läge — infälld i en upphöjning på panelen. Den lilla lådan till höger om startnyckeln inrymmer ett ganska ovanligt biltillbehör, ett kvicksilverrelä. Reläet slås till vid inbromsning och har till funktion att begränsa bromsverkan på bakhjulen.

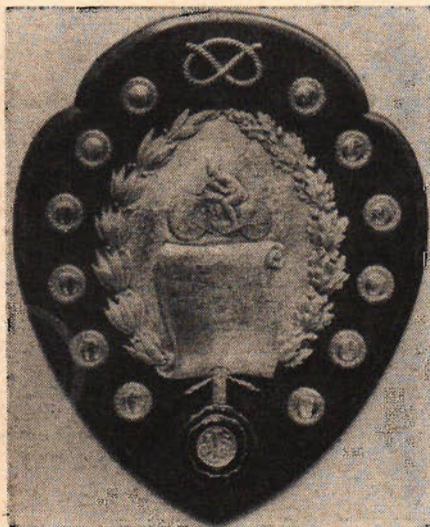
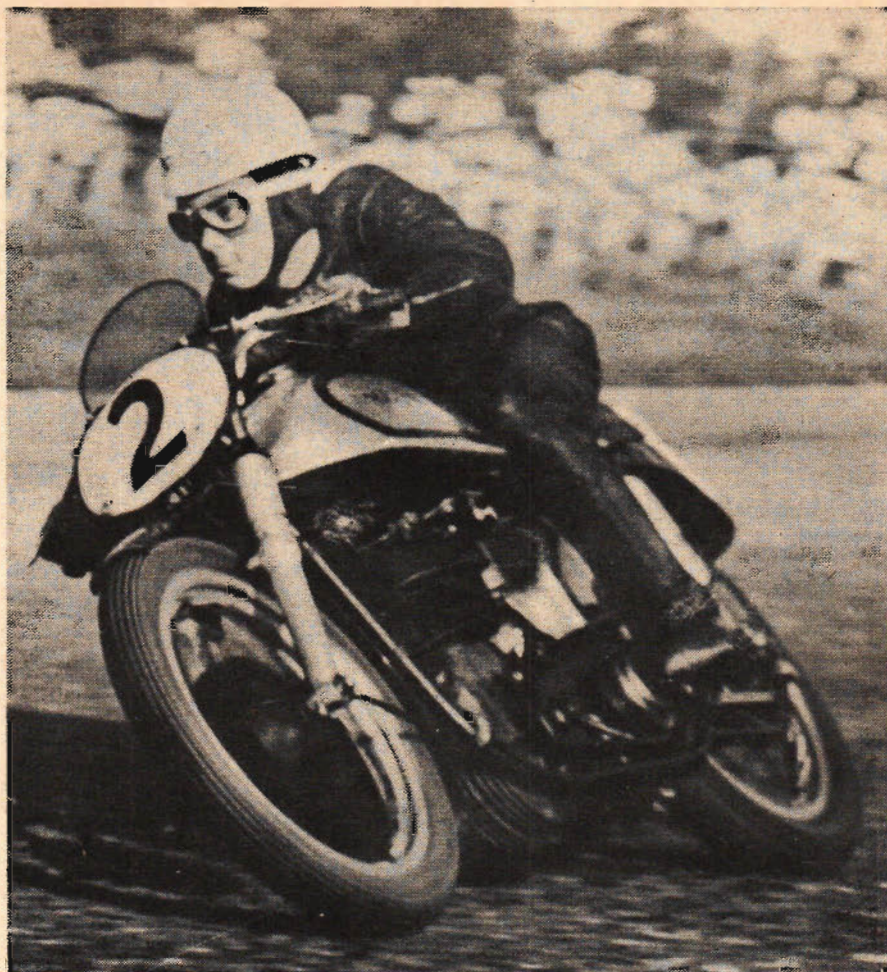


Geoff DUKE

kommenterar Hedemora
i högaktuell TFA-intervju

— Det långa uppehållet från tävlingsbanan efter min vurma i april, då jag bröt nyckelbenet gjorde att jag tyvärr inte kunde visa publiken vid årets Hedemora-GP mitt allra bästa. Men skriv upp att jag kommer igen och då skall Campbell, Varg-Olle och mina andra konkurrenter få se på åka...

Det är "världens snabbaste knutte", Sverige-vännen, flerfaldige VM-ettan och mc-suveränen GEOFF DUKE, som avslöjar detta i en högaktuell specialintervju för TFA.



NAGOT MAGISKT lyckas vara behäftat med ett av Hedemora-GP:s allra mest eftertraktade priser, nämligen den s. k. AJS-trofé. Priset, som uppsattes 1929, ska erövas tre gånger för att bli ständigt egendom. Den prestationen har dock ingen lyckats med. Två år i följd har således Sven-Aage Sörensen (1950—51), Ken Kavanagh (1952—53) och Geoff Duke (1955—56) lyckats toppa 500-lassen, men när det gäller att definitivt hemföra troféen har alltid något kommit i vägen. Den mörke australiske matareleganten Keith Campbell, som i år fick sitt namn på det originella priset, är den tolfte föraren som kommit med på ätrövärda AJS-sköldens vinnarlista. Förutom de nämnda storförarna har följande åtta man vadera en gång skaffat sig inteckningar i priset: Hugo Carlsson (1929), Gösta Andersson (1930), Gunnar Kalén (1931), Ragge Sundqvist (1933), Martin Strömberg (1934), Raine Lampinen (1935), Curt Ginman (1949) samt Rod Coleman (1954). Som synes har de blågula mc-essen under årens lopp mer och mer kommit i bakgrunden och frågan är väl om inte också någon utlänning slutgiltigt lägger beslag på troféen. Blir det Duke eller Campbell???

JAG KOMMER IGEN!

Geoff Dukes insats i årets Grand Prix i Hedemora blev knappast vad hans många svenska beundrare hoppats på. I 350 cc-lassen "kollapsade" hans *Gilera* och i stora klassen fick han nöja sig med tredje plats efter australiern *Keith Campbell* och engelsmannen *John Hartle*. Det innebar bl. a. att Geoff misslyckades i sitt försök att vinna den hett åtrådade AJS-skölden i vilken han tidigare hade två inteckningar och som skulle blivit hans för alltid om han vunnit även årets lopp.

— Men jag kommer tillbaka nästa år och gör ett nytt försök, berättar Geoff, som säkerligen hade vunnit om han varit i bästa slag. Liksom tidigare var han ett med sin maskin, men han hade inte sin gamla armstyrka i behåll.

— Jag måste träna upp armmuskulerna mera. Ett så långt tävlingsuppehåll som jag tvingats göra denna säsong måste sätta sina spår. Under lång tid fick jag praktiskt taget inte använda armen. Det gjorde att musklerna nästan verkade tvina bort. Men får jag komma tillbaka till Hedemora nästa säsong ska jag säkert kunna revanschera mig för årets halva misslyckande!

— Konkurrensen tycks dock bli svårare och svårare, inte minst från de svenska TT-förarna, som är på stark frammarsch. Varg-Olle Nygren är jag god vän med sedan gammalt och jag vet

vad han går för. Och vid sidan av "Varg-Olle" har Sverige fått fram en rad förare som minst sagt kan betecknas som lovande.

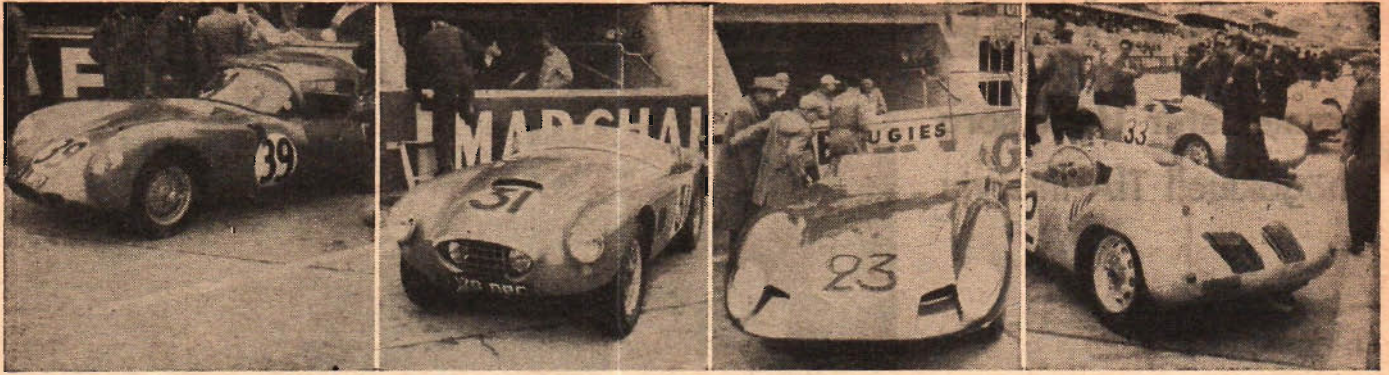
— Fast ännu har de svenska förarna en bit kvar till den klass som i år visats av Isle of Man-segravaren *Bob MacIntyre* — enligt min uppfattning världens just nu bästa TT-förare, tillägger Geoff Duke.

Bland de många TT-banor *Geoff Duke* gjort den åran finns det några han själv har en speciell klockarkärlek till och för en svensk är det glädjande att konstatera att en av dem är den svenska Grand Prix-banan i Hedemora.

Orsakerna till detta är flera. För det första gillar han banan som sådan, både sträckningen och detaljuppläggnings. Dessutom har han där gjort flera av sina mest otroliga insatser med bländande uppvisningar i körteknik och förmåga att ta ut varje uns av kraft ur maskinerna och vidare har han kommit på utomordentligt god fot med arrangörerna.

Det sistnämnda är f.ö. något mycket viktigt när det gäller Geoff Duke. Den mångfaldige världsmästaren är en gentleman och en hedersman som gillar att ha med renhårigt folk att göra. Därför har Geoff och masarna i Hedemora alltid trivts med varandra.

(Forts. på sid. 32.)



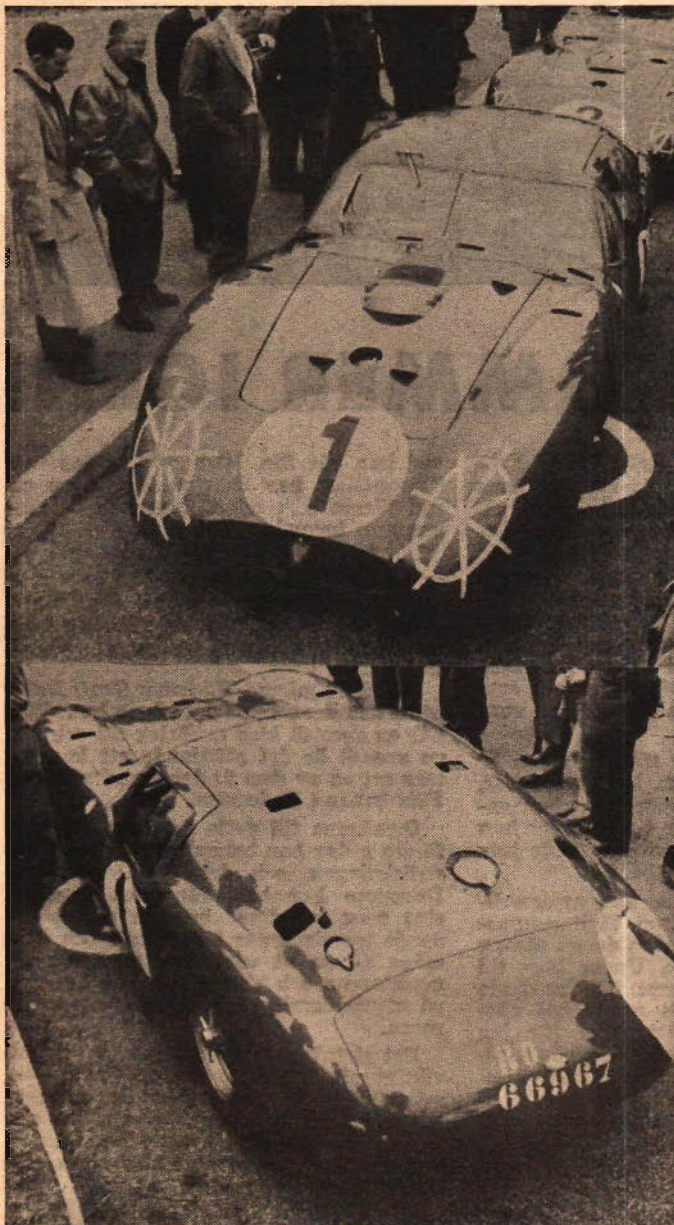
Den nya engelska Arnott-Climax är förmodligen den första bilen i Englands racerhistoria som är försedd med panoramaruta. Dessutom har åket "måsvingsdörrar" av samma typ som Mercedes Benz 300 SL. Den strömlinjeformade karossen är tillverkad av en viktneadsättande aluminium-legering.

En av de få racerprototyperna som fullföljde det sällsynt hårda loppet var den engelska ACE, utrustad med den välkända Bristol-motorn på två liter. Åket rattades av engelsmannen Ken Rudd, vilken fick sitt genombrott i och med det krävande Le Mans-loppet.

Växellådan krånglade på franska Talbot med resultat att vagnen blev stående på startplattan. Det utpräglade strömlinjeformade åket är försedd med en 2,5 liters V 8-motor av BMW-fabrikat. Observera vagnens originella luftinlag!

Den tyska Porsche Spyder, som med italienaren Umberto Maglioli vid ratten krockade med Tony Brooks Aston-Martin, har bl. a. fenor på bakflyglarna, vilket verkar stabiliserande vid höga hastigheter. Den Parschestallets "ögonsten" kom supertrimmad till tävlingen. En östtysk förare (Josef Barth) körde som avbytare.

TÄVLING SOM TESTAR RACERS



■ Tjugofyrtimmarsloppet på *Le Mans*, vilket räknas som världens mest påfrestande tävling för både vagnar och förare, har blivit det stora experimentfältet för sport- och racervagnstillverkare världen runt. Där provköres deras nya modeller, en testform som visat sig ytterst utslagsgivande. Även årets lopp kunde uppvisa en hel del ekipage, vilka tävlingskördes för första gången.

Maserati t. ex. presenterade sin nya, heltäckta 4,5 liters modell "Bazooka", som med *Stirling Moss* i sittbrunnen avverkade 38 varv innan den utgick på grund av oljeläckage i bakaxeln. Karossen till ekipaget hade lustigt nog inte ritats av en italienare utan av engelsmannen *Frank Costin*.

Privatägda *Ecurie Ecosse* deltog med en Wilkinson-trimmad D-Jaguar uppborrad till 3,8 liter, vilken i händerna på det förnämliga förarparet *Flockhart—Bueb* belade första platsen totalt. Meningen var att även amerikanen *Briggs Cunningham* skulle ratta ett nytt av sina hembyggen, utrustat med en likadan motor, men så blev tyvärr inte fallet.

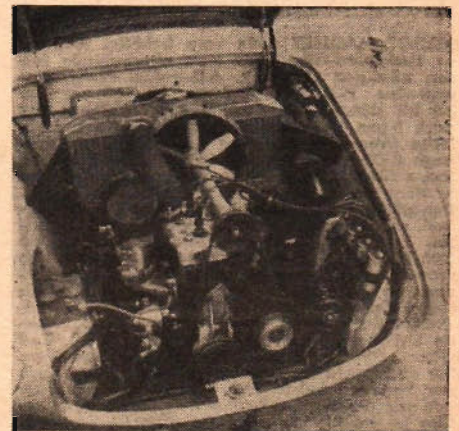
Aston-Martin deltog med två 3-liters ekipage av typen DBR1/300, samma modell med vilken *Tony Brooks* belade första platserna på *Spa* och *Nürburgring*. Dessutom provkördes en till 3,7 liter uppborrad version av dessa. Detta ekipage, som benämndes DBR2/370, är försedd med ett mycket sinnrikt rörchassi.

En annan intressant start gjorde engelska *Team Lotus*, som bl. a. premiärkörde sin nya 744 cc. Den var, liksom stallets övriga vagnar, försedd med en mycket originellt strömlinjeformad vindruta, som välvde sig över passagerarplatsen. Lotus kännetecknas för övrigt av just starkt strömlinjeformade karosser, vilka genom det minskade luft-

(Forts. på sid. 29.)

Sensationsvagnen Maserati-"Bazooka" (t. v.) som bröt efter tre timmars körning, har snabbtänkningslock i bakrutan. En engelsman har originellt nog givit den italienska vagnen dess utformning.

Det originella arrangemanget med strömfördelaren (t. h. på den högra bilden) och de dubbla färgasarna är anmärkningsvärda detaljer på den trimmade tyska DKW "Monza".



VI BYGGER TÄLT INOMHUS

Händigt folk

GÖR DET SJÄLV

När jag fick idén att bygga ett litet praktiskt, ändamålsenligt och kanske speciellt billigt lektält tänkt jag mig först en ganska enkel konstruktion med ett stycke tyg och några käppar på ett par runda skivor. Linorna till tältet måste kunna fästas i golvet, och eftersom det inte gärna går att använda tältpinnar inomhus, löste jag problemet genom att använda gummisugfötter. De utformades så, att det gick att fästa linor vid dem och sedan var det bara att trycka fast sugfötterna vid golvet.

Jag provade två typer av vanlig gummisugfot plus en träpinne med skalle. Kostnaden per styck låg på ca 45 öre och åtgången per tält var sex stycken, alltså summa 2:70 för den detaljen. Det finns i handeln en krok i plast, som också duger, men den ställer sig rätt dyr, närmare bestämt 1:50 per styck. Den är inte heller så hållbar med tanke på risken att barnen trampar på kroken. Ska tältet användas utomhus användes vanliga pinner.

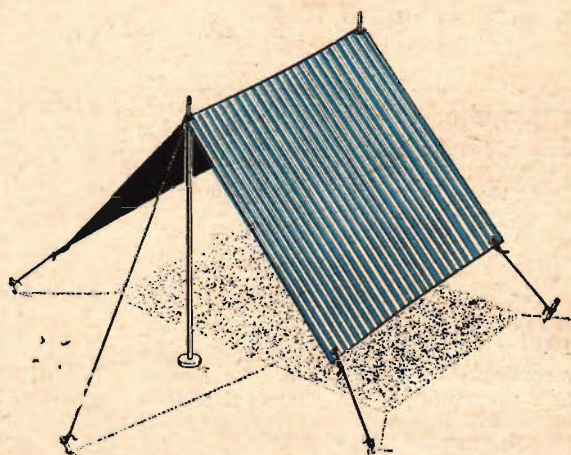
Med tiden tyckte vi emellertid att tältet tog väl stor plats, och för att slippa en massa utrymmeskrävande linor runt om funderade jag ut en version av tältet med golv av träfiberplatta. Den konstruktionen innebar ett stort steg framåt, eftersom man därigenom inte bara slipper linorna utan tältet därigenom också blir stabilt och lätt att montera. Vidare tar tältet på detta sätt liten plats hoppackat.

Mindre än en tia i material

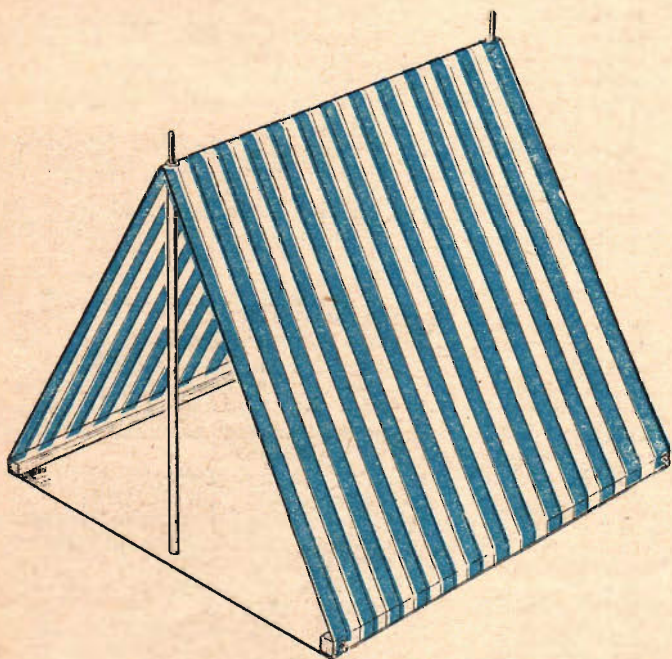
Allt själv bygga "barnens eget inomhustält" kan enligt konstruktören bli en mycket billig historia och den sammanlagda kostnaden stannar enligt hans beräkningar under 10 kr.

Det erforderliga tyget betingade ett pris av 4:40, medan plattan och trälisten gick på 2 kr. För den färdiga rundstaven betalade han 2 kr, medan han under rubriken "Diverse tillbehör" infört 50 öre. Sammanlagt innebär det blygsamma 8:90.

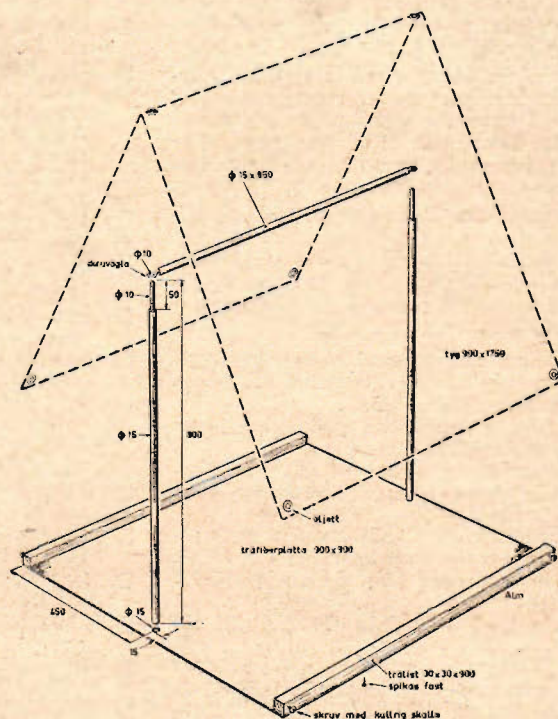
När barn har sysselsättningsproblem under regniga inledningar finns det flera fina recept på hur de ska kunna fördriva tiden. Bl.a. är det mycket populärt att med hjälp av t.ex. stolar, badrockar, bord och filtar bygga små kojor eller tält hemma på köksgolvet. Att det sedan oftast blir mammas jobb att klara upp oredan när leken är slut är en annan historia... Här presenterar ingenjör ÅKE AHLM botmedlet, ett både billigt och trevligt lektält!



Denna enkla tältmodell kan även användas inomhus. Tältpinnarna ersätts med gummisugfötter. Beträffande lygvalet går en randig bomullskvävlit av 90 cm bredd fint att använda. Kostar 2:50 per meter.

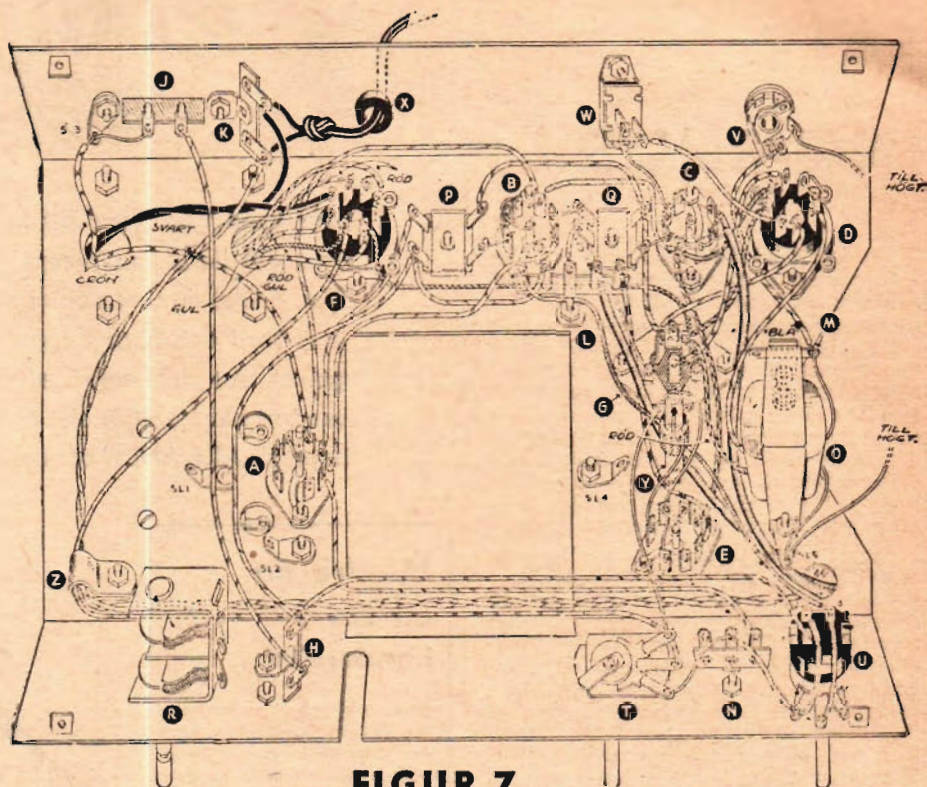


Ur flera synpunkter vinner man på att ge "junior-tältet" ett golv av träfiberplatta. Hålen skos lämpligen med öljetter, men går också att sy som knapphål.



Trevligt semesterknäp för radiobitna

En effektiv trafikmottagare är önskedrömmen för många radioentusiaster. TFA:s byggnadsbeskrivning på Heathkit AR-2 borde vara idealet, eftersom den inte bara är högklassig utan också mycket lätt att bygga, även för den som inte är så van. TFA presenterar härmed tredje avsnittet, som börjar med ledningsdragningen. Tidigare avsnitt behandlade sammanställningen och har varit införda i nr 3 respektive nr 5 1957. Numren kan rekvireras från TFA. Bygganvisningen är som synes upplagd punkt för punkt. Sätt ett kryss i rutan till vänster, så snart varje moment är avklarat.



FIGUR 7

När det i instruktionen står t. ex. "Koppla den ena änden av 150 ohms motstånd till B7 (S)"; så innebär detta att kopplingen ska göras till rörhållaren B:s lödöra 7. S-et markerar att kopplingen ska lödas. NS betyder att någon lödning inte ska göras förrän all ledningsdragnings till ifrågakommande punkt gjorts klar. Om inte annat anges ska alla ledningar vara isolerad kopplingsstråd. Om det finns någon risk för bara ledningsstrådar, t. ex. hos motstånd, ska dessa dras över med plastslang (spaghetti).

Ledningsstrådarna på motstånd, kondensatorer och transformatorerna är i regel längre än nödvändigt och måste således klippas av före lödningen. För långa ledningar kan lätt rubba mottagarens elektriska stabilitet.

Emedan det finns många sätt på vilket man kan göra ledningsdragningen vill vi bestämt avråda från att tillämpa något annat sätt än som anges här. Följs anvisningen noga blir resultatet god stabilitet och bästa resultat.

- Klipp nättransformatorns ena gröna ledning till rätt längd och koppla den till SL3 (NS).
- Koppla den andra gröna ledningen till A4 (NS).
- En tråd dras från A4 (S) mot chassis bakkant och vidare till B4 (NS) Se fig. 7.
- En tråd dras från B4 (S) runt utgångstransformatorn till C4 (NS).
- En tråd dras från C4 (NS) till D7 (S).
- En tråd dras från C4 (S) till E4 (S).
- Tvinna samman nättransformatorns båda svarta ledningar och koppla en av dem till K1 (NS).
- Koppla den andra till F3 (S).

- Koppla nättransformatorns ena röda ledning till F4 (S).
- Koppla den andra till F6 (S).
- Koppla nättransformatorns röd-gula ledning till F1 (NS).
- Koppla den ena av nättransformatorns gula ledning till F2 (S).
- Koppla den andra till F8 (NS).
- Tvinna samman två kopplingsstrådar till en längd av ca 33 cm:s längd. Koppla en av dessa trådändar till F3 (S).
- Koppla den andra ledningen i samma ände till K2 (NS).
- Dra den tvinnade ledningen genom kabelklammern Z längs chassis framkant och upp genom hålet under HF-kontrollen U. Trådarna fästs provisoriskt på chassis översida tills vidare.
- Koppla en ca 40 cm lång tråd till F1 (S).
- För tråden genom klammern Z längst chassis framkant och koppla den till T2 (S).
- Dra åt klammerns Z skruv för gott.
- Koppla en ca 15 cm lång tråd till F8 (S).
- Dra tråden mellan rörhållaren B och kopplingsstödet L och koppla den till filterkondensatorns lödöra G1 (NS)
- En tråd dras från G1 (NS) till D6 (NS).
- Koppla utgångstranf. röda ledning till G1 (NS).
- Koppla utgångstranf. blå ledning till D3 (NS).
- En tråd dras från G3 (NS) till D4 (S).
- En tråd dras från G3 (NS) till Q4 (NS).
- En tråd dras från E5 (NS) till L5 (NS).

- Ett 220 kohms motstånd (röd-röd-gul) mellan L5 (S) och G3 (NS).
- Ett 2700 ohms motstånd (röd-violett-röd) från G1 (S) till G3 (S).
- En tråd dras från Q4 (NS) till P2 (S).
- En tråd dras från Q4 (S) till P2 (S).
- En tråd dras från H1 (NS) till P4 (NS).
- En tråd dras från P4 (S) till L2 (NS).
- En tråd dras från Q6 (S) till L3 (NS).
- Ett 3,3 Mohm motstånd (Orange-orange-grön) mellan L2 (NS) och L4 (NS).
- Ett 47 kohm motstånd (gul-violett-orange) mellan L4 (NS) och Q2 (S).
- Ett 22 kohm motstånd (röd-röd-orange) mellan A1 (NS) och SL1 (S).
- En kort oisolerad tråd dras rörhållarens A jordade mittstift (S) till A3 (NS).
- En 0,0005 μ F oisolerad keramisk kondensator från A3 (NS) till A6 (NS) (NS). Håll ledningarna så korta som det är möjligt så att inte kondensatorn kan påverkas av bandomkopplaren.
- En tråd dras från A6 (NS) runt chassis uttag till B6 (NS).
- Ett 100 ohm (brun-svart-brun) från A7 (S) till avstämningkondensatorns lödöra S2 (NS).
- En kort oisolerad tråd dras från P3 (S) till B1 (S).
- En kort oisolerad tråd dras från B3 (S), genom B2 (S) till rörhållarens B jordade mittstift (S).
- Ett 15 kohm motstånd (brun-grön-orange) mellan B6 (NS) och Q4

TfA hjälper er bygga trafikmottagare

TEKNISKA DATA

Frekvensområde, kontinuerligt: 550 kp/s till 35 Mp/s i fyra band.

Rörbestyckning:

- 1—12BE6 oscillator- och blandarrör.
- 1—12BA6 MF-förstärkare.
- 1—12AV6 detektor- och första lågfrekvens-sleg.
- 1—12A6 Beam Power slutrör.
- 1—12BA6 interferensoscillatorrör.
- 1—5Y3 halvågs likriktarrör.

Nätanslutning:

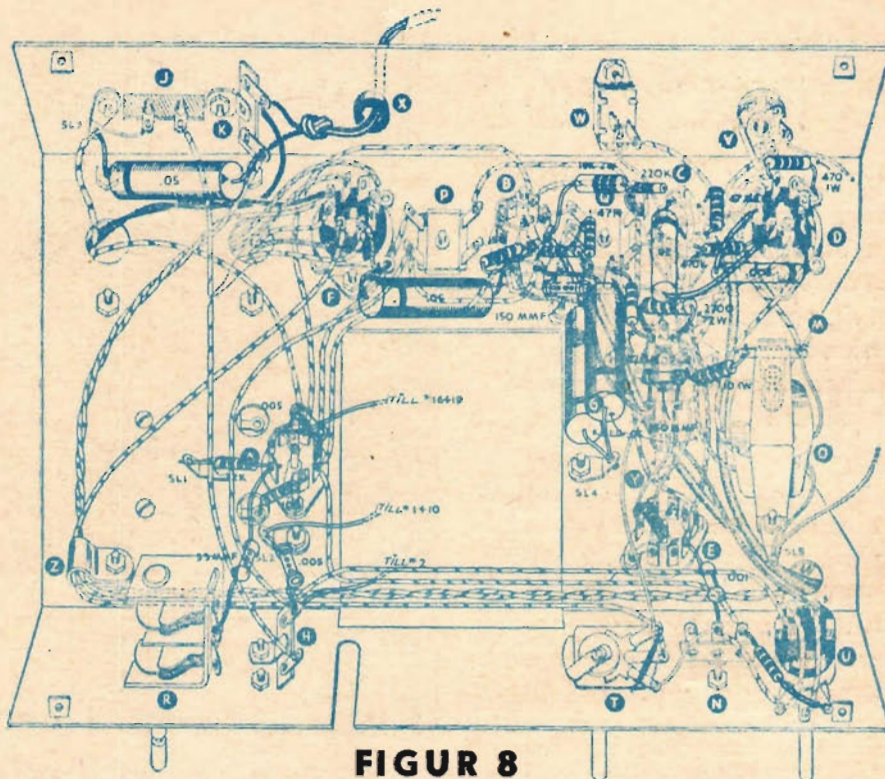
105—125 volt, 50—60 p ~, 45 watt.

Dimensioner:

Längd 295 mm.
Höjd 146 mm.
Bredd 172 mm.

Vikt (byggsatsen): 5,4 kg.

Elektrisk bandspridning.
Uttag: Hörtelefon — beredskap — telegrafi.
Hörtelefonjack.
Störningsbegränsare.
HF-förstärkningskontroll.
Tydlig markering av amatörbanden.



FIGUR 8

(NS). Placera motståndet som fig. 8 visar.

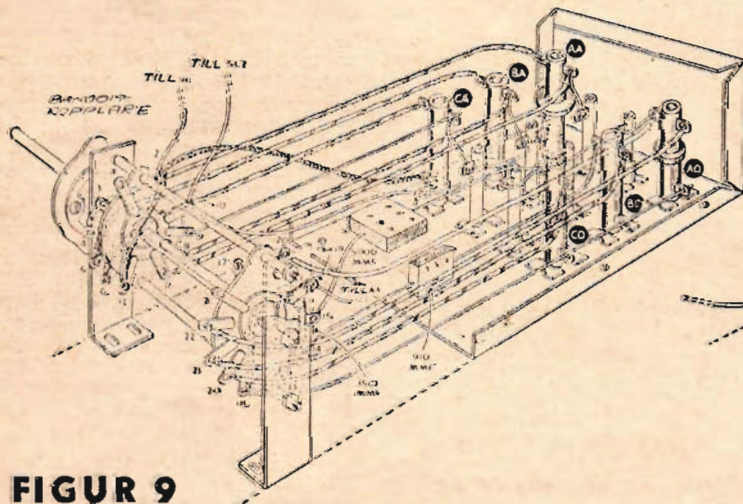
- En kort oisolerad tråd dras från B5 (S) till Q3 (S).
- Placera in en 0,05 μ F papperskondensator mellan SL4 (NS) och kopplingsstödet L. Håll ytterledningen så kort som möjligt. På den andra ledningen trär ni över en bit spaghetti och drar den mellan L3 och L4 till B6 (S).
- Placera en likadan kondensator ovanpå den förra och dra dess ytterledning till SL4 (S) och den andra till L2 (S). Försäkra er om att denna ledning inte kortsluter kopplingsstödet L andra lödöra.
- Placera en likadan kondensator längs bakkanten på chassits uttag mellan kopplingsstödet L och rör-

hållaren F. Dra ytterledningen till jord vid FG4 (S) och den andra till B7 (NS).

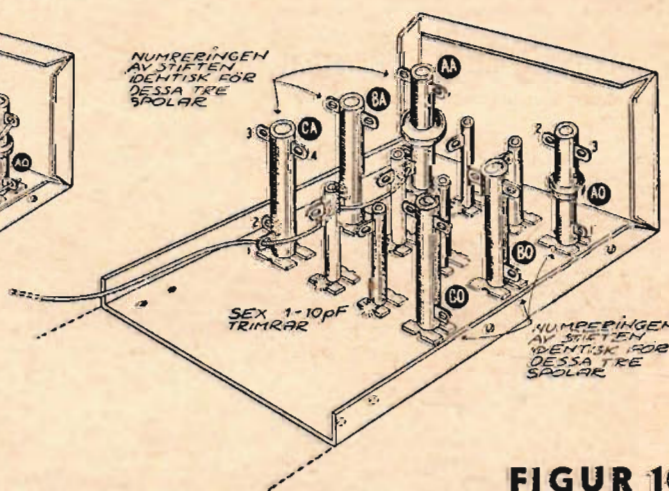
- Ett 150 ohm motstånd (brun-grön-brun) mellan B7 (S) och L1 (NS). Obs! Motståndet och kondensatorerna vid hållarna C och D måste placeras tätt intill chassit runt rörsocklarnas sidor, detta för att undkomma svårigheter vid installation och trådning av telefonjacken. Störbegränsningsomkopplarens kontakter måste klippas korta och boc-kas för att inte komma i kontakt med andra komponenter.
- Ett 220 Kohm motstånd (röd-röd-gul) mellan Q4 (S) och C7 (NS).
- En kort oisolerad tråd dras från C5 (S) till Q1 (S).
- En oisolerad tråd från rörhållaren

C jordade mittstift (S), genom C2 (NS) till C3 (NS).

- En oisolerad tråd dras från C6 (S) till W1 (S).
- En tråd dras från G2 (S) till D8 (NS).
- Kapa till en spiralskärm ca 125 mm. Linda upp spiralen i ena ändan tills ni får en ca 26 mm lång trådände.
- Skala ca 6 mm i vardera änden på en ca 160 mm lång oisolerad tråd och skjut in den i skärmen. Linda skärmens upplindade trådände runt trådens isolering så att den inte kan åka ur skärmen.
- Koppla skärmens ena upplindade trådände till C2 (NS) och lednings-tråden till C1 (NS).
- Dra skärmen under utgångstrans-
(Forts. på sid. 27.)



FIGUR 9



FIGUR 10

PREMIÄR FÖR NYA FIAT 500

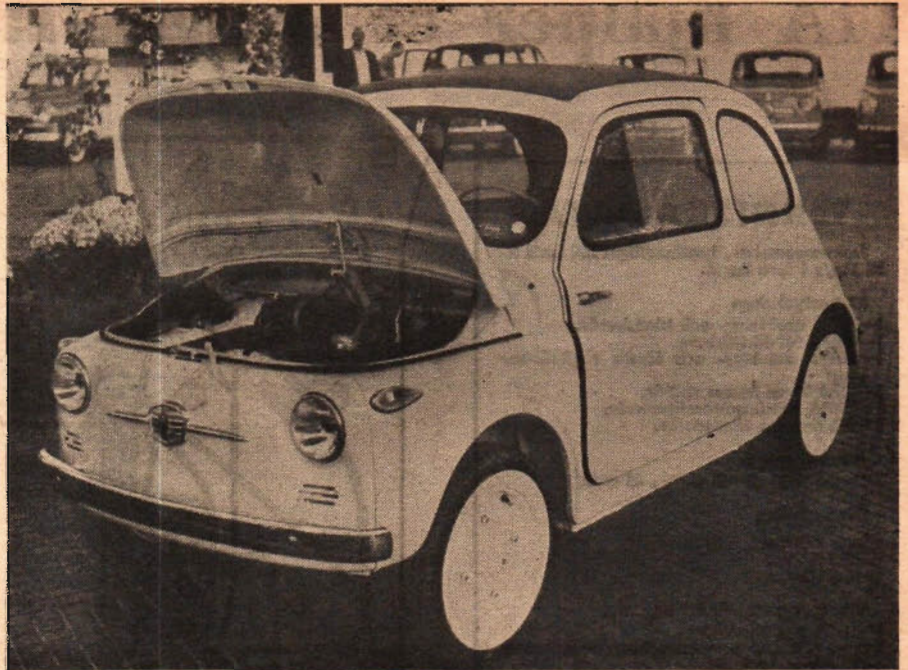
Den länge bebådade nya Fiat-babyn har kommit, och här presenterar TFA nya Fiat 500 i bild. Som väntat rör det sig om en nedbantad version av den vagn typ som fabriken introducerade i och med modell 600.

Fiat 500 har svansmotor, men en annan nyhet är att motorn är tvåcylindrig. Det rör sig dock fortfarande om en fyrtaktare, närmare bestämt med slagvolymen 479 cc och en beräknad toppfart av 85-90 km/tim. Bensinförbrukningen på den nya modellen väntas bli något under 0,5 l/mil, alltså i stort sett densamma som för den tidigare fyrcylindriga modellen.

Fiat 500 har även i sin nya version plats för två vuxna och två barn eller mycket småväxta personer. Utrymmet bak bör nu vara något bättre än på den tidigare, som inte medgav full sitthöjd för en vuxen person i baksätet.

Redan tidigare hade Fiat 500 frontmonterad bensintank och den bibehålls på samma plats. Reservhjulet har också placerats under motorhuv, vilket inte hindrar, att det blir plats över för ett litet men dock bagageutrymme.

Totala längden på vagnen är 2,94 meter, största bredd 1,32 och maxhöjden 1,32 meter. Vikten i körklart skick uppges vara 470 kg och motorstyrkan. Tillgången på förhandstecknade order lär vara god.



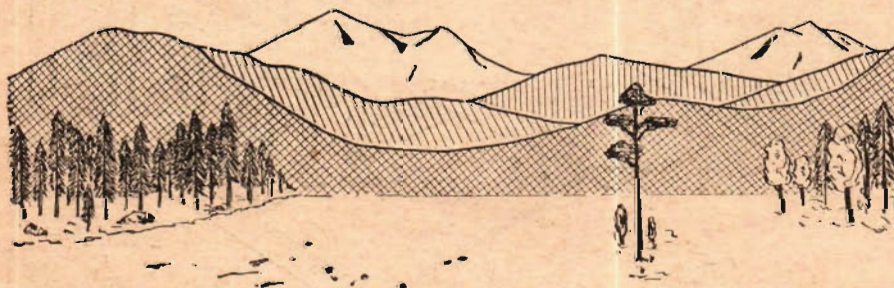
Mycket lätt åtkomliga bagage- och motorrum, soltaket som standard och synnerligen god sikt är några av de egenskaper som utmärker den nya "Lill-Fian". Trots sin litenhet har nya italienska skapelsen påfallande goda utrymme i invändigt. I det yttre påminner den starkt om "storebror" 600.



Vi målar bakgrund till mj-landskapet

Att färgsätta bakgrunden på mj-anläggningen kan vara rätt svårt. Den enkla skissen här nedan med färg-

beteckningar vill emellertid ge en anvisning om de lämpligaste färgvalen för amatören.

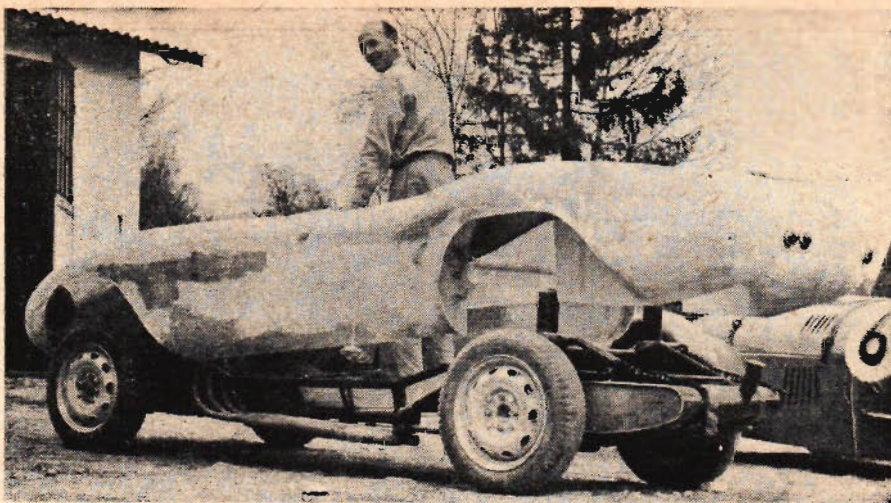


 LJUS-VIOLETT
 BLÅ-VIOLETT
 BLÅ-GRÖNT
 GRÖNT

Himmeln skall alltid vara mycket ljusblå, med skiftning uppifrån och nedåt från mörkare ned till nästan vitt i horisontkanten. I skissen nedan är det längst bort fjälltoppar. Dessa skall målas i mycket ljusviolettt färgton med de i "skugga" liggande partierna i svart eller mycket mörkblått. Önskar man inte fjälltoppar i bakgrunden låter man landskapet sluta med långt bort liggande skogspartier, vilka då ska hållas i mycket mörkt blå-violett. Som huvudregel gäller att skogs- eller höjdpardier utan särskilt framträdande detaljer ska vara mörkare ju längre bort de är belägna. En annan viktig sak är valet av färger. Generellt kan man säga att ju längre bort landskapsformationerna befinner sig, desto mattare ska färgen vara. (plakatfärger). Närmare liggande partier med synliga detaljer bör målas med blanka färger (oljefärger). Mellanliggande partier målas med blandningar mellan dessa båda färgsorter, först mätta färger och detaljer inplockade här och var i blanka färger. Förfar man på detta sätt åstadkommer man på ett enkelt sätt djup i totalbilden, dock under förutsättning att man lagt upp perspektivet någorlunda riktigt.

Lennart Edström.

I all tysthet har det svenska raceresset Erik "Ockelbo" Lundgren knåpat med ett nytt specialbygge. Den här gången gäller det en plastracer, som har alla utsikter att göra sensation på racerbanorna i höst. Den nya "Ockelbo Special" består av ett egenhändigt tillverkat plastkarosseri på ett omkonstruerat Alfa Romeo-chassi.



Brunnet sportåk blir specialracer

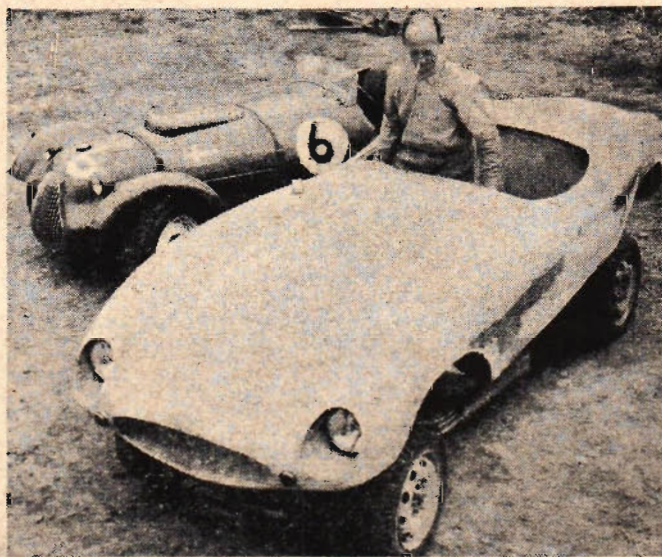
■ "Ockelbo" har byggt upp sin plastracer kring en begagnad Alfa Guiletta Sprint med Velocedelar, d. v. s. specialkamaxel, kolvar och förgasare. Han hade turen att komma över ett exemplar, som inte hade avverkat mer än 800 mil innan en brand spolerade det mesta utom chassi och motor.

Han började med att konstruera om chassit efter egna idéer och flytta motorn längre bak, vilket bl. a. resulterade i mycket god tyngdfördelning och goda vägegenskaper. Karossen är kopierad efter Ferrari 500 Mondial.

— Ca 2 500—3 000 arbetstimmar har jag hittills lagt ned på bygget, berättar "Ockelbo" för TFA. Men så bör det också bli ett krutåk, som man kan vänta sig något av. Karossen väger ren omkring 34 kg och med uppbyggnad omkring 70 kg. Tomvikten blir 525 kg, alltså en ganska fantastisk siffra för en vagn med Giuliettans motor kapacitet. Jag tippar själv toppfarten till 210—220 km/tim.

Motorn kommer, när specialförgasarna har monterats in, att utveckla 90 hk vid 6 000 varv per minut. Volymen är 1 290 cc. Vagnen har spiralfjädrar fram och bak.

Tyvärr lär vi inte få tillfälle att se "Ockelbo Plast" i Kristianstad. Konstruktören själv lutar mer åt en premiär i Karlskoga-loppet, där vagnens extremt låga vikt bättre skulle komma till sin rätt. Vid sidan av jobbet med sin egen vagn har Erik Lundgren också hunnit göra fyra extra karosser. Priset på varje uppskattas till ca 1 500 kr.



	V	E	N	T	I	L	E	R	
	S	E	N	S	A	T	I	O	N
	M	A	R	S	E	B			
	H	A	S	T	P	O			
	K	A	R	T	A	I	N	T	I
	R	Y	M	D	S	K	E	P	P
	O	F	R	A	H	T	I	D	E
	S	T	A	R	T	P	L	A	T
	J	O	R	G	O	T	O	R	O
	H	A	R	S	A	T	E	S	A
	L	P	I	N	A	L	E	S	T
	L	E	G	L	E	S	T	J	B
	A	N	D	S	A	T	S	K	V
	I	L	A	R	S	K	U	B	B
	N	F	E	N	O	H	E	N	O
	A	G	A	T	K	O	P	I	A

Småland fick kryssguld

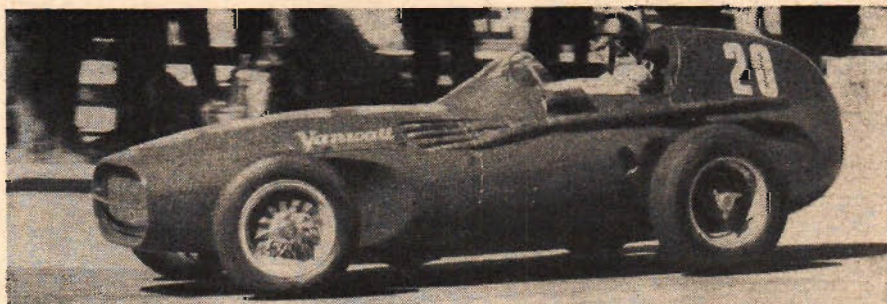
TFA-KRYSS 12: Först öppnade rätta lösning hade sänds in av Sven E. Hedberg, Ravelinsgatan 2, Kalmar, och han vinner alltså femtilappen. 25-kronorspriserna går denna gång till Birgit Risberg, Sövenäs 9 B, Göteborg, och Jan Sitergren, Karlskoga 10, Skövde 3.

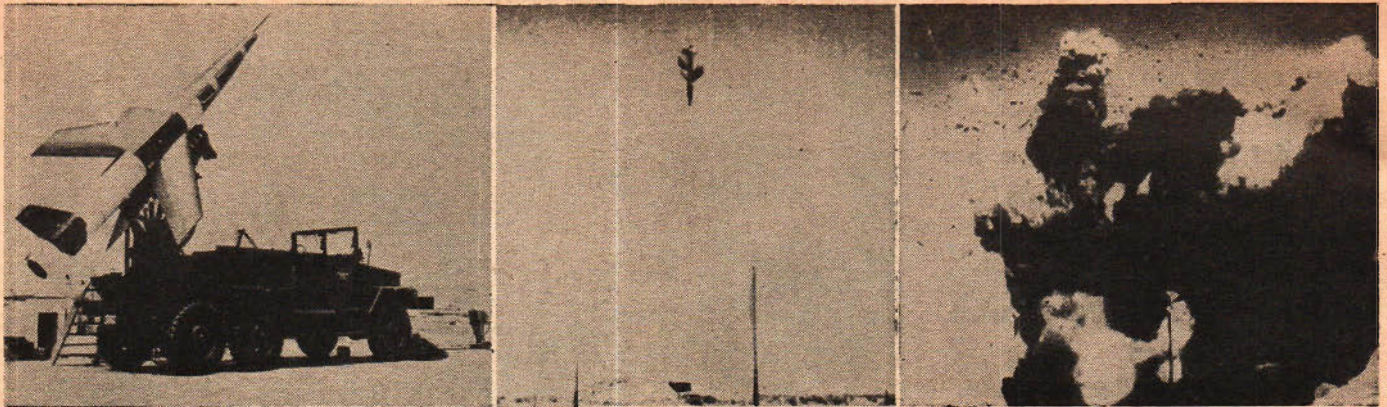
Engelsk racer-comeback

■ Engelsmännen har kommit starkt igen på de kontinentala racerbanorna i år med segrar i bl. a. Spa:s och Nürburgrings GP. Ett av deras starkaste kort är F1-racern Vanwall, miljonären Vandervells speciella skötebarn. Racern tillverkas i två olika versioner, en med lång och en med kort nos, varav den sistnämnda modellen (som syns nedan) knep andraplatsen efter Fangios Maserati i Monacos GP nyligen.

Vanwall är försedd med en rak, fyrcylindrig motor, som i direktinsprutat skick lär ge en effekt av uppåt 290 bromsade hk, en imponerande siffra med tanke på vagnens mycket låga vikt, vilken ger ekipaget en strålande acceleration.

Fjädringssystemet har omändrats en hel del sen förra året. Bakhjulsfjädringen t. ex. består av spiralfjädrar inneslutande teleskopdämpare, vilka fått större kapacitet, än tidigare. Även bromssystemet har ändrats. Alla hjulen är således försedda med skivbromsar, av vilka bakbromsarna flyttats in mot bakaxelns centrum.





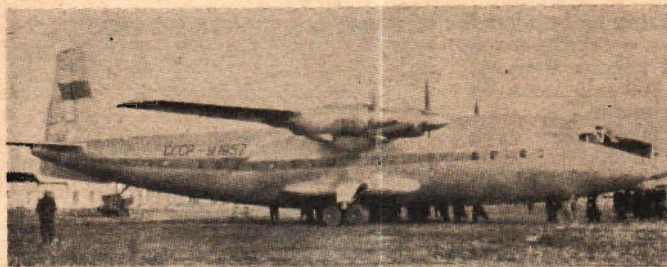
Teknisk rundhorisont

Amerikanska armén har bestämt sig för en ny robot, "Lacrosse", som är avsedd för bekämpning av markmål. "Lacrosse" kan som vänstra bilden visar, fyras av från en jeep, och är alltså synnerligen lättroblig.

Bilden i mitten visar den nya roboten på väg mot sitt mål, och på högra bilden har den just träffat och exploderar.

"Lacrosse" är speciellt avsedd för att stödja luft- eller markstyrkorna genom att tillintetgöra starka fiendeställningar i stridslinjen.

Ryska flyget har berikats med ett nytt transportplan, som kan svälja en hel stadsbuss i sitt stora gap. Det nya planet, som på grund av sitt utseende har fått namnet "Valen" är avsett som trupptransportplan och ska även kunna transportera stora vägmaskiner, bilar och andra långa pjäser.



Ny BMW-vagn får svansmotor

BMW ämnar till hösten släppa ut en fyrsitsig småvagn som får världspremiär på Frankfurt-utställningen. Den kommer att vara försedd med en luftkyld boxermotor. Motorn kommer att ligga bakom bakaxeln och vara lätt tillgänglig. Den blir tvåcylindrig, kortslagig och kommer att få halv-sfäriska förbränningsrum med V-hängda ventiler.

Effekten tas ut vid mycket lågt varv för att livslängden skall bli lång. Topp hastigheten blir 120 km/tim och marschfarten i förhållande till toppfarten hög.

Den amerikanska arkitektens grand old man, Frank Lloyd Wright, har kommit med en ganska originell husmodell, en dubbel igloo av nylonmaterial. Huset hålls helt enkelt uppe av den luft, som används för luftkonditioneringen. Materialet är ett plastmaterial på nylonväv, och vill man flytta, är det bara att släppa ur luften, lasta hela huset på ett lastbilslak och sticka iväg till en ny tomt. Priset för den nya villatypen beräknas i USA till 2 500 dollar, vilket gör ungefär 7 500 svenska kronor. Billigt pris för ett helt luftslott.

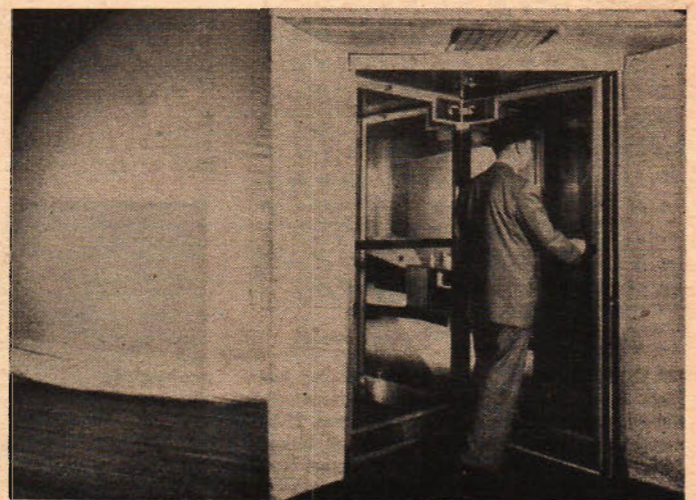
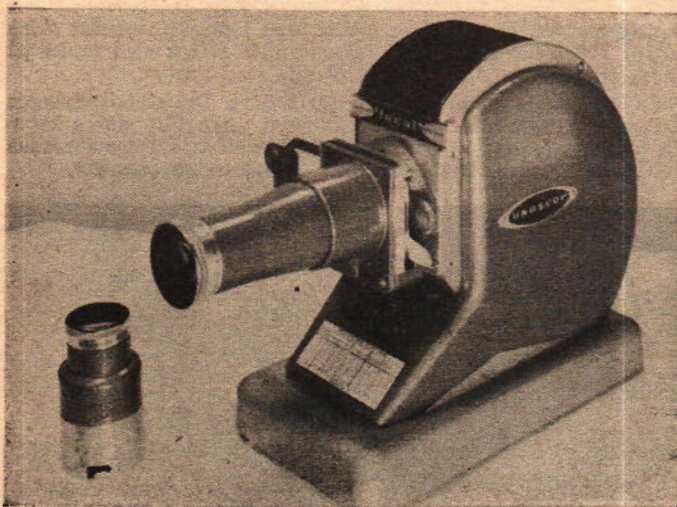
Premiär för ny svensk projektor

Den populära svenska Unoscop-serien kommer till sensommaren att utökas med en projektor av helt ny konstruktion med typbeteckningen "focal". Projektorn består av en grundutrustning med 250 watts lampa och värmskyddsfilter samt en utbyttbar projektordel för antingen 5×5 eller 7×7, bestående av objektiv, komplett asfäriskt kondensorsystem och växelram för monterade bilder. Det finns två objektivbrännvidder att välja på för varje format, nämligen 80 eller 100 mm för småbildsdi och 135 eller 200 mm för 6×6-bilder. Projektorn kan kompletteras med såväl bildbandhållare som hållare för växelmagasin av GePe:s eller Brauns fabrikat och som

extra tillbehör levereras en tystgående fläkt, monterad i ett särskilt underrede (se bilden).

Av övriga konstruktionsdetaljer kan nämnas inbyggd strömbrytare för samtidig påkoppling av lampa och fläkt, centeringsanordning för lampan, läslucka, bekväm höjdställning, 3-väggigt lamphus samt skala med uppgifter om bildstorleken för olika brännvidder och projektoravstånd.

Unoscop FOCAL kostar i standardutförande för 5×5 med Unotar 2,8/80 mm 180 kr exkl. lampa. 7×7-tillsatsen med kompl kondensorsystem och objektiv 3,0/135 mm kostar 175:— och fläkttillsatsen 75:—.



Teknisk PRESSREVV

En ny bil har konstruerats i Australien där den även kommer att tillverkas introduceras inom kort. Den kommer att byggas vid British Motor Corporations nya stora fabrik i New South Wales.

Nyligen gjorde 1277 bilar resan över Atlanten på ett och samma fartyg. Det var det engelska fartyget Silverpoint som på sin jungfruresa skeppade denna rekordlast från England till Los Angeles. Bilarna var av typerna Metropolitan, Austin A 55 och Austin-Healey.

Modell-SM i det våta

1957 års SM för modellracerbåtar kommer på uppdrag av SMU att anordnas av Solna Modellracer Club lördagen den 17 och söndagen den 18 augusti. Tävlingsplatsen blir i år förlagd till Svea Ingenjöreregementets område (Ing I) som välvilligt ställts till förfogande. En utmärkt "tävlingssjö" står till disposition. Lämplig spåragnslinje från Stockholm är linje 15 mot Sundbyberg. Ing. I ligger ca 1000 m norrut på Uppsala-vägen från hållplatsen vid Haga Norra Grindar.

Programmet får följande utseende:

Lördag: Uttagning. Start kl. 13.00, 2 heat. (De 5 bästa båtarna går till final).

Söndag: Final. Start kl. 10.00 2 heat.

Följande klasser körs:

Utboardare, max 1 cc.	
Inombordare 0—1,5 cc	
" 1,51—2,5 cc	
" 2,51—5 cc	
" 5,1—10 cc	

Startavgift 3 kr per båt. Skriftlig anmälan ställes till Bo Trysén, Jenny Linds gata 12, Hägersten. Senaste anmälningsdag 12/8 1957.



En svensk sjöofficer, kapten Göran Tengwall, har kommit med en smått sensationell uppfinning, en radarplottings- och manöverapparat, som väsentligt förenklar navigeringsarbetet till sjöss. Den nya apparaten, "Flott-Man" kan användas till alla slags radaranläggningar och värdet ligger främst i, att den medger betydligt snabbare beräkning av nödvändiga manövrer. Om t.ex. två fartyg vid gång i dimma skär varandras kurs, skulle det med nuvarande metoder ta minst 3 minuter att beräkna en säker undanmanöver. Kapten Tengwalls apparat medger samma beräkning på 10—15 sekunder, och beräkningen blir säkrare, eftersom man omedelbart kan se, om det andra fartyget ändrar eller inte. Kapten Tengwall, som arbetat på sin uppfinning sedan 1953, är för närvarande verksam som chef för flottans radarskola.



I kretsen av ett ungdomligt och intresserat auditorium ute på sitt köra tekniska museum trivs intendent och filosofie hedersdoktor Torsten Althin allra bäst. 70 000 personer besöker museet årligen.

Tekniska Museet dag och natt

"Världens äldste museidirektör" är TORSTEN ALTHIN, sedan 33 år tillbaka intendent på Tekniska Museet i Stockholm. Nyligen fyllde vår framgångsrike museiskapare 60 år och jubilerade med ett gästspel i det berömda engelska turboprop-planet Britannias chefs-pilotstol. Den mest glädjande och överraskande födelsedagshyllningen, Wenner-Greenska Samfundets nya anslag för att möjliggöra civilingenjör Tarsten Wilners fortsatta experimentverksamhet på museet, låg i alla fall och väntade vid återkomsten till Tekniska Museet, berättar den verksamme intendenten för TFA i en specialintervju.

— Arbetet för Tekniska Museet fick även denna gång gå före födelsedagsfirandet, men båda går bra att kombinera, försäkrar Torsten Althin.

— Min första jämna födelsedag, sedan jag 27 år gammal blev Tekniska Museets chef, tillbringade jag på tjänsteresa i Falu gruva och Korså älderdomliga Lancashire-smedja. 40-årsdagen blev undantaget som bekräftar regeln. Då var jag med familjen på Boo i Värmdö, där jag bodde som 5-åring.

50-årsdagen var vikt för föredrag i Manchester om Tekniska Museet inför The British Museums Association och nu på 60-årsdagen var det Bristols tur, delvis i samma ärende, men framför allt för att i chefs-pilotens stol uppleva den berömda "Britannia", som just återkommit från sina senaste rekordresor och dagen därpå skulle flyga till Johannesburg non-stop.

På programmet stod också ett besök i London på Science Museum, som blev illa åtgånget under kriget och som nu håller på att genomgå en förnyelse. Än-

nu intressantare var att se det nya tekniska museet i Birmingham, där engelsmännen friskt anammat djärva idéer och på mycket kort tid fått fram oerhört värdefulla historiska samlingar. De monteras just nu upp i en f. d. fabrik, vilket ger den rätta miljön.

Ett intellektuellt nöjesfält

— Jag har alltid arbetat för och efter principen att museerna ska ställa ut på ett naturligt sätt. Med sådana riktlinjer för ögonen grep jag mig verket an att skapa ett tekniskt museum åt vårt land. I 37 år har jag varit med i gamet och är nu "världens äldste museidirektör" samt president i The International Council of Museums Committee for Technical and Science Museums, men huvudprincipen för mitt arbete gäller alltjämt, konstaterar Torsten Althin.

— Mest lär man sig av det dagliga livet kring sig. Nu i England var jag

(Forts. på sid. 28.)



TFAE

**DX-ing
och
RK-hjälp**

Nyigen har hundratals eller kanske tusentals svenska DX-are lyssnat till Internationella Rödakorskommitténs försökssändningar från Schweiz. Hörbarheten har i allmänhet varit god och många svenska lyssnarrapporter har avsänts till RK.

Det är nu sju år sedan Röda Korsets försökssändningar började. Dessförinnan hade Röda Korset anordnat speciella sändningar som ett led i sin hjälpverksamhet, bl. a. ca 5 000 timmar från 2 maj 1945 till slutet av 1948.

Vad är nu avsikten med försökssändningarna? Naturligtvis vill man få klarlagt hur långt dessa sändningar kan nå, så att man vid ofredstid eller vid andra tillfällen då Röda Korset bedriver betydande hjälpverksamhet, vet hur långt man kan nå med radios hjälp.

En utförlig statistik har utarbetats över alla inkomna lyssnarrapporter, vilka var 2 660 till antalet för försökssändningarna 1956. Av dessa kom 2 004 från enskilda kortvägsllyssnare. Sverige toppar statistiken med 413 rapporter som talar om god hörbarhet och 48 som säger att sändningarna hörts dåligt. Dessutom har sju bandinspelningar insänts från Sverige.

Andra länder som kan nämnas i statistiken är Väst-Tyskland med 391 goda rapporter, Frankrike 229, England och Spanien vardera 132 samt Italien 128. Det är mest från europeiska länder som rapporterna kommit, men från Nya Zeeland kom 17 goda och 12 dåliga rapporter och från Japan var antalet sammanlagt 11 st rapporter.

Alla inkomna rapporter har Internationella Rödakorskommitténs "Broadcast and Television Section" registrerat

med nålar på en karta. Bilden längst ned till vänster visar resultatet av det noggranna statistikarbetet. De mörka nålarna markerar dåliga rapporter, men för Sverige dominerar de nålar som har en ljusare nyans. Vita nålar markerar insända bandinspelningar. Vid bearbetningen av det inkomna rapportmaterialet har man tagit reda på var respektive adressort i de olika länderna är belägen — ett mycket omfattande arbete, vilket visar hur högt Internationella Röda korskommittén värdesätter inkomna lyssnarrapporter.

Hugo Gustafsson.

TFAE:s diplom

Rikstävlingsegraren Stig Dahlberg, Luleå, blev den förste som tilldelades TFAE:s nya gulddiplom för QSL från minst 100 länder. TFAE:s högsta utmärkelse har också erövrats av Sten Tegfors, Enskede, Bengt Hausenkamp, Klinton, Ulf Jangestam, Katrineholm och Inge Gustafsson, Virserum.

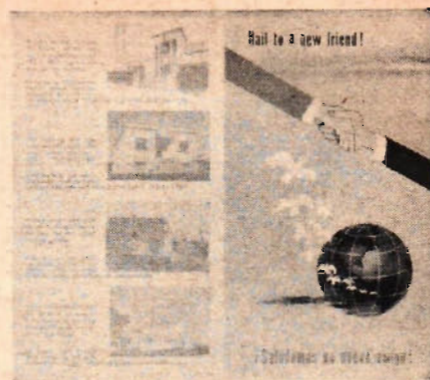
Silverdiplom för 50 olika länders QSL: Björn Persson, Idkerberget, Per-Olov Sjöden, Gävle, Stig Helsing, Surahammar, Jean-Guy Jambis, Vällingby, Jan Olsson, Trelleborg, Sune Sundberg, Skellefteå, Leif Weidefalk, Uppsala, Jan-Olof Pettersson, Överhärnäs.

Diplom för 25 olika länders QSL: Lars-Eric Svensson, Kvinnum, Roland Nilsson, Kristinehamn, Jan Nilsson, Osby, Bror Andersson, Sjögestad, Jan-Håkan Nylund, Benäs, Finland, Göran Johansson, Lyckåsgård, Roland Nilsson, Kristinehamn, Nils-Olof Carlsson, Halmstad, Bertil Nibrant, Kristinehamn, Lars Lind, Olsbacka, Göran Sundqvist, Sundåsen, Gerhard Schönbeck, Malmö, Knut Pettersson, Vollsjö, Rolf Johnson, Jenny, Bo Lindberg, Bäcksjö, Lars-Olof Odland, Östersund, Stig Fransson.



Armed Forces Radio Service

i USA har sändningar både från New York och Los Angeles. Olika verifikationskort sändas för rapporter till dessa båda stationer. På bilden ovan visas det QSL-kort som man får som svar på rapporter som gäller sändningar till Europa från den amerikanska östkusten.



Från Sao Paulo

En trevlig folder med inskriven verifiering av den sända rapporten, kan man få från Radio Difusora i Sao Paulo i Brasilien. Två sidor ur foldern avbildas härövan. Stationen sänder på följande frekvenser: ZYB-7 6095 kp/s 25 kW, ZYB-8 11 765 kp/s 25 kW och ZYB-9 15 155 kp/s 7,5 kW.

Svenska sändningar

från Radio DDR, Berlin förekommer varje dag utom söndagar kl 20.03, 22.00 och 24.00 på 80,83, 41,96 och 49,06 meter. Varje måndag sportkrönika och på torsdagarna lyssnarrapporter.

Ny klubb i Skåne

I Landskrona har några DX-are med Stig Radsjö bildat en klubb som fått namnet Eterfantomerna. Klubben har anmälts som lokalklubb till TFAE. DX-are i Landskrona och från andra platser som önskar bli medlemmar, kan skriva till Eterfantomerna, c/o Stig Radsjö, Rönnebergsg. 18, Landskrona.

— Björn Kinberg, Box 49, Skruv efterlyser DX-are för att bilda en klubb i Småland.

— Trollbättans DX-Klubb heter en ny klubb som bildats genom sammanslagning av Polhems DX-Klubb och TDXC. Den nya klubbens adress är Magasinsgatan 2, Trollbättan.

— DX-Klubben HAM har utökat sin verksamhet och fått två nya distrikt med särskilda styrelser. Adresserna till dessa är DX-Klubben HAM, distr. 3, c/o B. Rydell, Nordskogen, Huskvarna 2, och DX-klubben HAM, distr. 4, c/o B. Hellbom, Syster Ainas gata 5, Buteborg C.

Svalans DX-Club

I Hälsingborg började nytt verksamhetsår 1 juli. Upplysningar om klubbmästerskapstävlingarna, vars första etapp går i juli, kan erhållas från klubben om man skriver till adressen Kärrgatan 6, Hälsingborg. Slutsegrare i 1956/57 års klubbmästerskap blev Georg von Ilfinskiy, Stockholm. Majetappen vanns av Torsten Wessel, Malmö.

Tips om lyssning

Från Bengt Olsson, Boden, har följande tips kommit:

R. Tupi de Sao Paulo, Brasilien kl 22.50—3.00 på 11765 kp/s = 25,50 m. QRK 2—4, QSA 3.

R. Nacional de Rio de Janeiro, Brasilien kl 24.00 på 6147 kp/s = 48,80 m QRK 3, QSA 3, QRM. Även på 30,86 m = 9720 kp/s QRK 4, QSA 4—4.

R. Difusora de Sao Paulo, Brasilien kl 1.00 på 6095 kp/s = 49,22 m QRK 3, QSA 3.

R. Bandeirantes, Brasilien 25.16 m = 11925 kp/s kl 23.30 QRK 2—3, QSA 3, QRM.

R. Globo, Rio de Janeiro, Brasilien kl 0.15 på 6035 kp/s = 49,71 m QRK 3—4, QSA 3.

R. Clube de Paranaense, Brasilien kl 0.45 på 6015 kp/s = 49,63 m QRK 2—3, QSA 2—3, 7,5 kW, QRM från RIAS, Berlin.

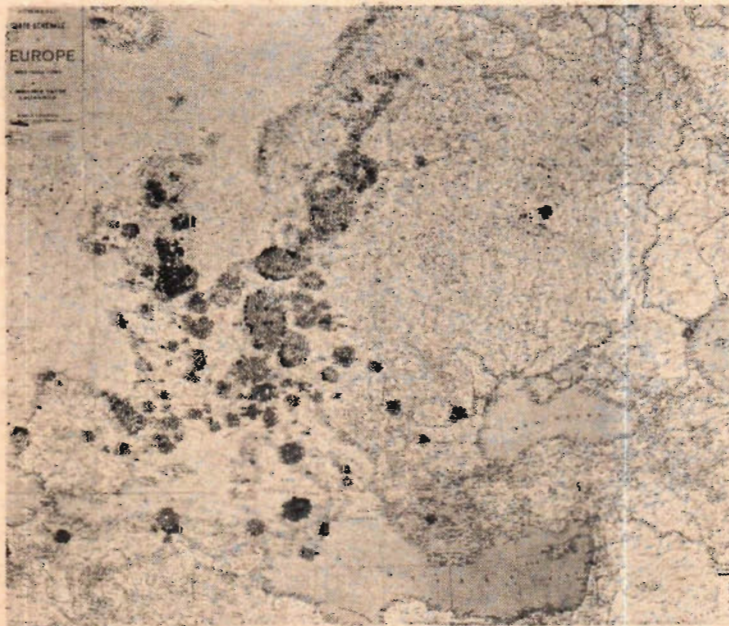
Lennart Toll, Hultsjö, presenterar följande tips:

Kl 1.00, Radio Belgrano, Buenos Aires, Argentina på 6990 kp/s = 49,26 m, QSA 4, ORK 3.

Kl 1.30 Radio Nacional del Peru på 6082 kp/s = 49,32 m, QSA 4, QRK 3.

Kl 2.00 Radio Carve, Uruguay på 6165 kp/s = 49,74 m, QSA 3, QRK 3.

Kl 4.30 Radio Gazeta, Brasilien på 6985 kp/s = 50,98 m, QSA 4, QRK 3.



Sverige toppar klart den lyssnarstatistik, som Internationella Röda Korskommittén grundat på basis av sina försökssändningar från Schweiz. Over 400 DX-rapporter har nämligen sönts in till organisationen från Sverige. På kartan t. v. visar de mörka områdena varifrån huvuddelen av RK-rapporterna kommit.



Pigge vinnaren i skolungdomsklassen i TFAE:s jubileumsriktävling, 17-åriga skåningen Ingmar Tufvesson (sittande) diskuterar DX-ing med Ingvar Ekdahl (t. v.) och brodern Jan Tufvesson. I samband med vårt besök i Skåne gjordes ett TFAE-program, inspelat på Grundig-bandspelare.



Rektor Arne Lundgren i Simrishamns Samrealskola — det är där vinnaren i TFAE:s skolungdomstävling går — medverkade välvilligt i ett specialprogram, som TFAE:s utsände gjorde vid Skåne-besöket. Här intervjuas rektor Lundgren (t. v.) av ordföranden i TFAE, redaktör Hugo Gustafsson. Intervjun sänds i höst över flera stationer.

KORTVÅGSLYSSNING NYTTIG HOBBY BÄSTE DX-AREN FRÄMST I SKOLAN

Segraren i skolungdomsklassen i Teknik för Allas Eterklubbs jubileumsriktävling, Ingmar Tufvesson, Vallby-Salarp, medverkar nu i radioprogram som sänds av stationer på olika platser i hela världen. TFAE har gjort inspelningsbesök i Simrishamns Samrealskola och hemma hos Ingmar och här presenteras vinnaren.

Ingmar Tufvesson bor i en historisk bygd, bara någon kilometer från den gamla skånska borgen *Glämingehus*. Men det är också en bygd, där radios och televisionens framsteg märks mer än på många andra platser. Där förr storkarna hade sina bon på taken reser sig nu en skog av TV- och UKV-antennar.

Skåne har många framgångsrika DX-are och bland de yngre intar Ingmar Tufvesson en särställning. Han har, trots att han inte är mer än 17 år, hunnit med att vara riksmästare i TFAE:s DX-mästerskap en tid, vunnit en riksomfattande kortvågssjakt samt nått en fin placering i en TFAE-tävling för två år sedan. Nu vann Ingmar skolungdomsklassen och kom dessutom på prisplats i Jubileumsriktävlingens huvudklass. Han blev förresten den ende i Jubileumsriktävlingen som erövrade guldplomb i båda klasserna.

I de program som inspelats för TFAE:s internationella sändningar medverkar även rektor Arne Lundgren, Simrishamns Samrealskola, där Ingmar avlade realexamen i våras. Av rektor

Lundgrens radiouttalande framgår att Ingmar Tufvesson var bäste eleven i sin klass. Både rektorn och eleven är f. ö. överens om att kortvågsslyssningen är en nyttig hobby.

Hemma hos familjen Tufvesson i Vallby prästgård — Ingmars far är arrendator på prästgårdsbostället — samlades byns unga DX-are för att vara med vid överlämnandet av det stiliga första priset och vid radioinspelningen.

Den fina *Centrum*-mottagaren *Samba* beundrades och provades med gott resultat. Tjugotalet tyska UKV-stationer kom in med mycket god styrka och hörbarhet och Ingmar hade faktiskt svårt att slita sig från apparaten...

Intresserade var också Ingmars äldre

bror, Jan, och grannen Ingvar Ekdahl. Båda är duktiga DX-are, fastän de inte lyckats nå så stora framgångar som Ingmar. Ingvar Ekdahl har för övrigt börjat ägna sig åt en annan fascinerande hobby — TV-DX. Han kom med i SM-tävlingen från början och ska försöka nå en god placering i den hårda konkurrensen.

Inspelningsen i TFA-regi med skolungdomsettan blev mycket lyckad. Ingmar Tufvesson berättade i TFAE-intervju om sina DX-kontakter, bl. a. om sina brevvänner i främmande länder som han fått genom kortvågsslyssningen. Vad han hade att säga i övrigt kan vi alla få höra, då programmet så småningom utsänds över olika utländska stationer.

DX-KUNGEN HAR ORDET

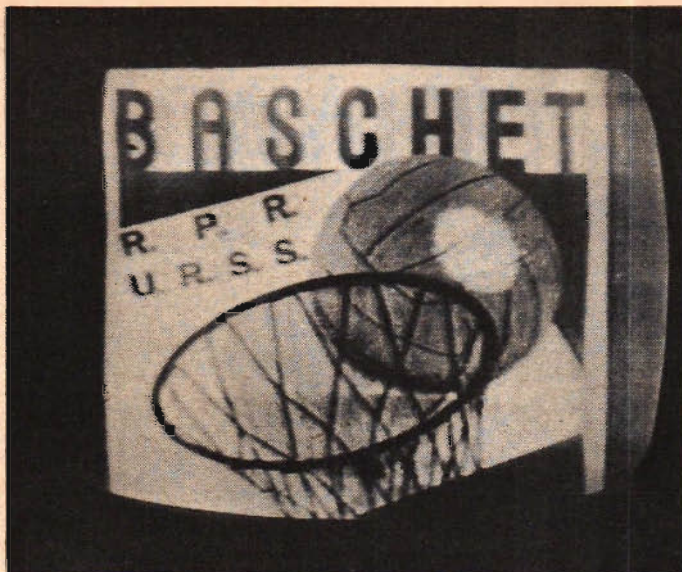
Hur bli en god DX-are? På den frågan kan man ställa många aspekter. Alla DX-are vet till exempel, att det inte går att sätta sig ner vid sin radioapparat med förvisning om att vid första försöket kunna fånga in signalerna från en exotisk radiostation. Det kan ta veckor, månader, ja år i anspråk att få tag på en viss "rar" station. Saken kompliceras kanske av det faktum, att det kan vara ännu svårare att få svar från den åtråvärda stationen än att höra den.

Med utgångspunkt från detta faktum kommer vi nu in i frågans brännpunkt, och jag frågar: "Varför inte vara idealist, en DX-idealist"? Ge något utåt tanke på att få något igen. Fatta tex

(Forts. på sid 28.)



RIKSTÄVLINGSSEGRAREN Stig Dahlberg, vilken här ger en rad värdefulla och sökkunniga råd till DX-are, ses ovan med TFAE:s ståtliga vandringspris.



Flora av deltagarna i TV-DX-mästerskapen har fått i denna originella vinjettbild från ett rumänskt sportreportage. Det är en basketboll och en "målkasse" och Bertil Pettersson i Skillingaryd fick högsta kvalitetspoäng samt en s. k. svårighetspoäng för denna bild.



Omisskänligt orientalisk prägel har denna TV-bild, som ingår i den laddning engelska televisionsfotos, som den flitige Skillingaryd-Pettersson också har sänt in till den rikspopulära TFA-tävlingen. För denna "shejkbild" fick f. ö. smålänningen tre extra-poäng med hänsyn till mottagningsvärigheterna.

TRETTON TV-LÄNDER I SM

■ De ovanligt goda konditionerna för DX-mottagning sätter sin prägel på andra etappens tävlingsbidrag till Svenska mästerskapen i TV-DX. Sammanlagt tretton olika länders TV har mottagits under den månadslånga etappen och flera av deltagarna har sänt in bilder från 10, 9 eller 8 olika länder.

Ofta förekommande i tävlingsmaterial är TV-bilder från Rumänien, Tjeckoslovakien och Schweiz. Även Polen, Belgien och Frankrike är ovanligt rikt representerade bland de insända bilderna.

Resultatet från andra etappen presenteras i kommande nummer, då över 50 deltagares poängsiffror publiceras. Till dess ska vi titta litet närmare på tävlingsbestämmelserna, som deltagarna nog bör rätta sig efter litet mera vid insändandet av bilderna för tredje etappen. Dessa bilder ska vara insända senast den 1 augusti.

För att verifiera mottagna TV-sändningar ska deltagarna fotografera bildrutorna. På baksidan av insända foton anges från vilket land sändningen kommer, datum och klockslag för mottagningen, uppgift om kanal samt om även ljud mottagits samtidigt som bilden.

De foton, som insänds som verifierationer för mottagna TV-sändningar, bör hålla ett format som inte understiger i detta fall mycket lämpliga 6x6 cm. TV-bilden bör vidare uppfylla hela fotot.

Poäng ges endast för identifierade bilder. Om deltagare är osäker på vilket lands sändning han fått in på TV-skärmen, bör ändå bilden med alla aktuella uppgifter insändas, så att tävlingsjuryn får tillfälle att söka identifiera den.

När tävlingsbilder sänds in bör de sorteras upp nationsvis för att underlätta bedömningen. Till andra månads-etappen inkom mer än 1.100 foton, och det är därför viktigt att tävlingsreglerna följs — det underlättar arbetet.

Tävlingsjuryn består av DX-Alliansens sekreterare Jan Erik Räf, TV-specialisten ing. Sven Eneborn och TFA:s ordf. Hugo Gustafsson.

Tävlingsbilderna insänds under adress, TV-DX-SM, Teknik för Allas Eterklubb, Box 3137, Stockholm 3.

Insända tävlingsbilder står till tävlingsledningens fria disposition. Utvalda bilder med uppgift om insändare publiceras i TFA under tävlingen.



Vem är egentligen den här TV-figuren? Om någon av TFA:s televisionsbitna läsare kan ge något tips på den punkten är ni välkomna med några rader. Fotot ingår nämligen i Skillingaryd-Petterssons kollektion under rubriken "Oidentifierad". Upplysningvis kan omtalas att bilden mottogs den 18 maj på kanal 3 och med östnärriktning söderut.

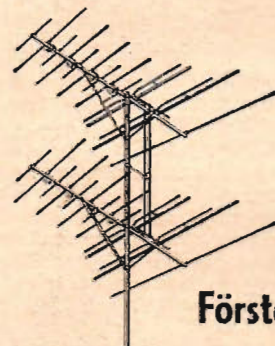
SM i TV-DX 1957

Tävlingsstid 16 april — 15 oktober. Den som når högsta sammanlagda poängsumma under fem av sex månads-etapper koras till slutsegrare och svensk mästare. Tredje etappen slutade 15 juli och den tredje pågår till den 15 augusti.

Fotografier av TV-bildrutor från tredje etappen ska insändas till TV-DX-SM senast 1 aug. och för fjärde etappen senast den 1 sept. 1957. Bilderna poängbedöms av tävlingsjuryn enligt följande system:

- 10 poäng erhålles för varje mottaget land.
- 1 poäng för varje uppfattbar bild, som identifierats, dock högst 10 antalspoäng per land och etapp.
- Extrapoäng kan dessutom erhållas:
 - 1—3 extrapoäng för god bildkvalitet (skärpa och störningsfrihet).
 - 1—3 extrapoäng för mottagning från sändare som visar sig särskilt svår att fånga.
- På baksidan av varje insänt foto ska anges deltagarens namn och fullständiga adress samt datum och klockslag för mottagningen. Dessutom anges på vilket kanal mottagningen skett och om även ljudet uppfattats. Om möjligt bör också det land från vilket mottagningen skett noteras.

SM gäller individuell tävlan och samarbete mellan två eller flera personer är förbjuden. Tävlingsbilderna ska insändas etappvis. De står till tävlingsledningens fria disposition. Utvalda bilder publiceras i TFA under tävlings gång.



Första pris

FINA PRISER PÅ SPEL

Första pris: Komplet antennutrustning för TV-DX-mottagning, bestående av 2-vånings bredbandsantenn Winegard Super Ceptor för mottagning inom alla kanaler, CDR automatiska antennerotor, antennmast med alla tillbehör, kabel och isolatorer samt övriga detaljer för monteringen.

Andra pris: CDR Automatiska antennerotor i elfenbensvit köpa.

Tredje pris: Winegard Super Ceptor bredbandsantenn.

Dessutom utdelas ytterligare 25 priser. Priserna är skänkta av Centrum Radio, AB Gylling & Co.

Gulddiplom tilldelas de 10 främsta i sluttävlingen och till etappsegrarna. Silverdiplom tilldelas de 25 näst främsta i sluttävlingen och till de 5 näst främsta i etapptävlingsarna. Bronsdiplom tilldelas övriga deltagare som når sammanlagt 25 poäng i sluttävlingen.

Trevligt semesterknåp . . .

(Forts. från sid. 19.)

- formatorns blå och röda ledningar genom 12 mm:s håler under HF-kontrollen. Fäst den provisoriskt på chassits översida.
- Ett 470 ohm, 1 watt, (gul-violett-gul) mellan C3 (S) och D5 (NS).
 - Ett 4,7 Mohm motstånd (gul-violett-grön) mellan C1 (S) och C2 (S). Mycket korta ledningar.
 - En oisolerad tråd från D1 (S), genom D2 (S) till jordögglan DG1 (NS).
 - Ett 470 ohm, 1 watt, (gul-violett-brun) mellan D8 (S) och DG1 (S).
 - Koppla en 0,005 μ F papperskondensators ytterledning till D3 (S) och den andra till D6 (S). Använd spaghetti och se fig. 8.
 - Koppla en 0,02 μ F papperskondensators ytterledning till C7 (S) och den andra till D5 (NS). Se fig. 8.
 - Ett 10 ohm, 1 watt (brun-svart-svart) mellan M1 (S) till kondensatorhållarens jordögla närmast utgångstransformatorn.
 - Dra en tråd med spaghetti från W2 (S) till D5 (S).
 - Montera in telefonjacken V, se fig. 7.
 - En tråd dras från V3 (S) till M2 (NS). Se fig. 8.
 - Utgångstransformatorns båda korta kopparledningar dras till M2 (S).
 - En ca 115 mm lång spiralskärm lindas upp i båda ändarna tills man får ca 20 mm långa trådstumpar. Skala en ca 150 mm lång tråd i vardera änden och träd in den i skärmen. Koppla skärmens ena trådände till kondensatorhållarens jordögla (S) närmast chassits stora uttag och ledningstråden till L4 (NS).
 - Dra skärmen rak till 12 mm:s hålet under HF-kontrollen U. Fäst den provisoriskt på chassits översida.
 - En 150 pF keramisk kondensator mellan L3 (S) och L4 (S).
 - En tråd dras från H1 (NS) längs chassits framkant till U1 (S).
 - En tråd dras från L1 (S), parallellt med kopplingsstödet L och till U3 (NS).
 - En tråd dras från N3 (NS) till U4 (NS).
 - En tråd dras från U4 (S) till U2 (S).
 - En tråd dras från U3 (S) till U5 (S).
 - En tråd dras från A6 (S) längs chassits framkant till H3 (NS).
 - Ett 15 kohm motstånd (brun-grön-orange) mellan N3 (S) och U6 (S). Använd spaghetti.
 - En oisolerad tråd dras från T3 (S) till N2 (NS).
 - En 0,001 μ F keramisk kondensator mellan N2 (S), genom E5 (S) till E6 (S).
 - En kort oisolerad tråd dras från rörhållarens E jordade mittstift (S) till E3 (S).
 - Ett 47 kohm motstånd (gul-violett-orange) mellan E1 (NS) och E7 (NS).
 - En 0,05 μ F papperskondensators ytterledning till SL3 (NS) och den andra till K2 (NS).
 - En kort oisolerad tråd dras från J1 (S) till SL3 (S).
 - BFO spolen är komplett med spole,

- trimkärna och klammer. Skjut in spolens gängade ände från chassits insida vid Y. Den gula markeringspunkten på spolförmen ska vändas framåt.
- En oisolerad tråd dras från Y1 (S) till E1 (S).
- En oisolerad tråd dras från Y2 (NS) till T1 (S).
- En oisolerad tråd dras från Y3 (S), genom E2 (S) till E7 (S).
- En 150 pF keramisk kondensator mellan Y2 (S) och Y4 (S).
- Koppla utgångstransformatorns lösa tråd till SL5 (S). Lämna ett hål öppet i SL5 för en senare lödning. Se noga till att inte lindningarna på de sex spolarna rubbas. Placera monteringsplåten som visas i fig. 9. Observera läget av lödöronen.
- Montera in band "A" antennspole vid AA på samma sätt som BFO-spolen. Numret är 40—37.
- Montera in band "B" antennspole vid BA. Nr 40—39.
- Montera in band "C" antennspole vid CA. Nr 40—41.
- En oisolerad tråd dras från AA1

- (S) till CA1 (NS).
- En oisolerad tråd dras från BA1 (S) till CA1 (NS).
- Koppla en ca 6 cm oisolerad tråd till CA1 (S). Lämna den andra änden fri. Obs! Se noga till att inget tenn runnit ned och bildat kontakt med andra delar. I fortsättningen löds varje trimmerkondensators klammer fast i spolfästets hörn.
- Alla sex trimrar är lika och monteras på samma sätt som spolarna. Montera och löd fast dem i de mindre hålen i plåten. Obs! lödöronas läge. Endast ett lödöra för varje trimmer syns.
- Montera in band "A" oscillatorspole i läge AO. Nr 40—38. Innan klammern placeras på spolen sätts järnpulverkärnan in från insidan.
- Montera in band "B" oscillatorspole i läge CO. 40—42.
- Montera in band "C" oscillatorspole i läge CO. 40—42.
- Obs! Innan ni fortsätter bör ni försäkra er om att spolcentralen är rätt kopplad och att alla lödnabbar har det läge som visas i fig. 9.



1 till 22 sept. 1957.

EN MASKINTEKNISK STORUTSTÄLLNING

Den tredje Tjeckoslovakiska Maskin- och Apparatusutställningen är till sin omfattning en av de största utställningarna i världen av detta slag.

Redan de båda föregående utställningarna överraskade genom sin rikedom på nyheter och högtstående teknik. Också den tredje utställningen visar såväl nykonstruerade maskiner och apparater som förbättringar av tidigare typer. Även kompletta produktionsanläggningar visas i drift.

Upplysningar lämnas av Tjeckoslovakiska Le-kationens Handelsavdelning eller från Tjeckoslovakiska Handelskammaren, Prag, ul. 28. října c. 13.

Tredje Tjeckoslovakiska Maskin- och Apparatusutställningen
Brno.

- En oisolerad tråd dras från AA4 (NS) till närliggande trimmer (S).
- En oisolerad tråd dras från BA4 (NS) till närliggande trimmer (S).
- En oisolerad tråd dras från CA4 (NS) till närliggande trimmer (S).
- Skala båda ändarna på en 120 cm tråd och koppla ena änden till AA3 (S).
- Skala båda ändarna på en ca 95 mm tråd och koppla ena änden till BA3 (S).
- Skala båda ändarna på en ca 70 mm tråd och koppla ena änden till CA3 (S).
- En oisolerad tråd dras från AA2 (S), genom BA2 (S) till CA2 (NS).
- Skala båda ändarna på en ca 95 mm tråd och koppla ena änden till AA4 (S). Dra tråden under den korta oisolerade tråden mellan spole och trimmer och lämna den fri.
- Skala båda ändarna på en ca 65 mm tråd och koppla ena änden till BA4 (S). Dra tråden under den korta oisolerade tråden mellan spolen och trimmern och lämna den fri.
- Koppla ena ändan på en ca 30 mm oisolerad tråd till Ca4 (S). Lämna andra änden fri.
- En oisolerad tråd dras från AO2 (NS) till toppörat på närliggande trimmer (S).
- En oisolerad tråd dras från BO2 (S) till toppörat på närliggande trimmer (S).
- En oisolerad tråd dras från CO2 (NS) till toppörat på närliggande trimmer (S).
- Skala båda ändarna på en ca 105 mm tråd och koppla ena änden till AO2 (S). Dra tråden över den korta oisolerade tråden mellan spolen

- och trimmern och lämna den fri.
- Kapa 910 pF kondensatorns ena ledning till ca 20 mm. Placera kondensatorn enligt fig. 10 och koppla den korta ledningen till BO2 (S).
- Kapa 5000 pF kondensatorns ena ledning till ca 20 mm. Placera den i läge enl. fig. 10 och korta ledningen till CO2 (S).
- Skala båda ändarna på en ca 125 mm tråd och koppla ena änden till AO3 (S).
- Skala båda ändarna på en ca 105 mm tråd och koppla ena änden till BO3 (S).
- Skala båda ändarna på en ca 70 mm tråd och koppla ena änden till CO3 (S).
- En ca 110 mm lång oisolerad tråd dras genom CO1 (S), BO1 (S) till AO1 (S).

Observera sättet på vilket bandomkopplarens lödöron är numrerade. Öronen 1 till 6 är placerade på framsidan i första sektionen, sett från omkopplarens framsida. Öronen 7 till 12 återfinns på första sektionens baksida. Öronen 13 till 18 återfinns på andra sektionens framsida och öronen 19 till 24 på samma sektionens baksida.

- Dra en tråd från *2 (NS) till *12 (S).
- En 350 pF glimmerkondensator mellan *13 (S) och *20 (NS).
- En isolerad tråd dras från *18 (NS) under glimmerkondensatorn till *16 (NS) och *19 (NS). Obs! att *16 och *19 lätt kan lödas samman.
- Montera fast bandomkopplaren vid fästena som fig. 10 visar.
- Koppla in den fria oisolerade tråden från CA1 till *1 (NS) och *10

(NS). Öronen 1 och 10 kan lätt lödas samman. Se till att tråden inte kan kortsluta öra 9.

- En tråd dras från CA2 (S) till *2 (NS).
- Den fria tråden från AA3 kopplas till *4 (S).
- Den fria tråden från BA3 kopplas till *5 (S).
- Den fria tråden från CA3 kopplas till *6 (S).
- Den fria tråden från AA4 kopplas till *7 (S). Se till att inte isoleringarna på andra trådar skadas vid denna lödning.

(Forts. på sid. 30.)

DX-kungen . . .

(Forts. fr. sid. 25.)

en stations verifikation som ett bevis på att Du gjort något av värde för stationen i fråga. Av erfarenhet vet jag, att detta lär man sig ej på en gång. Men försök, och Du ska finna, att Du får bättre grepp om DX-hobbyn.

Så har vi den svenska DX-goodwillen. Tänk på att en dålig lyssnarrapport utan direkta programdetaljer, kanske till och med en rapport på en helt annan station än den åsyftade — förstör inte bara för Dig själv utan även för alla Dina DX-kolleger. Sänd därför aldrig en "chansrapport". Du vet dessutom, att Du ej behöver få en mindre värdefull verifikation: Det händer som bekant, att radiostationerna kan fel, när det gäller att verifiera lyssnarrapporter. En sann DX-are vill ej ha några frågetecken i sin verifikationsinsamling, utan han vill känna den där inre tillfredsställelsen, eller hur? Det kan inte hjälpas, om det skulle ta en månad eller kanske ett år att få in en station. Så mycket mera värdesätter vi verifikationen från en svårfångad station. Som naturligt är, börjar vi emellertid lyssna på lätta stationer.

Som sagt: Ha tålmod och hetsa inte! Lägg in litet av Din DX-själ i breven till Dina kortvågstationer och var gärna DX-idealist. Det skadar inte i vårt jäktade tidevarv, och Du får större utbyte av Din hobby ur alla synpunkter. Tänk även på att Du representerar Sverige, när Du skickar lyssnarrapporter till utlandet.

Det självklara med kortvågslissning är, att vi i den finner glädje och avkoppling på ett sätt, som passar var och en bäst. *Stig Dahlberg.*

Tekniska Museet . . .

(Forts. från sid. 23)

också på den gamla Shakespeare-teatern i Stratford-upon-Avon, där Julius Cæsar spelades. Kulissarrangemangen gav mig ett utmärkt uppslag till nya monteranordningar i Tekniska Museets kommande skogsavdelning. Teatrar, nattklubbar, varietéer och cirkus har mycket att lära en museiman. Ett välordnat museum kan i mycket karaktäriseras som ett intellektuellt nöjesfält, där precision, stegring och service är nödvändiga för framgång hos publiken.

Tekniska Museet vill att folk djupt i hjärtat ska känna respekt för vad tidigare generationer åstadkommit med, som vi nu tycker, enkla medel och utan det förråd av kunskaper vi har i dag. Även den naturvetenskapliga avdelning-



Teknik för Allas Eterklubb

— Världens största DX-klubb —

Gratis medlemskap och många förmåner

Till Teknik för Allas Eterklubb,
Box 3137, Stockholm 3.

Beställer härmed följande. Likvid kr
har insatts på postgirokonto 15 79 92.

.... ex TFAE:s Kortvågstabell A 2: 75 +
porto 15 öre.

.... st Medlemsnät å 2 kr portofritt.
Rapportkort i flerfärgstryck å 15 öre
(porto 15 öre/10 st, 20 öre/50 st, 25 öre/100
st tillkommer).

.... st Rapportkort med engelsk text.
.... st Rapportkort med spansk text.
.... st Rapportkort med portugisisk text.

Diplom för DX-framgångar: (bestyrkt
förteckning över erhållna QSL bifogas):

.... st Diplom för QSL från 25 olika län-
der (OBS! Ej olika stationer).
1: 50.

.... st Silverdiplom för QSL från 50 olika
länder. 1: 75.

.... st Gulddiplom för QSL från 75 olika
länder. 2: —.

.... st 100-länders diplom, TFAE:s högsta
utmärkelse. 2: —.

.... st Fantomantenn 6: 50 (+ porto 75
öre).

.... st Kopplingschema Torn E. B. 2: —
(+ porto 15 öre).

Surplusmateriel: (överblevna krigs-
materiel som säljs till starkt re-
ducerade priser):

.... st Trafikmottagare Torn E. B. 250: —.

.... st Elektronrör RV 2 P 800, fabriks-
färska, passar till KWEA och
Torn E. B. Telefunken. 10: — kr
pr st (+ porto 1: 40).

.... st Jack, kontakt för t. ex. extra hög-
talar- och hörtelefonuttag. 2: —
(+ porto 50 öre).

Postförsöksavg. debiteras extra.
Bl TFAE-medlem gratis!

Anmäler mig för gratis medlemskap i
Teknik för Allas Eterklubb och önskar
utan kostnad erhålla medlemskort, som
berättigar till rabatt vid inköp av radio-
materiel hos vissa firmor samt prov på
TFAE:s DX-bulletin och TFAE:s popu-
lära rapportkort. (Gör ett kryss i rutan
här intill om medlemskap önskas.) □

Namn

Bostad

Postadr. TFA 15
(Skriv tydligt!)

TFAE:s Kortvågstabell

Billig och bra handledning för DX-are

en visar att, hur långt man än når, bygger man dock alltid vidare på de enkla grunderna.

Initiativ till Teknik för Alla

Målet för Tekniska Museets strävan är att väcka framförallt ungdomens tekniska intresse och ge initialtändningen till teknisk vidareutbildning. På den linjen samarbetar museet utmärkt med Teknik för Alla, till vars initiativtagare Torsten Althin hör. Ett samarbete som han och TFA ömsesidigt gläder sig åt.

Sverige behöver tekniskt folk, som kan hålla i alla slag av spakar, trycka på de rätta knapparna och forska på rätta sättet för att vår förhållandevis stora tekniska och industriella apparat ska kunna vara i gång och ständigt förbättras. De tekniska yrkesutövarna måste i likhet med alla andra fostras till tjänare i samhällets tjänst, en stor uppgift både för Tekniska Museet och Teknik för Alla att bidra till lösandet av.

Endast det oväntade sker

— Vad som alltid kommer att behövas är tänkande människor med god utbildning, med ett ord riktiga människor, framhåller på tal om framtiden, Torsten Althin som annars är ovilligt diskutera framtidstekniken.

— Endast det mest oväntade sker. Alla vet att vi har begränsade vattenkraftsresurser, som om de inte kompletteras, blir otillräckliga i framtiden. Men just när det börjat se mörkt ut har vetenskapen kommit så långt att man mer eller mindre kan ta atomenergin i sin tjänst, m. a. o., säger prästsonen Torsten Althin, vår herre är nådig. Och han har varit det många gånger förr. När människorna och hästarna inte längre räckte till kom ångmaskinerna, när den stationära kraftkällan inte förslog, den transportabla elektriciteten för att bara nämna några exempel.

— Människan har alltid stått på tröskeln till en ny "ålder". Ingenting har varit statiskt. Som så många gånger tidigare står vi inför stora förändringar. Det är säkert. Angelägnare än någonsin är att människan inte förlorar sin plats i det stora sammanhanget. Så vitt jag förstår blir därför Tekniska Museets liksom Teknik för Allas viktigaste uppgift att dels dra fram å huvudets vägnar rikt utrustade män och kvinnor dels att skildra arbetslivet i forna tider och förklara vad som händer i nu'et.

Nyttig flit är vila

Trots automation och sådant kommer ingen som verkligen vill göra en insats att lyckas utan arbete och återigen arbete.

— Själv har jag arbetat hårdare än de flesta och ändå till stor del på den s. k. fritiden hunnit med att skriva 17 böcker och 465 tidskrift- och tidningsartiklar. Alla handlar om tekniska och industriella ting, som hör ihop med Tekniska Museets ämnessfär. För Tekniska Museet dag och natt summerar vår framgångsrika museiskapare.

Det är alltid roligt, lärorikt och idéväckande att samarbeta med Torsten Althin. Teknik för Alla tackar och tillönskar god fortsättning.

O. E.

Tävlingen som festar...

(Forts. fr. sid. 16.)

motståndet ger möjlighet till stora fartökningar. Som exempel kan nämnas att en Lotus försedd med en standardväxlad Anglia-motor på 36 hästar kommer upp i hela 160 km/tim!

Arnott presenterade en nätt liten tävlingsvagn, försedd med en Coventry-Climax 1 089 cc:s motor. Det är förmodligen det första åk i Englands racerhistoria som är försedd med panoramaruta. Dessutom hade den s. k. "gull-wing doors", d. v. s. samma dörrtyp som återfinns på Mercedes-Benz 300 SL. Karossen, som är tillverkad i aluminium, är mycket lätt. I bakvagnen har hjulbromsarna byggts in.

ACE ställde upp med en ny modell utrustad med den vid det här laget mycket välkända 2-liters Bristol-motorn, som bl. a. återfinns i amerikanska Arnolt. Vagnen fullföljde f. ö. loppet och placerade sig som klass tvåa och på tionde plats totalt. Starkt gjort.

Från Frankrike kom Talbot, vagnen som genom ett fel i växellådan inte kom iväg i starten utan blev stående kvar på startplatsen. I den situationen hjälpte det föga att vagnen var försedd med en

BMW V8-motor på 2,5 liter, och hade ett mycket originellt kylflutintag! Intaget bestod f. ö. av två hål som tagits ut i karossen bredvid lyktorna.

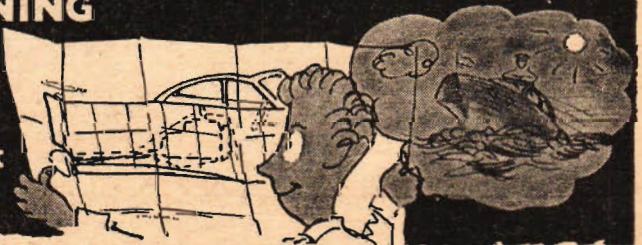
En kul detalj på den franska småvagnen D. B. var den kåpa över sittbrunnen som, enligt det nya reglementet, alla sportracers i fortsättningen ska vara utrustade med. Den var tillverkad i tunnaste tänkbara polytenplast, i stället för den vanliga typkåpan. Troligen en viktig detalj i viktbesparande syfte.

Italienska Scuderia Ferrari anlände till tävlingen med bl. a. tre helt nya åk, två försedda med varsin 4,1 liters V12:a med dubbla överliggande kamaxlar och ett med en rak sexa på 3 117 cc. Inget av ekipagen fullföljde dock, utan samtliga fick bryta på ett relativt tidigt stadium.

Tyska Porsche-stallet visade upp sin nya Typ 718 R. S. (Rennsport), vilken kördes av det östtysk-italienska paret Barth och Maglioli. Vagnen är lägre och bredare, med längre och skarpare nos än tidigare. På bakflyglarna har monterats ett par fenor, vilka har en stabiliserande inverkan vid högre hastigheter. I framvagnen har vidare ett helt nytt fjädringssystem inmonterats. Tyvärr tvangs dock vagnen bryta loppet efter en krock med Brooks Aston Martin.

EN TFA-RITNING

gör drömmen till verklighet



3. TFA:s miniatyrmotor nr 1. 7,6 cc (5 blad). 8:50.

8. En ettrig 2-taktsmotor. 0:95.*

10. TFA:s amatörsvärv. Skala 1:2. 5:50.

12. Den idealiska kopplingsapparaten. Skala 1:2 (6 blad). 7:55.

13. 4-cyl. ångmaskin. Skala 1:2. 2:15.

14. Ångpanna för maskiner med effekt av 1/100-1/75 hk. 2:15.*

15. Hill Standard Cykelbil. Den Svedbergska mästarskarpvagnen. 8:55.

16. Hill-Speed Trampsystem. Revolutionerande nyhet för ovanstående bil. 4:50.

21. Racerbåt som amatörbygge. L. 5. a. 4,45 m. hastighet upp till 35 knop beroende på motorstyrka. Komplet ritningssats (9 blad) inkl. licens 22:—.

22. TFA:s MC-J4J. Ritningssats med fullständig arbetsbeskrivning. 11:—.

25. TFA:s FOLKMOTORBÅT — ritningssats med fullständig arbetsbeskrivning. Komplet 8:—.

26. M-loket — Rustan Langes mj-bygge, skala 0 och 1/10; 5 blad med fullständig arbetsbeskrivning. 12:—.

27. PELTON-TURBIN som amatörbygge. Dim. höjd 18, längd 30 och bredd 17 cm. Ritning i hel skala 2:75.*

29. GODSTÄGSLOR som modellbygge i skala 1:45, spårvidd 0. Tanklok med hjulställningen 1'D1 2:50.

30. Fjäril. 16 m² segelbåt av Jac. M. Iversen. Ritningssats inkl. licens. 30:—.

31. Präriekonare för nybörjare (lövsågningsarbetel). 2:75.*

32. Präriekonare (för avancerade modellbyggare). 2:75.*

34. Charabang. 2:75.

35. Droska med tufflett. 2:75.*

36. Militärastbil. 2:75.*

37. BEE-SLING.* Dubbeldeckat flygplan för linjkontroll. 2:75.*

38. Kombinationsmöbel. 3 blad, arbetsbeskrivning. 3:50.

39. BUSTER — avancerad, ritflugens stummodell i full skala med arbetsbeskrivning. 2:75.

40. Tefat som linjkontrollmodell. 4:75.*

42. Sjögående aeromobil. 3 blad. 4:75.*

43. TFA:s Sommarbåt. Skala 1:5. 8:—.

44. 1956 Chevrolet "Corvette". Modell m. plastkaross. 6:—.

Med * märkta ritningar är i full skala.

Till Teknik för Alla, Box 3137, Sthlm 3.
Sänd mot postförskott + porto:

..... ex. Ritning ar

Namn

Bostad

Postadr. TFA 15
Textal

Till salu:

MOTORCYKELDELAR, begagnade till de flesta märken. Störst i branschen. Motorfirman Jap, Olivédalsg. 3, Göteborg. Tel. 12 89 34.

EL. HANDBORRMASKINEN WULF CUB, bästa allround maskin f. hobbyfolk. Kontant 98:—, avb. 105:— (30:— v. leverans, 25:— per mån. Åganderättförbehåll) Uppgiv nätspanning. Handelsfirman RONDO, Brådstupsvägen 17, Stockholm—Hägersten.

VERKTYGSLÅDOR (arméns g. r. k. lådor) av helpr. 1 mm stålplåt m. handtag o. klämregul, nya 8:—/st. D:o beg. m. små lackskad. 4:—/st. 3 st. fraktf. W. Svensson, Nössebro.

FABRIKSNYA TERROT, 500 cc, -54 års mod., 6 mån garanti. Pris inkl. oms. kr. 1.850:—, Även avbetaling. Begär katalog, AB Belgimex, S:t Eriksgatan 108, Stockholm Va.

PV 44 H, kaross, skadad men reparationsbar 350:—, dörrar, höger, skärmar, koff-lucka, stor bakruta, signal, fjädrar och stötdämp. fram, vindrutetorkarmotor, relä, tändspole m. läs hastighets- och oljetrycksmätare, bromscylindrar, bromsbakar o. trummor fram, mellanaxel m. knutar samt tank. Allt PV 44, N. From, Dalasjö, Vilhelmina.

AUTOMATPISTOLER, Heensfria m. sv. pfl. F. N. Walthers, Sauer m. fl. kal. 7,65 mm. Pris 95—150:—, D:o kal. 6 mm 275:—, Sv. t. K. Axelsson, Vrigstad.

URMAKARSVARVDELAR, en spindellocka, dubbdocka support, liten svarvchuck, el. motor med fotmotstånd, 220 volt. Allt obet. beg. Pris 125:—, Returrätt. O. Nyström, Vikingagatan 17, Växjö.

EXELCIOR, 200 cc, m/51, reg. -52, i mycket gott skick. Lämpl. f. friluft, 225:—, Svar till "I. Y.", Box 30, Rörvik.

FORD V 8, m/39, def. mot., sälj. t. högstbj. O. Andersson, Box 1142, Heby, Tel. Sala 330 52.

REVOLVER, Colt, kal. 6 mm, för 8 sk. 125:—, Amerikansk Colt, kal. 9 mm, 150:—, Colt, kal. 6,35 mm, 65:—, Colt, kal. 7,5 mm, 90:—, Colt, kal. 7 mm, stiftant, 55:—, Samtl. pluggade, Heensfria, G. Samuelson, Danstorp, Blidsberg.

RADIO, Philips 695, KV, MV, LV, växelstr., felfri, 70:—, Dupliceringsmaskin Royal Rex, 55:—, Ekberg, Snappanavägen 7, Karlskrona.

SPINNRULLE, Ambassadeur 5 000, säljes för 125:—, OBS! Ny och obegagnad, Arne Andersson, Gånghestervägen 55 B, Borås.

NORDSVETS, 2x8, 95:—, Skivsp. Garrard 35:—, Gastub AK 1 m. red. 50:—, Magneten. 45:—, Magnetapp. 30:—, Amal färg. 500, 15:—, Hastigh.-m. 10:—, Ev. byte. Box. 22, Majenfors.

10 W RADIOSTATIONER med rör 109:—, Beskrivning mot svarspo. Box 5909, Örebro 3.

FÖRSTORINGSAPPARAT, Magnifax, 6x9, 1:45 Meopta, Kost. 425:—, säljes för 300:—, Sv. t. "101", TFA, Box 3137, Stockholm 3.

FUCH 175, BSA 500 tv 400:—, Villiers 200, 100:—, Till BSA 500 sv: mot. 50:—, växel, 50:—, bensint. 10:—, framhj. 15:—, Byte med Rumi mot. ell. mc ell. förl. S. Håkanson, Allmänningsgatan 5, Hälsingborg.

GENERATORER, 6 och 12 V, 55:—/st., d:o Bosch m. relä, 65:—, Nyrenoverade, Björklund, Hagagatan 1, Tel. Västerås 390 63.

SVETSKLOCKOR, Acetylen och syrgas, kompl. brännare och slangar, 200:—, I. Ohlsson, E. Dahlbergsvägen 34, Södertälje.

MOPEL VIKTORIA, -53, nyrenov. motor och cykel. Svar till "Sälj. bil. vid snar affär", TFA, Box 3137, Stockholm 3.

GEIGERRÄKNARE "Atomic Research", Sv. t. "God kvalitet", TFA, Box 3137, Stockholm 3.

DX-FYND! Trafikmotlag, Hallierafters S 77, 395:—, Tel. Stockholm 30 18 07, efter kl. 17.

FAILLARD C 8, anv. för 6 filmer. Som ny, med obj. Yvar 1:1,8, 300:—, Y. Karlsson, Box 354, Örbyhus.

VÄXELLÅDA, 4-växl. till 110 bilm., prima, 120:—, Signah. Bosch FK6D, 6 V, rak, 27:—, d:o UK6, 6 V, svängd 25:—, Förg. Nife, mod. N, 18:—, Kolvpump Bimpl. f. Kyiv, 15:—, d:o 10:—, Uppl. T. Andersson, Box 585, Kopparberg, Telefon 583.

MERCEDES 170 Va, m/50, delar: 3 st extra prima däck m. fälg, 60:—/st, Dörrar, stötdämpare, alla instrument, körvisare, relä, vindrutetorkarmot., bakaxel m. m. 2 st växel, t. Ausfin A 90 m/50, Växell. t. Dodge K, m/55, 700 mil 375:—, 3 st fälgar o. generator t. d:o. Halsa taxameter 100:—, Mc-motor FN 350 cc sv, 500 cc tv, mod. å. 60:— resp. 100:—, Mc-hjul fram, nytt 19" däck 40:—, N. From, Dalasjö, Vilhelmina.

TFA: s rad-annonser

Ann.-priset under denna rubrik är netto kr 2: 50 per rad (ca 34 typer). Förskottslikvid, kontant eller insatt i postgirokonto 15 79 92.

Manuskripten måste vara tydliga — maskinskrivna eller textade. Vi ansvarar icke för otidigt skrivna eller starkt förkortade manus.

NYUTG. HANDB. I FINMEKANIK, pr. 77:—, sälj. f. 55:—, R. Svensson, Kviarp, Forserum.

CHEV.-MOTOR, kompl., i bästa skick, m/39, 175:—, Växellåda, d:o, 40:—, S. Dahlgren, Fyllingsbo, Kisa.

RADIOMATERIAL, bl. a. hörtelefoner, mikrofoner, lokalttelefoner, grammfoner, sändare, trafik-rx, telegrafnycklar och -buggar, bandspelare m. m., m. Lista mot porto. Svar till "B. A. E.", Box 37, Södervidinge.

HEATH AT 1, 200:—, AR 2, m. låda, 220:—, Kodak 20 filmkamera, 2x8 mm, 125:—, Radio-app., ny, 16—43, 43—120, 200—600 m. bandspridning, 140:—, Transistorradio, 3 trans., dynamisk örlur, har kost. § 21, sälj. f. 100:—, Hallierafters S 88, 200:—, Svar till "Radio", Box 18, Hägersten.

MC-BLINKERS, kompl. m. relä, 24:—, TFA 1954—56, TV 1951—56, Motor 1955—56, 5:—/årg. Skivsp. ut, pick-up 20:—, HVA 118 i del., ev. byte. L. Wedjesjö, Blötberget.

ENGELSKT NYTT! Rostfri kallflytande metall. Hårdare än bly. Kallagar stora hål i kaross, värmeplatta, rör, pump, båt m. m. Permanentlagar även fäittduk. Dryg burk kr 6:25, 2 st. fraktfritt. BUSH-SYSTEM, Malmö.

FUCHS RESERVEDELAR, samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken samt motorrenovering. Bevixt Reservdelslager. Tel. 410 46, Drottninggatan 8, Linköping.

BRA NY 125 cc, oreg. Pris 200:—, S. Samuelson, Hanna Paulsg. 15, Hägersten, T. 88 17 20.

Köpes:

GASSVETS, kompl. m. tubar samt svetsstransformator köp. H. Johansson, Åstad, Tvååker.

Bytes:

KIKARE OCH EN TUBKIKARE bytes mot luftgevär eller kastspöstrustning. Sv. t. "Bra optik", TFA, Box 3137, Stockholm 3.

PHILIPS RADIO b. mot felfri påhängsmotor. M. Lindqvist, Björkm., Virserum.

TFA:s RADANNONSER

är 100 % säljande!

och otaliga är de bevis och erkännanden som vi erhållit under årens lopp. Om Ni har något att sälja, önskar köpa eller byta anlita då

TFA:s RADANNONSER

— landets mest säljande

MOPEDENS

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

MOTOR-HÖÖKS — SAGEN

Tel. 30, 31

Diverse:

MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN. När det gäller renov. av Eder motor kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark och specialutbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, mop., båt o. stationära motorer. Svetsn., omfodr. av cylindrar, cylinderfinborn, vev- o. ramlagerrenovering. Välsort. reservd.-lager. DKW utbytesveaxlar. Spec. avdel. för mopedmotorer. Aukt. rep. för HMW o. Fuchs motorer o. reservdelar, Tel. 22 01 23. **MOTORFIRMA B. ANDERSSON**, Göteborg H.

TVÅTAKTS-PROBLEM på Eder: DKW, IFA, Minor, Jawa, Saab? Vi har alla delar, nya och beg. 25 års prakt. från rep. av tvåtakt. Bytespriser, omg. lev. DKW-Service, Olivédalsgatan 7, Göteborg. Tel. 24 38 02.

TEKNISKT INTRESSE RÄCKER för att lära urmakeryrket efter vår populära ill. brevkurs. Låt fritid bli studietid — det lönar sig. Kurs I, Teknik-bladet, prislista över urdelar m. m., är över 100 sidor för endast 14:— + porto. Ur*Teknik, Malmö 13.

ALLA ELEKTRISKA ARBETEN UTFÖRES! Bil-gen-ankare fr. 25:—, damms.-mot. 37:—, magnetank. 36:—, tändspolar fr. 15:—, symaskinsmot. 35:—, Alla slag av el-verktyg oml. och rep. 23 års yrkesvana. Lindström Elverkstad, Kungsgatan 16, Kalmar. Tel. 188 77.

SLIPMATERIAL, smärgelskivor, smärgelduk etc. ELWES, Box 92, Bromma.

ALLA SLAGS TÄNDPOLAR till båt, mc o. moped, magnet omlindas omgivande av fackman med 20 års erfarenhet. Pris 20:—/st. 3 mån. garanti. Nya Radioverkstaden, Kalmar.

Trevligt semesterknäp . . .

(Forts. på sid. 28)

- Den fria tråden från BA4 kopplas till *8 (S).
- Den fria tråden från CA4 kopplas till *9 (S).
- Den fria tråden från 900 pF kondensatorn kopplas till *14 (S).
- Den fria tråden från 5000 pF kondensatorn kopplas till *15 (S).
- Dra tråden från CO1 under bandomkopplarens distansbult till *18 (S). Kortslut inte tråden till bulten.
- Den fria tråden från AO2 kopplas till *20 (S). Avkorta inte tråden, längden behövs när spolcentralen och omkopplaren monteras fast i chassit.
- Den fria tråden från AO3 kopplas till *22 (S).
- Den fria tråden från BO3 kopplas till *23 (S).
- Den fria tråden från CO3 kopplas till *24 (S).

MERA KRAFT UR MINDRE BRÄNSLE!

KLEG Nya Korundit
kvalitétändstift

KÖPINGSS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjers- o. verk.-ex. från folksk., real- el. studentex. Dag- o. aftonskola.

Maskin- o. verkstadsteknik. Teleteknik m. telefoni, radio, radar o. television.

Låga levnadskostnader. Moderna kursplaner. Aftonskoleelever kan få arbete.

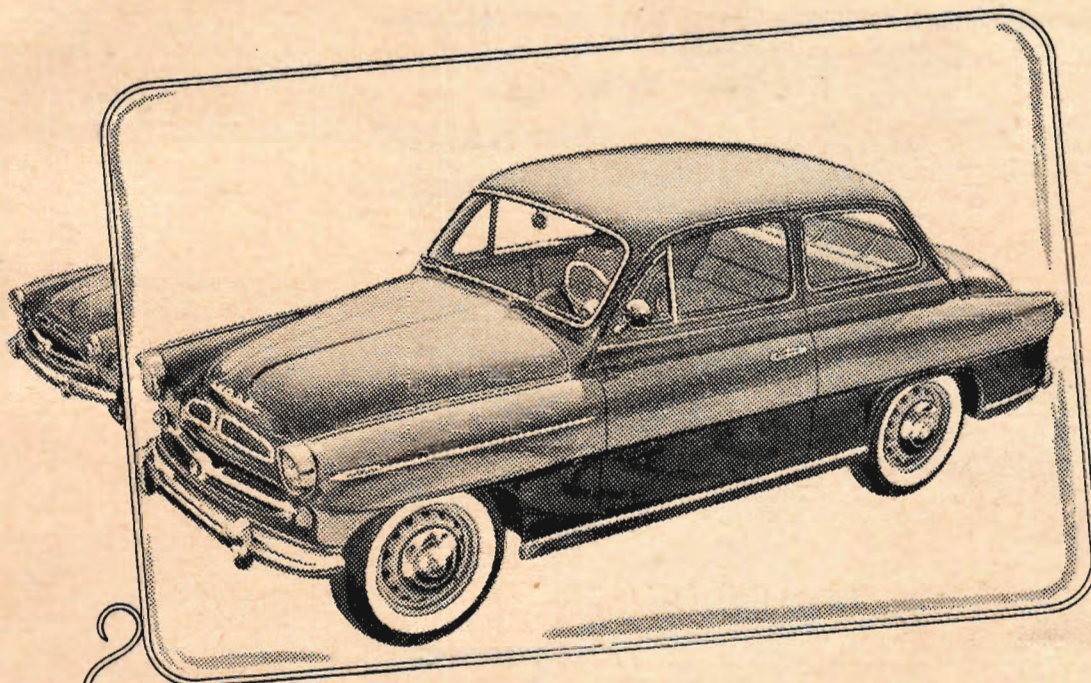
Hösttermin. börjar 1 sept och vårterm 13 jan. Åberopa denna tidning.

Anmäl i tid! Ännu några platser kvar. — Glasgatan 23, Köping. Tel. 113 16

INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor



Skåda nya Skoda!



Motor

Pigg, dragvillig, tålig, 45 hk toppventil

Chassi

Ytterst få bilar är så *starkt* byggda!

Hjulupphängning

Separatfjädring runt om — pendelaxe! bak

Sikt

Stort bakfönster ger förstklassig sikt bakåt.
Bakruta och vindruta sinsemellan utbytbara!

Dessutom

- Luftkonditionering med högeffektiv värme och tystgående fläkt
- Nya klädselar
- Nya färger
- Nya gummi-mattor
- Nya vindrutetorkare, typ Bosch, plus andra nya finesser!

Skoda är en ovanligt starkt byggd bil avsedd att tåla svåra strapatser på mycket dåliga vägar. Dessutom är det en vacker bil till rekordlågt pris!

Nya **SKODA**

440

Stockholm:

Automobilkompaniet

Sveavägen 61, tel. 34 94 00

Göteborg:

Bil AB Tham

Odinsgatan 6—8, tel. 19 96 70

Malmö:

Malmö Motor AB

Citadelskajen 15—17, tel. 721 43

Göteborg:

C. F. Peterson Bil AB

Burggrevegatan 25, tel. 15 50 53

Priset är endast

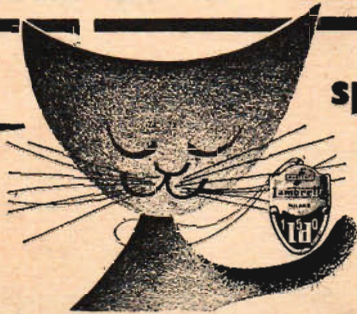
6.850:-

fritt Stockholm, Göteborg, Malmö exkl. lev.-trim. och oms.

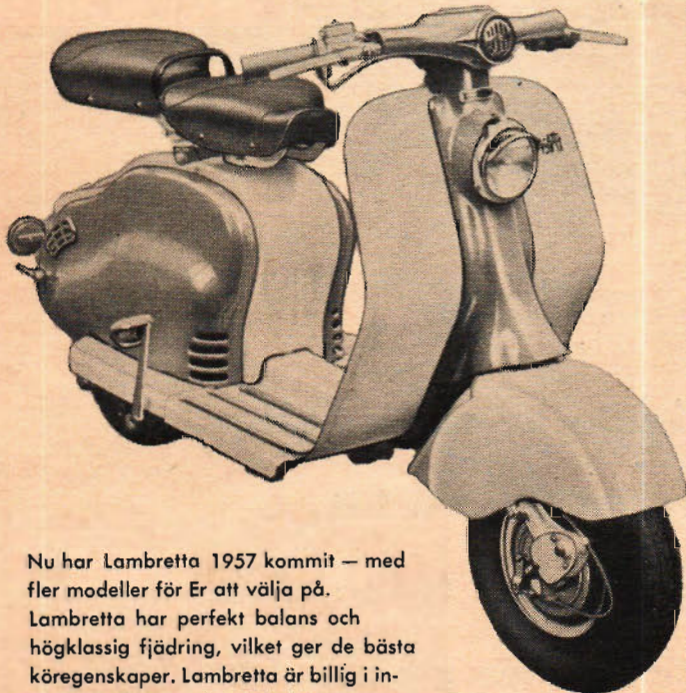
Komplett reservdelslager. Återförsäljare och service landet runt.

Lambretta

med
bilstart



spinner
som katten
i trafiken



Nu har Lambretta 1957 kommit — med fler modeller för Er att välja på. Lambretta har perfekt balans och högklassig fjädring, vilket ger de bästa köregenskaper. Lambretta är billig i inköp och ekonomisk i drift. Lambretta har kardanöverföring från motorn och kraftig stålram vilket ger största driftsäkerhet.

MOTOR

2-takt 1-cyl. motor med fläktyllning samt smörjning genom oljeblandad bensin. Cyllinder av specialgjutjärn med tapplock och kolv av pressgjuten lättmetall. Flexkivig lamellkoppling i oljebad. 3-växlad växellåda som manövreras från styret.

KRAFTÖVERFÖRING

Kardanledning inbyggd i kraftig köpa. Hastighetsmätaren inkopplad i kraftöverföringens vinkelrev.

FJÄDRING

Framfjädring genom svängarmsystem, effektivt skyddat mot damm och vatten. Bakhjulsfjädring av torsionstyp med hydraulisk dämpning.

BROMSAR

Invändigt expanderande bromsar, som manövreras för framhjulet genom handtag mot damm och vatten. Bakhjulets styrstång, för bakhjulet genom fotpedal.

ELEKTRISKT SYSTEM

4-polig svänghjulsagnet laddar batteriet, som försörjtar startmotor, belysning och signalhorn med el-ström.

Generälagent för Sverige:

A/B BIL & TRUCK

Odinsplatsen 9, Göteborg. Telefon 17 27 10

Jag kommer . . .

(Forts. fr. sid. 15.)

Det var också denna ömsesidiga högaktning som gjorde att man lyckades få med britten i årets lopp. Han vurpade nämligen för inte så länge sedan på *Imola-banan* och hans personlige "livmedikus" ansåg att han skulle må bra av att vila någon tid efter vurpan. Geoff hade ingenting emot en tids vila men när han fick höra att tävlingsupphället skulle sträcka sig över Hedemora-dagarna slog han bakut.

— Är det farligt för mig att starta i Sverige, frågade han och när beskedet kom att det inte rörde sig om någon som helst fara för hans hälsa var saken klar. Geoff hoppade in i sin bil och sträckkörde till Sverige. På vägen telegraferade han in sin anmälan till marsket och de svenska arrangörerna kunde dra en lättnadens sus.

— Jag har alltid trivts i Hedemora, säger Geoff på tal om dalaevenemanget. Banan är bra, alla är enastående intresserade och hyggliga och jag har fått många vänner däruppe. Dessutom är det inspirerande att komma till Sverige, där motorintresset är så intensivt. Och Sverige har ju fått fram många förare av yppersta världsklass, både när det gäller TT och kanske i ännu högre grad i speedway och motocross. Dessutom tycker jag om banan som kräver åtskilligt av förarna och ger rikliga tillfällen till god sport.

Den nu 34-årige Geoff Duke anses fortfarande vara världens bästa TT-förare och så vitt man nu kan bedöma kommer han att hålla sig kvar på toppen ungefär så länge som han själv vill. Och så länge han får för sin fru, kanske vi också skulle tillägga! Han är förresten gift med dottern till en präst på *Isle of Man* — TT-ön — och till hans mest hängivna supporters hör svärfar kyrkoherden.

Träffar man Geoff "civil" kan man knappast tro att man har framför sig en av världens främsta mc-matadorer. Han är rätt liten till växten och närmast spensligt byggd. Till utseendet påminner han f.ö. enligt vår uppfattning en liten liten aning om vår egen Varg-Olle Nygren. Han är närmast försynt till sättet och visar ingenting av det där "sju-tusan-djävlar" som kännetecknar hans uppträdande i mc-sadeln.

Men när han väl satt sig tillrätta i sadeln och drar på för fullt försvinner den skenbara försyntheten. Han blir ett med motorcykeln. Han behärskar maskinen till fulländning och är oerhört skicklig i tekniskt avseende. Ja, man kan lugnt konstatera att Geoff har mycket litet att lära. Han kan det mesta.

Vad som för andra förare skulle vara chanstagnation och farlig sådan är i Dukes fall bara förmåga att i varje givet läge hundraprocentigt utnyttja maskinen. Geoff Duke är för skicklig för att behöva chans!

Bakom denna till fulländning drivna skicklighet ligger ett intensivt intresse för motorer och motorsport. På sin 16-årsdag, den 29 mars 1939 köpte Geoff Duke sin första maskin, det var en *Dot* på 175 cc och den slukade alla hans besparingar. Han praktiskt taget bodde ihop med knarren våren och sommaren 1939, men den tredje september var det

Lär Dig mer om
RADIO & TELEVISION

HERMODS kurser i radio och television har blivit populära bland yrkesmän och hobbyfolk.

Begär upplysningar!

Sänd mig gratis närmare upplysning om

- Radio Telesignalteknik Telefoni
 Allmän elektroteknik Television
 Industriell elektronik

Namn

Bostad

Postadress:

TfA 26/7-57. 863

Frankeras ej
Hermods
betalar
portot

HERMODS

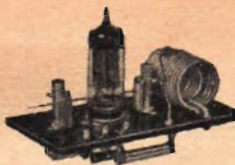
Slottsg. 82 A

MALMÖ

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

STYR MED RADIO



FLYGPLAN

OCH MODELLBÅTAR

Byggedelar för radiostyrning finnes nu i lager som ex.-vis: Sändardel, bestående av färdigkopplad oscillator på pertinexplatta med samtliga komponenter och rör 3 A 5. Best.-nr T 250. **Netto Kr. 38: 50**
Sändarantenn, utdragbar till ovanstående Best.-nr T 258. **Netto Kr. 14: 50**
Mottagare, bestående av 2 st. rör 3 S 4 el. DL 92, färdigkopplad, men exkl. mottagarerelä.

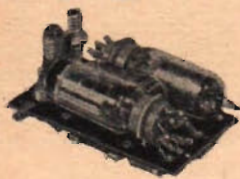
Best.-nr T 262. **Netto Kr. 65: 50**
Div. reläer och rodermekanismer finnes även å lager.

Litteratur:

Drahtlose Fernsteuerung von Flugmodellen. Best.-nr W 322. **Netto Kr. 4: —**

Elektronische Fernsteuerung für Flug- und Schiffsmodelle.

Best.-nr W 325 **Netto Kr. 4: —**



När det gäller byggsatser — kontakta ELFA.

ELFA Radio & Television AB

Holländargatan 9 A, Box 3075
Stockholm 3, Tel. 240 280.

FÄRG och MINIYFOTOGRAFERING

15-20 öre per färgbild med
MAMIYA Super 16
Pris kr 180:—

Ni har inte råd att inte fotografera i färg, begär därför vårt informationshäfte "Billigare Färgfoto" som sändes gratis.

RAPID FOTO

Drottninggat 27
ÖREBRO
Tel. 11 21 18

Vänd på sidan och läs!

DX-mästerskapet

Till "DX-mästerskapet", TFAE, Box 3137, Stockholm 3.

Insänder härmed QSL från st

länder för veckan / . 19.... - / 19....

Jag bor inom

län och amatördistrikt SM

För vidarefordran till stationerna insändes

st rapporter på TFAE-kort för

olika länders stationer. Med dessa deltar jag i tävlingen 30 juni—6 juli.

Namn

Sign.....

Bostad

Postadr. TFA 15

slutkört, åtminstone tillfälligt för Dukes del. Den dagen förklarade nämligen England krig mot Tyskland och det innebar att all privat motortrafik förbjöds.

Men lyckligtvis — både för Duke själv och för TT-sporten — innebar kriget inte slutet på hans karriär utan det lade i stället grunden till den. Under krigsåren tjänstgjorde nämligen Geoff Duke som motorcykelordonnans inom engelska armén och han gjorde sig känd som den särklassigt bäste inom sitt skrå.

Han fick ta sig fram kors och tvärs över hela England, alltid med högsta fart och ofta i mörker och med avskärmad lyse. Under krigsåren växte Geoff Duke ihop med sin cykel och när kriget var över och motorsporten kom igång igen beslöt han att försöka slå mynt av sin odiskutabla skicklighet som förare. Och alla vet att han lyckats!

Början var dock hård. Han köpte en begagnad BSA och rustade själv upp den och tävlade som privatman utan firmauppbackning. Så höll han på i drygt ett år tills han uppmärksammades av Norton år 1947. Det var Nortons dåtida chefsförare Archie Bell som fick syn på honom och insåg att han var något att satsa på. Och Bell blev mer sannspådd än han kunde ana.

Efter två år hos Norton med några mindre segrar som resultat började Duke år 1949 rada upp den ena storsegern efter den andra, bl. a. härjade han våldsamt i prislistorna på Isle of Man och så småningom erövrade han också kontinenten.

Samtidigt som Geoff Duke byggde upp sin position som världens bäste TT-förare — VM-titlarna är många — började de italienska mc-tillverkarna kasta sina ögon på honom. Geoff tvekade länge men till slut blev anbudet så frestande att han slog till — enligt uppgift som inte gått att kontrollera har han som Gileras förare numer en årsinkomst på drygt 200.000 kr.

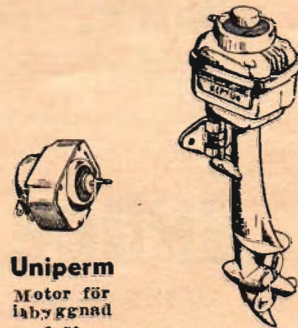
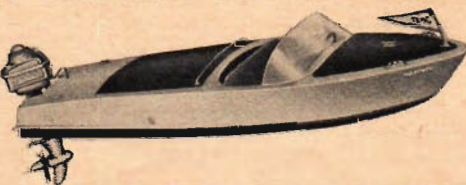
Hans beslut att gå över var inte populärt i England. Han mötte samma kritik som Stirling Moss och de övriga av Englands bästa bilförare när de gav efter för locktonerna först från Mercedes och sedan från Maserati och Ferrari. Men numera är både Geoff Duke och Stirling Moss förlättna av sina engelska supportere, som har insett att en kvalificerad yrkesman har rätt att söka sig till dem som betalar bäst.

Och Geoff är givetvis samma publikattraktion i sitt hemland som hos oss i Hedemora. Hans medverkan i en tävling är en garanti för att vändkorsen skall snurra mer än vanligt!



JÄTTEKUL BYGGSATS TILL EN SMÄCKER OCH ELEGANT MODELL AV MODERN SPORTRACERBÅT. LGD 380 mm. Färdigarbetade skrovhalvor, allt av balsa, steg-för-steg bildinstruktion, färdiga utrustningsdetaljer av metall etc. Utan lim och färg **Kr 14:50**

EN VERKLIGT LÄTTBYGGD MODELL
Lämplig motor: NEPTUN utombordsmotor
UNIPERM inombordsmotor
Båda motorerna för batteridrift, äro försedda med kullager och fram-back-stopp strömbrytare.



Uniperm
Motor för
labyggnad
8:50

Neptun
Utombords-
motor
Kr 11:85



Namn

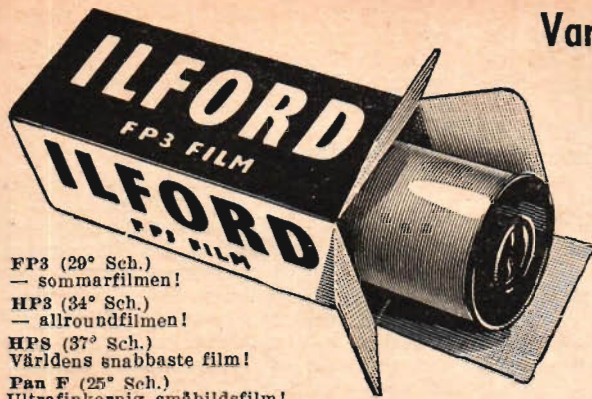
Adress

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI, MALMÖ

Sänd mot postförskott + porto

- st SEMO 3 Neptun
- st NEPTUN utombordsmotor
- st UNIPERM inombordsmotor
- st SEMO-BALSALIM kr --:75
- st KATALOG NE: 12 kr 1:25 (Likvid för katalog i frim.)

Postadress



FP3 (29° Sch.)
— sommarfilmen!
HP3 (34° Sch.)
— allroundfilmen!
HPS (37° Sch.)
Världens snabbaste film!
Pan F (25° Sch.)
Ultrafinkornig småbildsfilmen!

Varför Ni skall välja

ILFORD

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

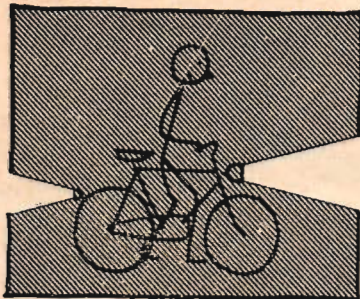
- Den är finkornig
- Den är väl färgkorrigerad
- Den finns i önskad hastighet
- Den har stor exponeringslatitud
- Den är jämn i kvaliteten

ILFORD — filmen för fotofullträffar!

BILREPARATÖRS- kurser om 4 mån.

Prospekt och upplysningar mot två porton. Angiv denna tidning

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA
Drottninggat. 4, Skövde. Tel. 12 49

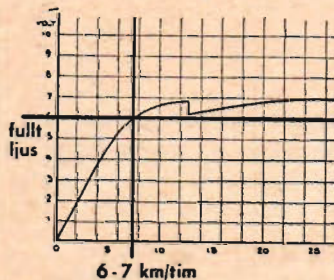


Bra ljus redan när Ni leder cykeln

och fullt ljus vid låg hastighet (6—7 km) — Ni syns därför bättre och cyklar säkrare

med

BRAGE snabbljus

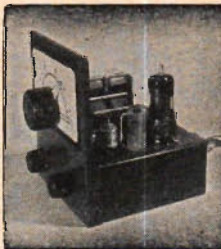


så snabbt når Ni full effekt med Brage snabbljus.

Tillverkare

Verkstads AB BERNHARD HEDLUND
Hedemora

DX-TILLFÄLLE



"Gör Eder radio till en trafikmot-tagare."

Ökar känsligheten och selektivitet. Beatoscillator för telegrafi. Sats med alla delar, rör, färd. spolar, chassie. Bygges även av nybörjare. Arbetsbeskrivn. medföljer.

PRESELEKTOR

ENDAST 39:50

Rekommenderas av ledande kortvägsslyssnare.

Ingenjersfirma TELEKTRA

Kvarnhagsgatan 67. Tel. 38 85 00.
Sthlm-Vällingby.

Sänd omg.:

Kompl. Preselektorbyggsats 39:50

Namn

Adress

Postadr. TFA 15

EN TFA-ANNONS ger bra resultat!

KRISTINEHAMNS PRAKTISKA SKOLA

Skolan för målmedveten ungdom

Teknisk skola:

Tekn. elementarkurs (prep.-kurs). Maskintekn. och elektrotekn. fackavd. med teknikerkurs (3 term.) och högre fackkurser (2 term.). Yrkeskurs för elinstallatörer, B-kurs. Statsinspektion - Statlig studiehjälp
Begär prospekt!

Corvette Super Sport ...

(Forts. fr. sid. 14.)

Taruffi däremot föreföll inte särskilt hemma med vagnen, åtminstone inte av hans varvtider att döma.

Chevrolet's Sebring-debut blev varken långt eller lyckad. Efter 23 varv fyllda av besvärigheter, såsom bromsfel, en spiralfjäder som brast etc., fick föraren John Fitch order att köra in vid depån och bryta loppet.

En närmare granskning av vagnen avslöjar en hel del mycket intressanta detaljer.

Ramen t. ex. har ersatts av en lätt rörkonstruktion liknande den som används i Mercedes Benz 300 SL. Den är tillverkad i krom-molybden och har en vikt på 90 kg. Just genom chassits förmåga att motstå vridningar och stötar har man i ovanligt stor utsträckning kunnat använda sig av magnesium i den starkt strömlinjeformade karossen.

I detta chassi har inmonterats en direktinsprutad V8 på 4 641 cc, som i stort är nära nog synonym med standard-Corvetten. Effekten är dock högre, hela 310 hk vid 6 000 varv per minut. Med tanke på hästkraftantalet i förhållande till den mycket låga tomvikten, omkring 842 kg, torde alltså accelerationen vara så smått fantastisk.

Direktinsprutningen ombesörjes av ett Rochester-aggregat, samma slag som återfinnes i vanliga sportversionen. Kamaxeln, som är en av Duntovs små finesser, har kombinerats med kraftigare ventillyftare. Även vevaxeln är specialgjord och vilar i fem ramlager. Till att börja med lät man även specialkonstruera topplocken i aluminium, men då de började visa tendenser till skevhet byttes de ut mot vanliga gjutjärnsditom. Av intresse är att man för att spara kilom lätit tillverka kopplingshus, vattentemp och kylare av aluminium och oljeträget av magnesium. En annan intressant detalj är bromsarna, som bara de är värda ett särskilt kapitel. Enligt Fangio är de de bästa han till dags dato provat under sin långa tid som racerförare, och det säger inte så litet. Utrustningen består av individuella vakuumservobromsar kombinerade med ett kvicksilverrelä, som är mycket känsligt för inbromsningar. Reläet är kopplat till de bak inbyggda hjulbromsarna för att vid inbromsningar begränsa deras verkan till en förut bestämd grad.

Efter tävlingen lär Ferrari ha förklarat att servobromsar kommer även på deras fabriksvagnar, närmare bestämt på 3,5 och 3,8 liters ekipagen.



Nytt nr av DX-RADIO

Vägledn. för kortvägsslyssnare. DX-tips, kortvägstabel m. m. Provex. mot 0:30. Box 9983. Sthlm 5.



Sök PATENT

på Er uppfinning genom

Ingenjersbyrån Patentservice

Stig Hanell, Dukv. 6, Bromma. Tel. 25 57 74
Upplysningar mot porto.

EN TFA-ANNONS ger bra resultat!

Ni kan bli INGENJÖR

och öka Er lön under studietiden

Med NKI-studier kan Ni på 3-5 år nå fram till ingenjörsexamen om Ni har anlag och intresse för teknik - Ni läser helt på fritid och Er lön ökas i regel i takt med den ökade kompetensen.

Gör slag i saken nu. Tag idag det steg som kan föra Er till högre inkomster och till lockande arbetsuppgifter som tillfredsställer Er tekniska intresse. Vid NKI, som har Nordens största tekniska kursprogram, kan Ni bli ingenjör med enbart folkskola som grund. En särskild studieteknik hjälper Er att läsa snabbt och effektivt. Den personliga studieplaneringen - en specialitet för NKI-skolan - hjälper Er att bli färdig på önskad tid.

Ingenjörutbildning på 16 olika linjer

(Utdrag ur NKI-skolans stora kursprogram - Nordens största)

INDUSTRI OCH TEKNIK

- A 1 Ingenjörutbildning per korrespondens för 16 olika linjer
- A 2 Tekniska gymnastiekurser
- A 3 Arbetsledarkurser med psykologi
- A 4 Verkmästarekurser för olika fack
- A 5 Förmånskurser för olika fack
- A 6 Ritarekurser
- A 70 Motematik för förmän
- A 71 Motematik för verkmästare
- A 72 Motematik för ingenjörer
- B 20 Arbetsledning
- B 21 Arbetsledningspsykologi
- B 23 Arbetsfysiologi
- B 24 Undervisningsmetodik
- B 40 Maskinteknik
- B 41 Maskinritning
- B 42 Maskinelement
- B 43 Ångpannor

- B 60 Verkstadsteknik
- B 65 Plastiska deformationsmetoder (smidning, valsning, pressning etc.)
- B 66 Spånåvskiljande deformationsmetoder (svärning, fräsning, borring etc.)
- B 67 Svetsning (el- och gas-)
- B 90 Valsverksteknik
- C 1 Gjuteriteknik
- C 2 Modellära
- C 3 Gjuterimaskiner
- C 4 Gröjärnsgjutning
- C 6 Stålgjutning
- C 20 Motorteknik
- C 21 Hesselmanmotorer
- C 23 Dieselmotorer
- C 24 Förgasarmotorer
- C 25 Flygmotorer
- C 26 Reaktionsmotorer
- C 40 Biltteknik
- C 41 Bilens underrede och kraftöverföring
- C 42 Bilreparation
- C 43 Bilens elutrustning
- C 44 Körkortskurs

- C 60 Flygteknik
- C 61 Aerodynamik
- C 62 Instrumentlära
- C 63 Flygkunskap
- D 1 Värme och sanitet
- D 2 Värmekonstruktion
- D 4 Sanitetsteknik
- D 5 Ventilations- och pappers-teknik
- D 20 Elektroteknik
- D 21 Installations-teknik
- D 22 Elektriska maskiner och apparater
- D 40 Radioteknik
- D 41 Mottagare
- D 42 Sändare
- D 44 Grammofon-, ljudfilms- och televisionsteknik
- D 60 Byggnadsteknik
- D 61 Husbyggnad
- D 62 Byggnadsmaterial
- E 1 Våg- och vattenbyggnadsteknik
- E 2 Vägbyggnad
- E 4 Vattenbyggnad
- E 20 Keml och kemisk teknologi
- E 21 Kemisk apparatlära
- E 26 Cellulose-teknik

- E 60 Plastteknik
- E 61 Plastkemi
- E 62 Plastteknik I-III
- F 1 Textilteknik
- F 3 Väveriteknik
- F 3 Spinneriteknik
- F 4 Konfektionsteknik
- F 20 Trä-, cellulosa- och pappers-teknik
- F 21 Sögväversteknik
- F 22 Slipmassteknik
- F 23 Sulfiteknik
- F 24 Sulfiteknik
- F 25 Pappersmassteknik
- F 40 Offert och försäljning
- F 50 Produktion och personal

ANDRA KURSER

- G Handel, kontor och sjöfart
- M Inträdeskurser till högre skolor
- N Språk
- O Psykologi
- O 24 Sociala studier
- O 60 Teckning och målning
- R Fackteckning och nyttokost

Ni kan bli ingenjör antingen direkt eller i etapper över verkmästare-, förmans- och arbetsledareutbildning. Ni kan börja med en grundkurs och sedan bygga vi-

dare i den takt som passar Er bäst. Pricka för den kurs Ni är intresserad av och lät oss sända Er alla uppgifter om den och studierna vid NKI.

FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

KLIPP UT I KANTEN!

Sänd mig utan kostnad tidskriften "På Fritid" för ett år. NKI-skolans kursprogram och studiehandbok för kurs nr

(Skriv här ovan den beteckning kursen eller ämnet har i förteckningen.)

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

Jag önskar upplysningar om

Namn
Bostad
Postadress

TFA 15-57

Frankeras ej.
NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LOSEN

Svarförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

Gratis!

Utöver specialuppgifter om den kurs Ni prickat för, får Ni kostnadsfritt en av vidstående stora studiehandböcker!

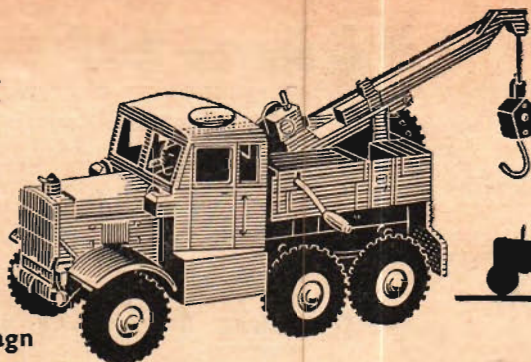


NY

**Dinky
Supertoys
Nr. 661**

armébärningsvagn

Detaljrikt utformad modell av det 6-hjuls Scammell militärfordon, som används för bärgning av militärlastbilar och pansarvagnar, som råkat ur funktion. Krananordningen skötes med veven. Förare i hytten och reservdäck baktill. Längd 133 mm. Kr. 8.25



**Dinky Supertoys
Nr. 919
Guy täckt
lastbil
"Golden Shred"**



En omtyckt modell, som nu finns i ytterligare ett tilltalande utförande, nämligen med fabrikatet "Golden Shred", vars varumärke är målat på sidorna. Försedd med dörrar baktill, som gå att öppna, samt reservdäck. Längd 133 mm. Kr. 7.50

Distribueras i Sverige genom:
Ludvig Wigart & Cos. A.B., Helsingborg.

Fortsätt att samla

DINKY SUPERTOYS

TILLVERKADE I ENGLAND AV MECCANO LTD., BINNS ROAD, LIVERPOOL 13

**Har Ni moped
eller tänker
Ni köpa?**

NI

**behöver
mopedboken**



Vanliga mopedmotorer och mopeder presenteras. Särskilda trafikregler för moped ... Allmänna bestämmelser. Hur man kör moped ... Bromsteknik ... Kurvteknik Kort motorlära i ord och bilder ... Fortsatt körning och Den viktiga inkörningen ... Mopedens konstruktion. AVHJÄLPANDE AV MOTORFEL: Motorn startar inte. Tändningsfel ... Motorn stannar och hackar ... Motorn arbetar i fyrtakt ... Motorn drar dåligt ... Dålig kompression ... Explosioner i förgasaren ... Motorn blir för varm ... För stor bränsleförbrukning ... Växlar slirar ... Cykeln går tungt i frigångsläget ... Mopedlagar i utlandet m. m., m. m.

Från Teknik för Alla, Box 3437, Sthlm 3, eller från närmaste bokhandlare rekvideras mot postförskott:

Mopedboken av Jan Jangö för kr 3:75 + porto.

Namn

Bostad

Postadr. TFA 15

3:e omarbetade
upplagan

NU

Bältet kan rädda...

(Forts. fr. sid. 5.)

viden — när olyckan inträffat — så lindrig som möjligt. Av alla härför önskvärda nykonstruktioner är införandet — och användandet — av säkerhetsbältet det viktigaste.

Varje bilolycka, vare sig man kolliderar eller rullar runt, karakteriseras av en plötslig uppbromsning, en retardation. Retardationen hos fordonet medför en acceleration av bilåkarna gentemot fordonet och denna acceleration gobrar sig på ett livsfarligt sätt genom ett slumpvis törnande mot någon del av bilens insida. Eller också kastas man ut i naturen — sällan i en höstack!

Mången tror att det bara är den höga hastigheten som är farlig. Så är det ingalunda. Även en låg fart kan ge dödande skador. Faller man handlöst bakåt och slår nacken i en hård trottoar, har man stora utsikter att få en dödlig skallskada. Går man i rask promenadtakt och stöter tinningen mot ett fast, utskjutande tumtjockt föremål, är förhållandet detsamma. Sådana katastrofala påföljder av ett måttligt våld är just vad som sker i våra bilar när vi vid ett stopp slängs mot instrumentbräda, vindruta, paneler och stödbalkar.

Vi vet å andra sidan att under gynnsamma förhållanden håller människokroppen momentant för så extrema retardationer som en uppbromsning av en hastighet av 80 km/tim på en längd av 12 cm.

Det finns beskrivet hur en yngling föll från 17 våningars höjd mot ett svagt eftergivligt plåttak som tillbucklades. Han undkom med lindriga skador utan hjärnskakning. Av amerikanska experimentella undersökningar (Col. Stapp) har den slutsatsen dragits att sitter man bara stadigt fast är ett stopp inom 3 fots längd med 60 miles fart inte särskilt farligt. Sitter man däremot inte fast är en sådan uppbromsning livsfarlig.

I det legaliserade vansinne som kallas "stock-car" räddar sig förarna vid kollisioner som sker med icke föraktliga hastigheter bl. a. genom att spänna fast sig med färskas kohudar eller genom att omfamna ryggestödet på den stadigt monterade stolen. Allom bekant är också det skydd som baklängesåkning i en hög stol ger.

Eftersom vi måste åka framlänges är den enda praktiskt genomförbara lösningen på säkerhetsproblemet att vi sätter på oss ett säkerhetsbälte.

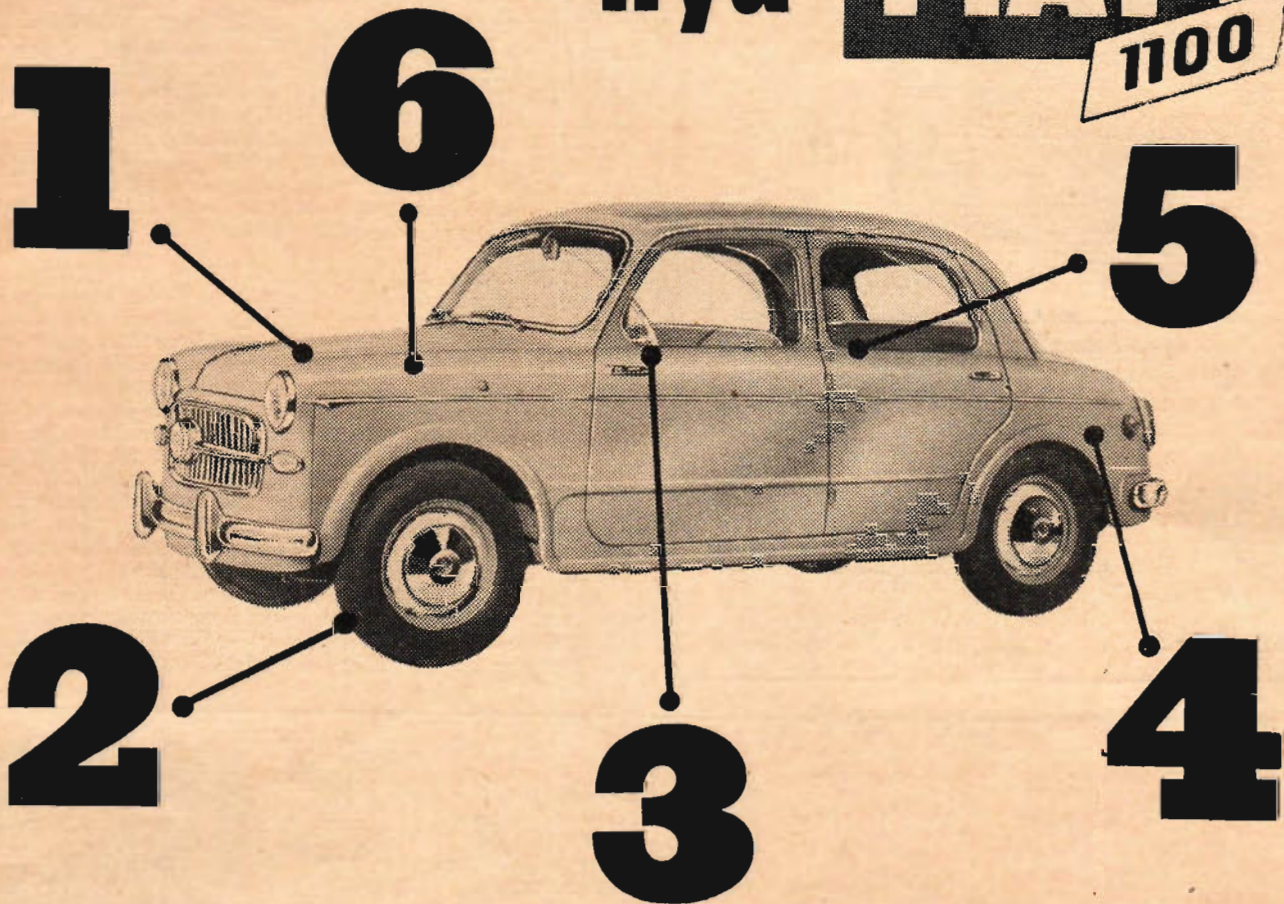
Hur skall nu ett bra bälte vara konstruerat? Amerikanerna har ett höftbälte av flygmaskinstyp. Enda felet är att det inte passar i små vagnar, utrymmet tillåter inte fällknivsrörelsen. Olika kombinationer av höftbälte med bröst- och skulderbälten finns, vilka alla ger gott skydd.

Det av Volvo lanserade bältet (typ Vattenfall) synes mig mycket ändamålsenligt. Det är lätthanterligt, passerar över ena skuldran snett ned över bröstet och bröstkorgen som är ett hållfast parti av kroppen. Bältet kan genom denna ordensbandsliknande passage sitta tämligen löst, så att det inte hindrar en behövlig rörlighet. Det halkar inte ner på magen, vilken inte är någon lämplig retardationsyta. Låset är enkelt och lätthanterligt, materialet fyller höga krav

SEX starka skäl att välja

nya **FIAT**

1100



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

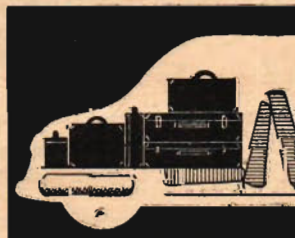
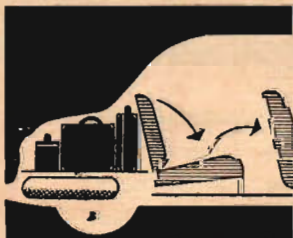
2 **Säkerheten:** FIAT 1100 är en säker vagn. Bromsarna är dimensionerade för alpkörning och den individuella fjädringen ger gott väggrepp. Dimljus, vindrutespolare, sidoblinker och stoppad instrumentpanel är standard på De Luxe-modellen. Vid-sikt och elektriskt drivna samlöpande vindrutetorkare, som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

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

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

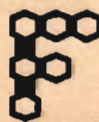
5 **Bekvämligheten:** FIAT 1100 ger god plats för fyra vuxna. Benutrymmet är gott i både fram- och baksätet. God belysning inne i vagnen, lätt ställbart framsäte, instegshandtag och många andra praktiska detaljer förhöjer trevningen. 1100-an är lätt att parkera tack vare liten vändningsradie.

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



Generalagent: Svenska AB FIAT, Värnan.

70 återförsäljare och 85 auktoriserade verkstäder över hela landet. 1 764 serviceverkstäder runt om i övriga Europa.



OlioFiat
Riktprislister
för reparationer.
Billiga reservdelar

Till Svenska AB FIAT,
Frihamnsvägen 3, Stockholm
Jag vill veta mer om nya FIAT 1100.
Sänd mig Er broschyr med utförliga
upplysningar.

Yrke

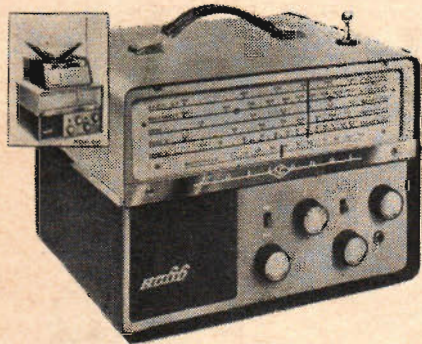
Namn

Adress

Postadress

Telefon TFA 15

RADIOAMATÖRER BÅTÄGARE !



NC 66

Batteri och nädriven trafikmottagare. NC-66 har en kommunikationsmottagares alla finesser. NC-66 kan kombineras med RDF-66 för pejling av radiofyror. Pris och närmare data sändes på begäran.



Firma

Johan Lagercrantz

Värtavägen 57 • Stockholm • Tel. 63 07 90

(Forts. från sid. 36)

på hållfasthet, har en viss uppbromsande eftergivlighet, utan elasticitet och anfastningen i karossen är stabil. Bältet är testat och provat i laboratorier och i praktiken.

De vanligaste argumenten mot säkerhetsbälten är att de inte hjälper. Vid mycket höga hastigheter och krossningar hjälper ingenting, men kom ihåg att de flesta skador sker vid måttliga hastigheter. Enligt en statistik inträffar 74 % av alla olyckor under 60 km fart, 88 % under 80 km. Från Cornell University i Amerika rapporterar man en minskning av skadorna med 60 % genom säkerhetsbältet (höftbältet) vid i övrigt identiska olyckor.

Vi har i Falun kunnat visa att hälften av alla dödade bilåkare i hela Kopparbergs län 1954—1955 skulle överlevt om de använt säkerhetsbälten och hälften av alla skadade som införts till lasarettet — ofta med definitiva, invalidiserande och destruerande ansikts- och knäskador — skulle gått oskadade från olycksplatsen, om de haft bälte!

Man säger att det är bättre om man åker ur bilen vid en olycka. Detta är nonsens. Även utan bälte är chansen 3 ggr större att man får svårare skador om man slängs ur bilen än om man blir kvar i den. Därför borde bildörrarna inte kunna springa upp.

Man sitter fast och blir innebränd är ett annat argument mot bältet. Mindre än 1 % av olyckorna är förenade med eld. De som blir innebrända har i allmänhet haft huvudskador med medvetandeförlust och därför inte kommit ur. Men bältet skyddar mot huvudskador och därför *hinner* du ut. Att lossa säkerhetsbältet av typ Vattenfall är ett ögonblicks verk.

Man blir strypt i bältet. Ytterst osannolikt enligt alla experimentella försök och praktiska erfarenheter. Man får rekyl av huvudet och bryter nacken bakåt. Bältet får givetvis inte vara elastiskt, som redan framhållits. Är materialet riktigt blir rekylverkan mycket måttlig. För att helt utesluta den borde ryggsidan byggas upp med stadigt, lämpligt polstrat nackstöd, liksom i flygplanen. Detta är ur säkerhetssynpunkt önskvärt även med tanke på påkörning bakifrån.

Den som nu vet allt detta och som tar hustru och barn och vänner ut på biltur utan att bjuda dem skyddet från ett bekvämt lätthanterligt bälte, han är — dåraktig. Ännu tvekar alltför många i en barnslig tro att "mej kan intet hända".

DYK

TfA:s handbok nr 20. Råd och anvisningar i undervattenssimning, undervattensfotografering och undervattensfiske för amatördykare av GUNNAR NORDANFORS.

Det är säsong igen för sportdykning, denna fascinerande hobby. Ni som redan är amatördykare och Ni som tänker bli det, bör skaffa Er Gunnar Nordanfors högt lovdade handbok.

"Dyk" är den enda boken i sitt slag på svenska och har en myckenhet av lärdomar att ge. De erfarenheter författaren gjort vid sin tjänstgöring i marinens grodmansskola är givetvis synnerligen värdefulla.

Trevligt och instruktivt skriven är "Dyk", och mängder av fotografier och teckningar illustrerar boken.

Fyll i, klipp ur och posta kupongen NU!

Från Teknik för Alla, Box 3137, Sthlm 3,
eller från närmaste bokhandlare rekvireras mot postförskott:
TfA:s handbok nr 20 "Dyk" av Gunnar Nordanfors.

Pris 4:75. (Porto tillkommer.)

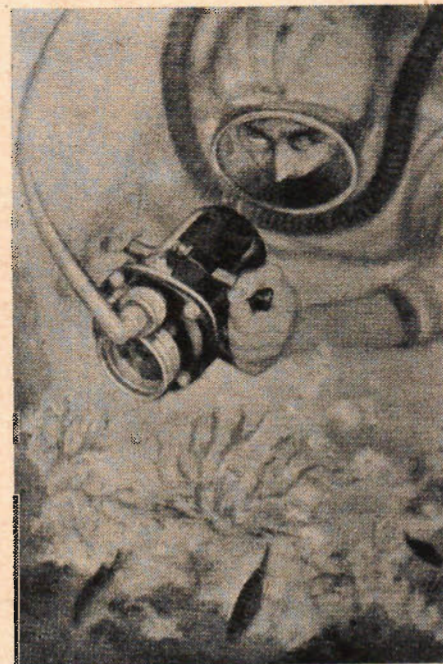
Namn:

Bostad:

Postadr.: TfA 15

KAPITELRUBRIKER

Grodmän, röjdykare och skyddsdykare... Syrgasapparater...
Luftapparater ... Mask, dräkt och simfenor ... Undervattensfordon...
Harpungevär och bultpistol... Kamerautrustning...
Råd till nybörjare... Några medicinska faktorer... Medicinska synpunkter på användning av syrgas- och luftapparater...
Säkerheten framför allt...



Bensinhartser i förgasaren?

då är det dags för



det amerikanska preparatet som gör ren förgasaren medan Ni kör. GUMOUT är det lättaste, snabbaste och billigaste sättet att göra förgasaren eller bränslesystemet effektivt rena.

GUMOUT rekommenderas av Cadillac och John Deere och lovordas nu även av svenska bilister.

Fråga efter GUMOUT på Er service-station eller kontakta oss direkt.

Generalagent i Sverige:
Göte Anderson & Co AB
Fredsgat. 2, Stockholm, tel. 204345
Tillverkare:
Pennsylvania Refining Co., USA

Westlings
FOTOKATALOG
med
marknadens
bästa
villkor

pris
1:50

Katalog och instruktionsbok i ett — illustrerad, med fororåd och tekniska data på senaste kameranyheter.

3 års gratis allriskförsäkring och garanti

AB ALBIN WESTLING, Örebro 1
Grundat 1918

Sänd omgående Er stora fotokatalog. I frimärken bl. 1:50, som gottgöres mig vid order.

Namn
Adr.
Postadr. TFA 15

"TUNNAN" ...

(Forts. fr. sid. 6.)

ters höjd och väl framme vid målet lägger han sig på spikrak sydlig kurs, knäpper på kamerautlösaren och susar söderut med en hastighet på ca 800 km/tim. Var 25:e sekund gör kameran en ny exponering och föraren låter kameran gå ända tills han har fått med Ven på plåten. Då gör han en sväng in över kusten för att inte komma in över Saltholm, som är danskt område, tar de två sista exponeringarna över Falsterbo och vänder nosen norrut igen. Nytt stråk, nu från Hälsingborg och parallellt med det gamla stråket uppåt Charlottenberg. När föraren sedan landar hemma i Nyköping igen har han tillryggalagt en sträcka motsvarande avståndet från Smygehug till Nordkap. Han har gjort 80 exponeringar på sydgående och 70 på nordgående stråket och förbrukat 37½ m film av de 50 som fanns i kameran vid starten.

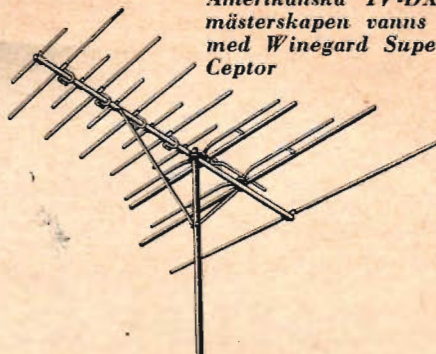
Hela flygningen har inte tagit mer än ett par timmar. Men absolut inga lindriga timmar. Dels gäller det för föraren att ligga absolut rätt på stråket, dels får flyghöjden inte ändras under fotograferingen och vidare måste planet ligga rätt på vingarna — en skevning märks på bilderna. Allt detta på en höjd, där vindstyrkor på 55 m/sek. inte är ovanliga. Orkan räknas från 30 m/sek. Visste ni förresten, att föraren på 10 000 meters höjd har 50 km "framförhållning", d. v. s. den närmaste punkt han ser framför nosen, ligger i själva verket hela 5 mil bort.

Framkallningen av filmerna måste ske med stor noggrannhet, och hittills har man bara hunnit med hälften av de exponerade rullarna. Erfarenheten hittills visar emellertid, att omkring 25 % av tagningarna måste göras om, oftast beroende på att smärre molntussar skymmer någon detalj.

När rullarna framkallas görs en orientering, d. v. s. var femte exponering läggs in på en karta, och utvisar hur stråken har täckts. Nästa etapp är Försvarsstaben, där filmerna arkiveras och vid behov lånas ut för speciella uppgifter, t. ex. kartframställning.

Samarbetet med flygvapnet öppnar oanade perspektiv, bekräftar byråchefen vid rikets allmänna kartverk, Fredy Jonason. En fjärdedel av Sverige är fortfarande inte fotograferad för kartläggningsändamål och står inte heller på arbetsprogrammet. Det gäller inre Norrland, där man helt enkelt har för lite stödpunkter. Våra egna plan flyger ju på 4—5 000 meter, beroende på vilken kamerautrustning som används, men vi hade nog tidigare tänkt på vilka fördelar en högre flyghöjd skulle kunna innebära. Fotograferingen skulle bli mer ekonomisk och stödpunktnätet skulle kunna vara glesare, vilket bl. a. kunde innebära, att inre Norrland också skulle kunna fotograferas. Kontakten med flygvapnet gav oss möjlighet att få prova höghöjdsalternativet, och det är vi mycket glada för. Enligt tidigare planer skulle 1/10 av Sveriges yta nyfotograferas varje år, d. v. s. hela Sverige skulle vara helt täckt vart tionde år. Nu kanske den proceduren kan göras snabbare, vilket skulle innebära mycket stora fördelar, när det gäller att hålla våra kartor aktuella.

Amerikanska TV-DX-mästerskapen vanns med Winegard Super Ceptor



Fantastiska möjligheter

för

TV-DX!



Solfläcksmaxima ger bättre mottagning än någonsin!

Jonosfärskiten uppladdas nu kraftigare än på 10 år och reflekterar TV-signalerna från avlägsna sändare tillbaka mot jorden. Ofta uppfångas TV-bilder från sändare på 150—200 mils avstånd, såsom från Ryssland, Italien, Schweiz, Tjeckoslovakien, Belgien, Tyskland, Holland m. fl. länder.

Den amerikanska sensationsantennen

WINEGARD SUPER CEPTOR

vann USA-mästerskapen i TV-DX

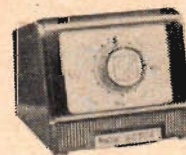
Super Ceptor ger enastående resultat. Vinnaren av USA-mästerskapen i TV-DX 1956, Robert Seybold, N.Y., fångade ej mindre än 290 stationer med Super Ceptor, belägna bl. a. i Brasilien och Venezuela. Även framgångsrika svenska TV-DX-entusiaster rekommenderar Winegard Super Ceptor.

A5-SL4 1 vån. Kr 197:50

A5-2xSL4 2 vån. Kr 395:—

CDR automatiska antennerotor

avsöker automatiskt horisonten och stannar i önskad position.



A5-AR2B med brun kåpa Komplet

Kr 345:—

A5-AR2V med vit kåpa Komplet

Kr 360:—

Fråga efter Winegard Super Ceptor och CDR antennerotor hos Er radiohandlare!

Generalagent

AB GYLLING & Co

STOCKHOLM
Londonvia-
dukten
Tel. 44 96 00

GÖTEBORG
Husargatan
30—32
Tel. 17 58 90

MALMO
Östergatan 27
Tel. 707 20

Händig folk

GÖR DET SJÄLV

HOBBYTIPS för HÖGSOMMAREN

I följande nr å 50 öre:

1944

Nr 15

"Dressicykeln" — alla käcka småpojars sommarnöje. Arbetsbeskrivning med ritningar.

"Trädgårdsbordet som passar bra även för sommarens campingfärder". Arbetsbeskrivning med skisser.

Nr 16

"TfA:s cykelbåtsidé i tre olika utföranden". Beskrivning av olika konstruktioner. Med foto och ritningar.

Nr 17

"Hur stor hastighet kan cykelbåten uppnå?" Olika konstruktioner beskrivs.

"Hur man kan göra en enkel fuktighetsmätare". Beskrivning med skiss.

Nr 18

"Anvisningar för byggande av cykelbåtens skrov". Beskrivning med ritningar.

1946

Nr 15

"Sommarstället på hjul". Arbetsbeskrivning med ritningar över TfA:s husvagn.

"Elegant MC-bil för 700 kronor". Med ill.

1947

Nr 13

"TfA:s folkmotorbåtsävling ett lyckat experiment". De av juryn utvalda 3 bästa typerna presenteras. Ritn. och data.

I nr 1/1957 (pris 1:—) erhåller ni anvisningar på halvtannat tusen hobbyupplag ur TfA 1947—1956.

REKVISITIONSKUPONG

Till **TEKNIK** för **ALLA**
Exp. Box 3137, Stockholm 3

Sänd mig följande nr av TfA

Reservnummer (nr och årg.)

Likvid kr har insatts på postgiro-konto 157992 — uttages genom postför-skott, då postförskottsportot tillkommer. (Stryk det ej tillämpliga.)

Namn:

Bostad:

Postadress:

Nr 14

"Lättillverkad och oöm bordsgrupp". Trädgårdsföremål av ny typ. Ritn. och ill.

"Leksaksbåt som går för egen maskin". Kort beskrivn. med ritn.

1948

Nr 13

"Swimmingpool i trädgården". Ritn., ill. och beskrivn. till en härlig badbassäng för trädgården.

"Segelmodell blir dieselmodell". En nyhet på segelmodellfronten. Ritn. och beskrivn.

Nr 14

"Trycktank för utbordaren". Ritn. och beskrivn.

"Bounce — en lättbyggd modellracerbåt". Ritn., skisser och beskrivn. Första avsnittet.

"En rutschbana för småttingarna". En enkel konstruktion med ill. och ritn.

1949

Nr 13

"Portabel duseanordning" — bra konstruktion för såväl den gamla villan som moderna sportstugan. Kan användas såväl inom som utomhus och oberoende av vattenledning eller avlopp. 2 helsidesritningar och arbetsbeskrivn. Första avsnittet.

"Lekstuga i bungalowstil". Andra och sista avsnittet.

"Blomsterläda av betong". Ritn. och arbetsbeskrivn.

"Rotordraken som kan styras". Lustig sak för de yngre.

Nr 14

"Allround jolle av plywood". Lätt och idealisk men byggd för hård tjänst. Ritn. och arbetsbeskrivn.

"Portabel duseanordning". Ritn. och arbetsbeskrivn. Andra och sista avsnittet.

1950

Nr 15

"Rök fisken själv". Ritn. och arbetsbeskrivn. till portabelt fiskrökeri.

Nr 14

"För sportstuga och badstrand". Lättbyggd utomhusmöbel för sportstugan. Simfenor och badflotte. 3 sommarkonstruktioner med ritn., arbetsbeskrivn. och ill.

Nr 16

"Huggkrok för storfiske". Ritn. och arbetsbeskrivn.

I följande nr å 60 öre:

1951

Nr 11

"Plaskdamm i trädgården". Barnens för-tjusning. Utförlig beskrivn. med bilder och ritn.

Nr 14

"Världens största akvarium". Studera livet under vattenytan! Olle Norelius' vattenkikare. Ritn. och beskrivn.

"Surflingbräda och vattenskidor". Ritn. och beskrivn.

För händig folk ...

För händig folk inför vi här ett speciellt urval för sommaren med ritningar och arbetsbeskrivningar som tidigare varit införda i TfA. Numren expedieras mot insändande av likvid per postgiro 157992 eller mot postförskott, varvid dock extra porto tillkommer. Då vissa nummer kan tänkas ta slut torde reservnummer alltid uppges. Portot är 20 öre för ett ex. och 5 öre för varje ytterligare ex. Glöm inte bifoga likvid för portot.

1952

Nr 14

"Bygg en karusell". Ett himmelrike för de mindre barnen. Utförliga ritn. med arbetsbeskrivn. och bilder.

"Omvändningsframkallning av smalfilm". Utförliga tips och hjälpmedel.

"Fotografering genom kikare". Beskrivn. med ill.

1953

Nr 13

"Hållbar trädgårdsföremål". Engelsk modell, sammanfogad utan spik, skruv eller andra metallföremål — allt med tanke på lindrigare underhåll. Ritn. och ill.

Nr 14

"Trampbil" av plywood och vattenledningsrör. Grabben blir stormförtjust. Arbetsbeskrivn. med ritn. och ill.

1954

Nr 11

"Damm för trädgården". Arbetsbeskrivn. med ill.

"Jalousi för sportstugan". En enkel men trevlig jalousi av trälameller. Ritn. med beskrivn.

"De yngstas motorbåtar". Grabbarna kan bygga dessa enkla båtar själva och anordna tävlingar vid badstranden. Ritn. och beskrivn.

"Småtips". Fågelbord av trästall. Bränd inskription. Automatisk blomvattning. Roterande borste.

Nr 13

"Ervagn som sidovagn". En trevlig vagn för cykelutfläkterus. Ritn. med arbetsbeskrivn.

Nr 15

"Skaffetvåse sportstugans kylskåp". Enkel kombination av skafferi och kylare. Ritn. med arbetsbeskrivn.

I följande nr å 75 öre:

Nr 14

"Periskop för undervattensfotografering". En förtämlig konstruktion för en intressant och roande hobby. Ritn. med arbetsbeskrivn.

"Modern stol". En verklig prydnad för hemmet. Ritn. med arbetsbeskrivn.

Nr 14

"Fotografering under vatten". Ett lämpligt kamerafodral. Utprovat av medlemmar i Göteborgs amatördykarklubb. Beskr. och ritn.

"Tips för sommarnöjet". Markis av persienn. Barnens egen bassäng. Grällanläggning. Grindskyltar. Trädgårdsstol m. m.

"Gör själv säker gunga". Ritning.

Nr 15

"Tefat som likkontrollmodell". Lämplig för stundflygning. Ritn. och arbetsbeskrivn.

"Bygg hemliga rummet". Passar såväl till cykelstall som till pojknarnas hemliga högkvarter. Ritn.

MC
MOTOR-SÄLLSKAP

FETT TITTAR
MÄSTER SKAP

TÄVLINGS-TYP MED MC

EJ FRÅ

MEDE NÅL OCH TRÅD

KÄPP

INTRISS-ERAR EI

ANTINGEN ...

FÄRG

SOM ETT ... FÖR VINDEN

KÄNNER EFTER-LEVANDE 2 FEMMOR

BUSSKRYSS

GÅR I FLERA LÄS

DEL

LITET VATTEN-DRAG

LÖGN FÖR TORKNING

FORHÖ

PÅ SEGEL-SKEPP

EL-TERM

PÅ HÅST

I PANNAN

REP ATT KASTA

FÖRE-BUD

EJ VILD

FÖRE TVÅ

VÄL BEKOMMEN

VÄRMER LED

EJ SÖT

FLERA ALHTRÄD

EFTER ELD

I LUGN OCH ..

STÄNGER TILL

FÅNGAR FISK

GER SIGNAL-HOEN

NED... PLOTSLIGT

GIFTIG

I TILL-TAL

PÅ TOTT

BETE

TILL- RÄCK- LIGT

EJ NER

KAN KANSE HUSTRU RÄKNAS SOM

GÖRA EN KALKYL

KLÄDER

SMÅ- DJUR

NR

TfA-KRYSS 15

1:a pris 50 kr, dessutom två priser på 25 kr. Insänd hela sidan ifyllt eller också en avskrift tillsammans med vidstående tävlingskupong till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3. Märk kuvertet TfA-Kryss 15. Lösningarna ska vara TfA tillhanda senast den 9 augusti. Fyll också i på kupongen här bredvid den mening som bildas i de röda rutorna.

TÄVLINGSKUPONG

TfA-Kryss 15.

Namn

Bostad

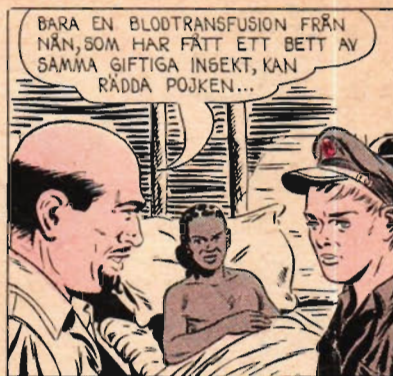
Postadress

Meningen lyder

.....

DJUNGEL- PATRULLEN

AV
LYMAN YOUNG-
OCH
TOM MASSEY



Ägaren testar bilen

(Forts. fr. sid. 13.)

Batteriet skulle placeras på mera lätt-tillgänglig plats och inte som nu under baksätet.

B) Tystare ventilationsrutor, men detta tycks vara ett vanligt förekommande fel hos många bilmärken.

C) Bättre fördelning av vikten. Större koffertutrymme. Bättre placering av kardanaxeln framtill i vagnen (t. ex. som i 50 års modell). Större dragfrihet.

D) Jag har ännu inte hittat något som jag eventuellt skulle vilja ändra på.

E) 75:an kunde haft en starkare motor och det har också de senare vagnarna fått.

Vilka tekniska finesser sätter ni särskil värde på?

A) Bilens kraftiga ramkonstruktion och det förnämliga värme- och luftkonditioneringssystemet. Vidare har Rover fortfarande kvar den gamla hederliga veven. Alltid bra en morgon med 20 minusgrader!

B) Då jag alltid tyckt om frihjuls-körning är jag mycket nöjd med att man under körning kan koppla från frihjulet om så fordras t. ex. vid hal vägbana.

C) Speciellt accelerationsförmågan.

D) Frihjulet, reservtanken, möjligheten att före start från förarplatsen kunna kolla oljan och att reservhjulet har sin speciella plats skild från bagageutrymmet.

E) Frihjulet spar en del bensin. Luftkonditioneringen är utmärkt och ger god vintervärme. I övrigt finns det nog inte något speciellt i finessväg.

Vad kan göras för att få bilen trafiksäkrare?

A) Fjärrljus.

B) Ingenting. Vagnen inger en stark känsla av trygghet.

C) Bättre fördelning av vikten och något bredare karosseri.

D) Ingenting. Att den är robust och klarar en hård smäll utan att de åkande skadas har jag fått svart på vitt på.

E) Absolut ingenting. Bromsar etc. är perfekta.

Trivs er fru med bilen och kör hon den?

A) Hon trivs mycket bra med den men kör inte.

B) Ja, hon är mycket förtjust i den på alla vis.

C) Ja, mycket.

D) Min fru och även familjen i övrigt trivs utmärkt med den.

E) Hon kör inte själv men är förtjust i Rover.

Håller reklamen vad den lovar?

A) Obetingat ja i den mån man upp-täcker någon reklam för Rover.

B) Absolut.

C) I stort sett.

D) Såvitt jag kan se gör den det. Fler människor borde absolut lära känna den här vagnen.

E) Det har inte varit några överord från säljarhall.

Vad är er uppfattning om säkerhets-selar?

A) Det är säkerligen mycket bra och borde finnas som standard i alla bilar - åtminstone för passageraren fram.

B) Det är en mycket bra säkerhetsan-ordning.

C) Jag har faktiskt inte bildat mig någon åsikt om det.

D) Det är säkert en god sak. Jag har dock ännu inte skaffat några. Man hör och läser så många delade meningar om de många olika modeller som nu finns att man onekligen drar den slutsatsen att den idealiska bilselen ännu inte tycks vara konstruerad.

E) Sådana anser jag att man ska ha i varje bil. Jag har skaffat selar både för passagerarna i framsätet och för föraren.



TEKNIK FÖR ALLA

NI ÄR NYFIKEN på nästa nummer av TfA!
NI ÄR NYFIKEN på varje nytt nummer av TfA!
NI VILL INTE gå miste om ett enda nummer av TfA!

Det bekvämaste blir billigast!

Ni betalar i regel med glatt hjärta stora pengar för att göra det bekvämare för Er. — Varför då inte prenumerera på TfA, när Ni därigenom tjänar en slant på att göra det bekvämare för Er?



Prenumerera NU

på tidningen för moderna människor, tidningen för den moderna familjen!

Fyll i och klipp ur kupongen och ta de steg som behövs för att posta papperet! Genom att prenumerera får Ni vartenda nummer av TfA fritt hemburet till Er dörr.

Prenumerera på

TEKNIK FÖR ALLA

SJÄLVKLART!

Jag prenumerar på TEKNIK för ALLA att sändas mot postförskott

Helår 22:50 Halvår 11:75

(Postförskottsavgift 60 öre tillkommer.)

Jag sätter kryss i rutan för önskat alternativ.

Fr. o. m. den 1957

Namn

Bostad

Postadr.

TfA 15 -57. VAR GOD TEXTA!



Svarsförändelse
Tillstånd nr 237
Stockholm 3

Frånkeras
ej. TfA
betalar
portot

TEKNIK för ALLA

Box 3137

STOCKHOLM 3