



TEKNIK

FÖR ALLA



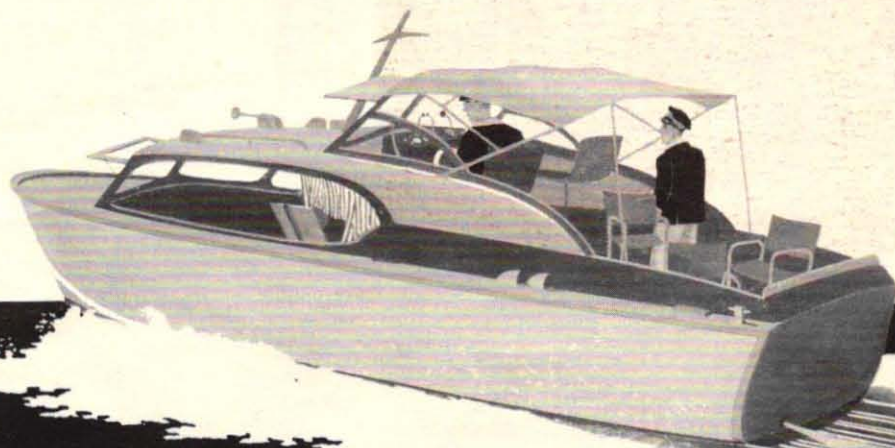
8 sidor
extra

ALLT OM BÅTEN

Nr
8
17 april—1 maj
1959

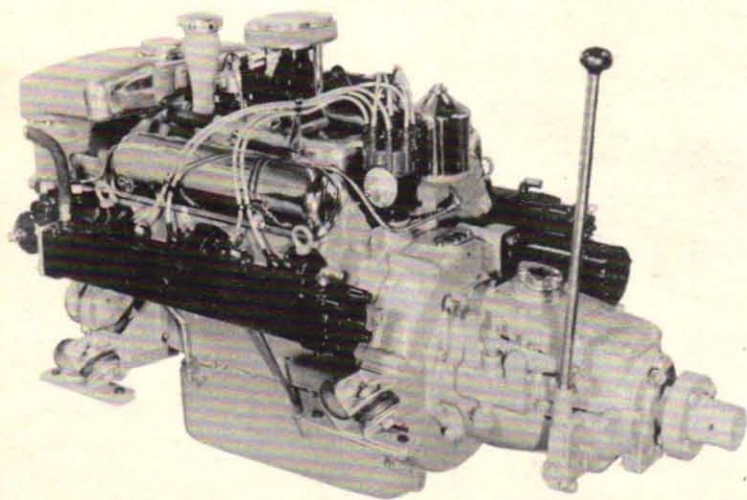
**Varudeklarera plastbåten! • Bygg båt-trailer
Ny Monarped testas • Båten som blev en chock
Kanot i paket • Fem ägare om DKW AU 1000**

1 kr (i Danmark och Norge 1:75)



VOLVO-PENTA MB 36 - 120 hk

Den enda svenskbyggda V8-motorn kommer från Volvo-Penta och har typbeteckningen MB 36. Det är en motor, som tål en närmare granskning. — Volvo-Penta MB 36 erbjuder Er 120 kraftiga och accelerationsvilliga hästar. — Med en Volvo-Penta MB 36, som sätter spinn på propellern får Ni verkligt hög fart på skrovet. Utrustad med reduktionsväxel 2:1 ger den ypperlig prestanda även åt snabbgående tyngre båtar.



Volvo-Penta MB 36 har mycket låg bränsleförbrukning — ca 205 g/HK — vilket ger Er en mycket god driftsekonomi även vid hård körning. Bland de många kända internationella varv, som använder Volvo-Penta MB 36 för sina expresskryssare kan man nämna Morgan Giles i Teignmouth, Bruce Campbell i Hamble och Mario Slerca i Rio de Janeiro.

AKTIEBOLAGET PENTA BOX 392 GÖTEBORG TEL. 228420

HANSSON & LUNDBOM MOTOR AB
Östra Hamngatan 18 - Göteborg - Tel. 11 42 14

AB GÖSTA BERG
Regeringsgatan 20 - Stockholm - Tel. 23 04 65

I DETTA NUMMER

Båtaktuellt

Båtmotorn går under vattnet	4
Sportstugan blir soldriven	5
Plastbåtar på löpande band	8
Han satte snurr på båten	10
Svensk chock till sjöss	16
Varudeklaration för plastbåten	21
Plastbåtssalong	22

Motor

De kartlägger trafikolyckan	6
Mopedtesten: Monark "La Strada" ..	11
Ägaren testar DKW AU 1 000	12
Motoraktuellt	14
Värmönstring i Genève	18
Senaste bilnytt	46

Hobby och modellsport

Hopfällbar kanot	19
Bygg båttrailer	20
Merit blir ettrig miniracer	36
Modellmotortesten: Taifun Hurrikan	38
Nyheter på hobbyfronten	40

Radio och TV

TFAE	24
Debatt kring SM i TV-DX	30
Fråga oss om DX-ing	43

Tekniskt nytt

Teknisk pressrevy	48
Teknisk rundhorisont	51

Flyg

Från flygfronten	42
------------------------	----

Foto

"Futurakamera" för 129 kr	15
---------------------------------	----

Pengar att hämta

Plats för uppfinningar	3
Bästa smätipset	26
Vinnarna i Poängplock nr 2	28
TfA-krysset	48

Serier

Brevlådan	44
Kvinnan och tekniken	49
Lesley Shane	50
Buck Rogers	50

I NÄSTA NUMMER

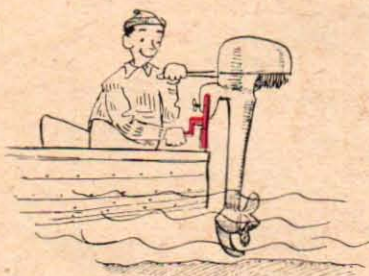
som utkommer fredagen den 1 maj visas i en bildberättelse hur en svensk experimentbil kommer till.

■ SAAB:s FULLBLODSVAGNAR dvs. Granturismo och Sonett har i Trollhättan testats av motorexperterna *Folke Mannerstedt*. I en stor artikel berättar han om fabriken trimningsarbete, och i ett kommande nummer följer en artikel om hur man själv trimmar sin SAAB.

■ FÖR HÄNDIGA TV-TITTARE kommer bl.a. förslag till en antennotor, som ger nya möjligheter till fininställning och utlandsmottagning.

■ EN JAPANSK KAMERA — *Yashica-Mat* — tas upp till granskning i den populära kameratesten.

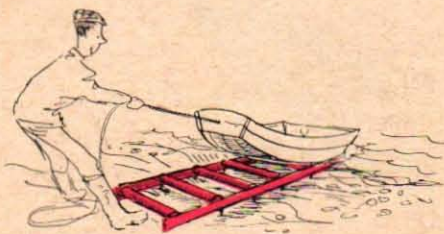
■ EN NY MOTORCYKEL-TYP — en kombination av skoter och traditionell motorcykel — har presenterats i Sverige, och vår tvåhjulningsexpert berättar om vad nyheten går för.



HOJDREGULATOR för utombordsmotorn skulle vara en bra lösning i grunda farvatten, anser båtfrälste "E.G." i Karlstad. Allt med en vev kunna ställa in motorn för önskat djup, vore bättre än att behöva fälla upp motorn snett.



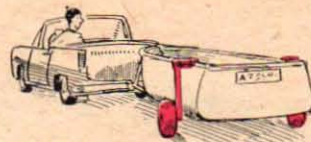
"MOTOR-VÄRMARE", en utombordsmotor med inbyggd värmeplatta fänker sig signaturen "Två i ett" i Härnösand. Motorvärmaren, som ju nu slösas bort till ingen nytta, borde kunna utnyttjas för kaffekokning eller matlagning under färden.



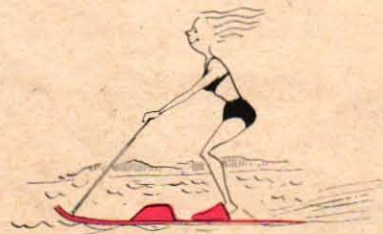
RULL-SLIP skulle finnas i form av en "stege" med rullar som stegpinnar, tycker Tage Persson, Svartlundsvägen, Norsjö. Den praktiska lilla tingesten skulle dessutom ha kraftiga "klor" på undersidan för att kunna hålla sig kvar på underlaget.

PLATS FÖR UPPFINNINGAR!

Varför finns det inte... Ja, ni känner nog igen tankegången. Har ni någon idé till en önskeuppfinning, så skriv till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3. Märk kuvertet "Uppfinningar". Varje införd bidrag honoreras av TfA med 15 kr.



BATHJUL som kunde förvaras i bilens bagageutrymme och med ett enkelt handgrepp monterats på båten, föreslår Birger Andersson i Göteborg, som önskvärd uppfinning. Fjädringen borde vara sammanbyggd med hjulets fästningsanordning.



"MOTORSKIDOR" dvs. vattenskidor med motor-drift, vore väl modellen för den som gärna idkar vattenskidåkning men inte har råd att köpa på båt, tycker Sven Holm, Kustgatan 58, Råå. Detaljer saknas, men tanken är utan tvekan god.

Chefred. o. ansv. utg.: STIG BJÖRKLUND

Red.sekr. och layout: HANS CARSBORG

Fackredaktör: STIG SANDELIN

REDAKTIONSKOMMITTE: 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; bergsingenjör Folke Lindgren; direktör Sven Sköldberg.

REDAKTION OCH EXPEDITION: Tunnelgatan 3. Postadress: Box 3137, Stockholm 3. Telefon: Växel 10 11 99. Rikssamtal 20 23 05. Efter växelns stängning: Redaktionen 11 60 79, 10 11 99. Expeditionen: 20 23 05. Annonsavd.: 11 44 33. Prenumerationspris: Helår 22:50, halvår 11:75 kr. Postgirokonto: 157992. Utkommer varannan fredag. Eftertryck förbjuds.

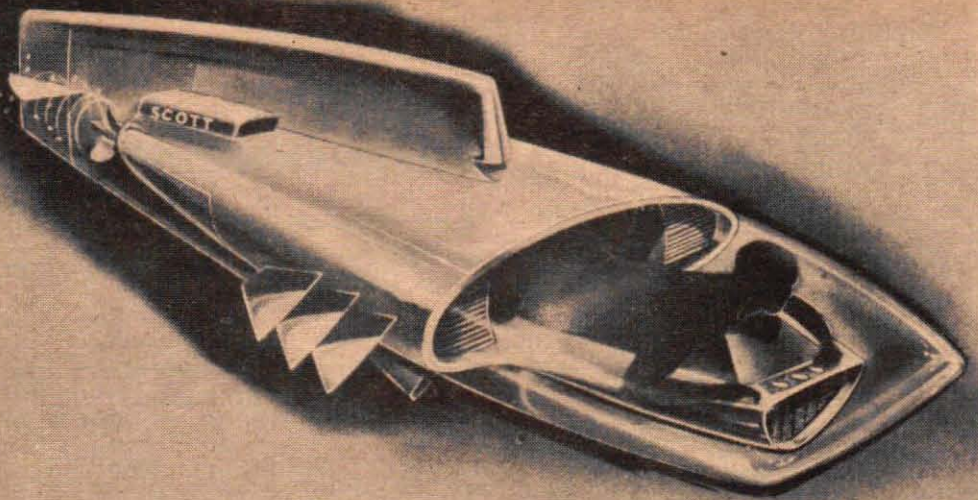


NUMMER 8
17 april—1 maj
ARGANG 20

OMSLAGSBILDEN

är som sig bör båtbetonad och visar närmare bestämt mångsysslaren Sven "Tumba" Johansson i snabb båt med stark snurra. Motivet anknyter till en hel rad toppartiklar med båt-anknytning i detta nummer. (Omslagsfotograf: PER-OLLE STACKMAN.)

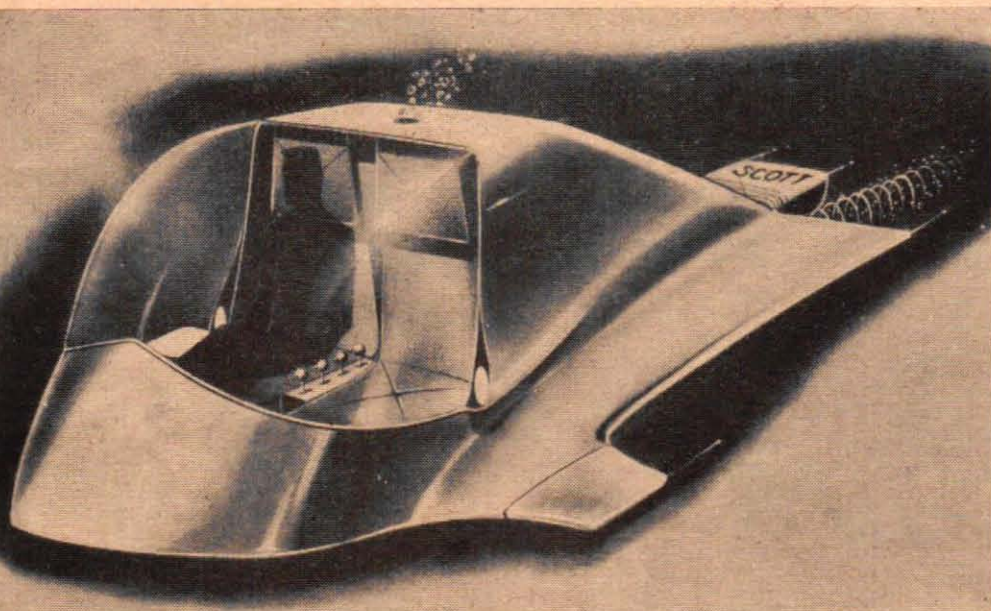




Hur kommer motorbåten att se ut om 50 eller 100 år? Ingenjör HJALMAR LARSSON sjar här om utvecklingen med utgångspunkt från bl.a. forskarnas försök att ersätta kolvmotorn och propellern med effektivare framdrivningssystem. Som blickfång har vi här valt några mer originella än realistiska tuschspekulationer av amerikanskt märke.

◀ En täckt version av amatördykarnas undervattenssläde, tänker sig tecknaren ungefär som exemplet här t. v. Komprimerad luft till motorerna och luft till föraren kommer från inbyggda lufttankar som automatiskt fylls på med hjälp av en snorkelanordning vid gång nära vattenytan.

Båtmotorn går under vattnet



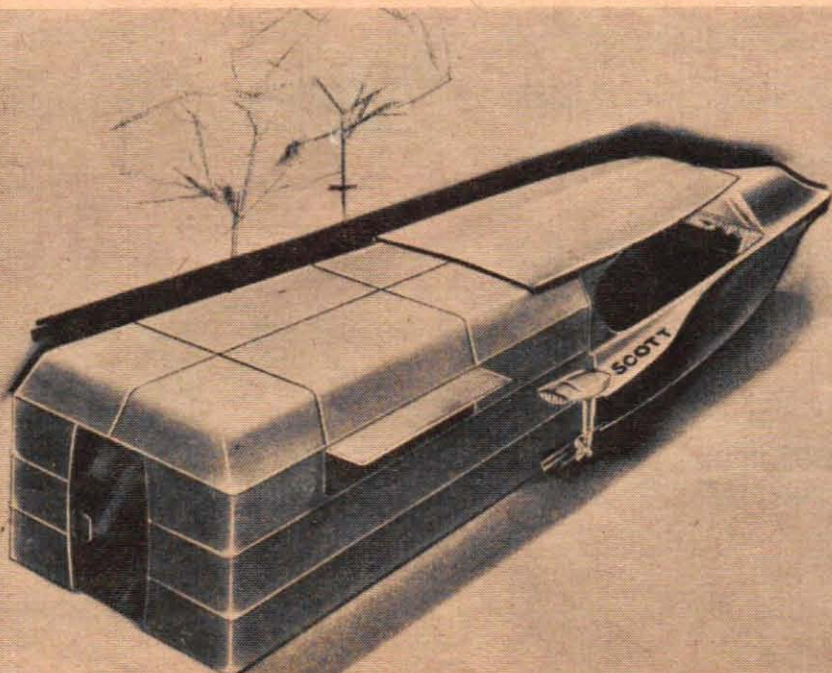
När formgivaren ändå var inne på projektet utombordsmotordrivna undervattensbåtar, passade han på att skissera en tvåsitsig, bekvämare modell. Lufttillförsel till passagerarutrymme och motor ingår givetvis i kalkylerna, och dessutom tänker man sig strålkastare och fast kamera i utrustningen.

■ Om begreppet framtidsbilen är en ganska vanlig företeelse i spalterna, så är framtidens båt desto mera sällsynt. Och ändå behöver vi bara se på den senaste tidens utveckling för att inse, att båten förändras, även om det går sakta. Vart är den på väg?

Den verkligt stora förändringen kommer den dag vi kan kassera vårt nuvarande primitiva system för omvandling av värmeenergi till båtens rörelseenergi. Förbränningsmotorn har med propeller i absolut gynnsammaste fall en effektiv verkningsgrad av 15—20 procent, och det säger väl tillräckligt om teknikens nuvarande ståndpunkt, att vi i bilar och båtar måste *borföra* en mycket stor del av värmen i stället för att utnyttja den.

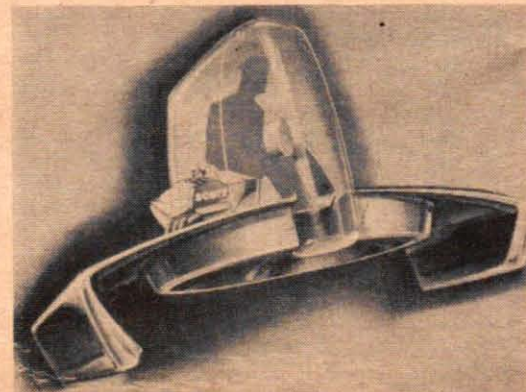
Vad kommer i stället? Forskningsresultaten hittills pekar på att dagens båtmotor kommer att förvandlas till ett litet men effektivt värmeaggregat, som i sin tur driver ett "kaminrör" av den typ, som för närvarande används i vissa flygplan och raketer. Skillnaden blir i korthet den, att där raketmotorn tar in luft, som sedan upphetas och rusar ut bakåt, kommer båtmotorn att använda vatten. Om det bakre röret görs ledbart.

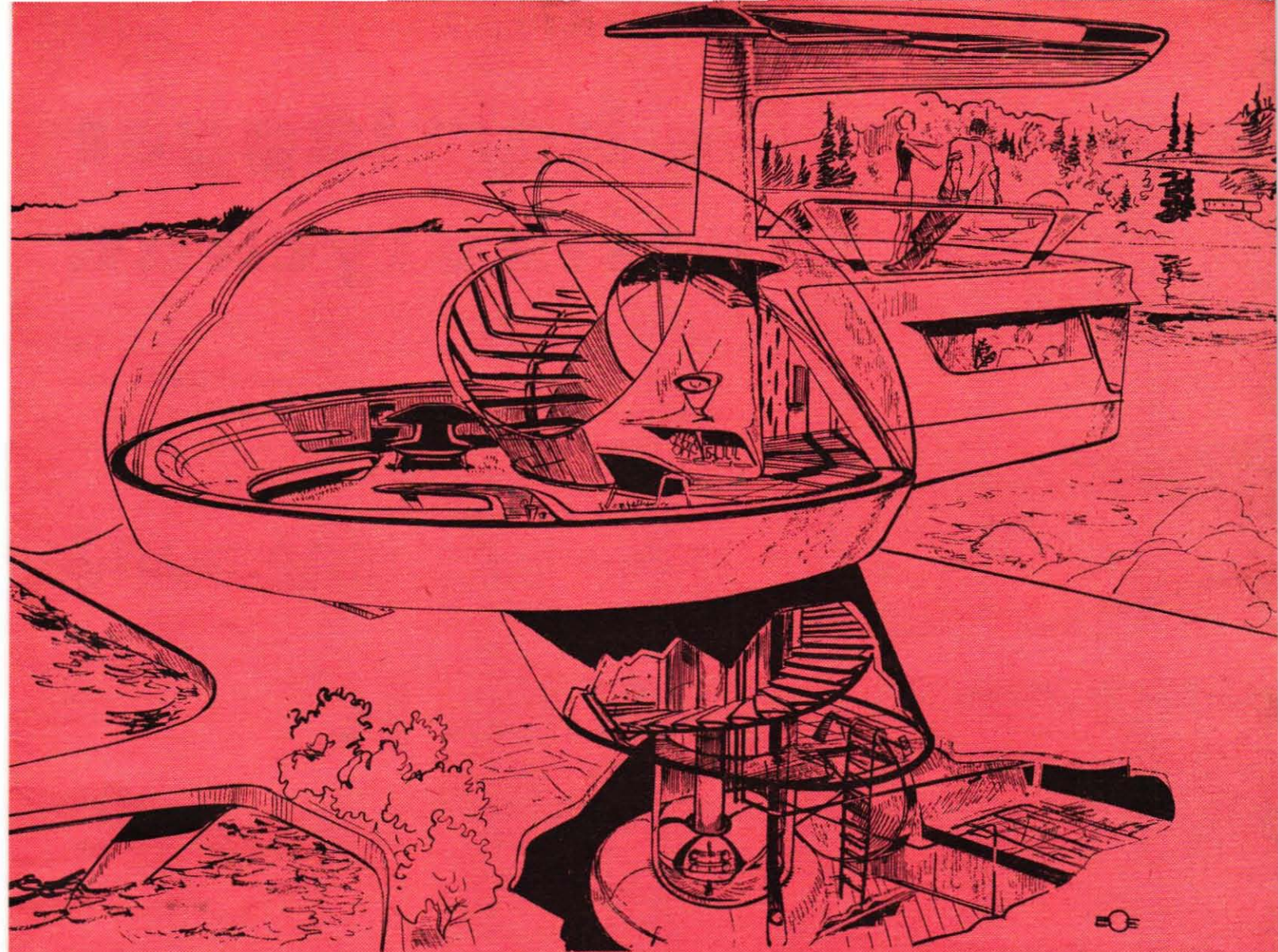
(Forts. på sid. 34)



◀ Amfibien är en farkost, som i våra dagar förekommer ytterst sparsamt, men som onekligen bär ha stora utvecklingsmöjligheter. Här t. v. en vision av en hopfällbar "camping-amfibe" med ett särskilt plastfält, som på land hålls i rätt form med hjälp av komprimerad luft från en förrådskank.

Flygande plattformen är redan verklighet i militära sammanhang, och en dylik farkost, avsedd för landning på vattnet, när så önskas, bör alltså inte vara alldeles otänkbar. Motorn tänkes driva en stor "fläkt" på plattformens undersida, som vid gång på vattnet är hermetiskt tillsluten.

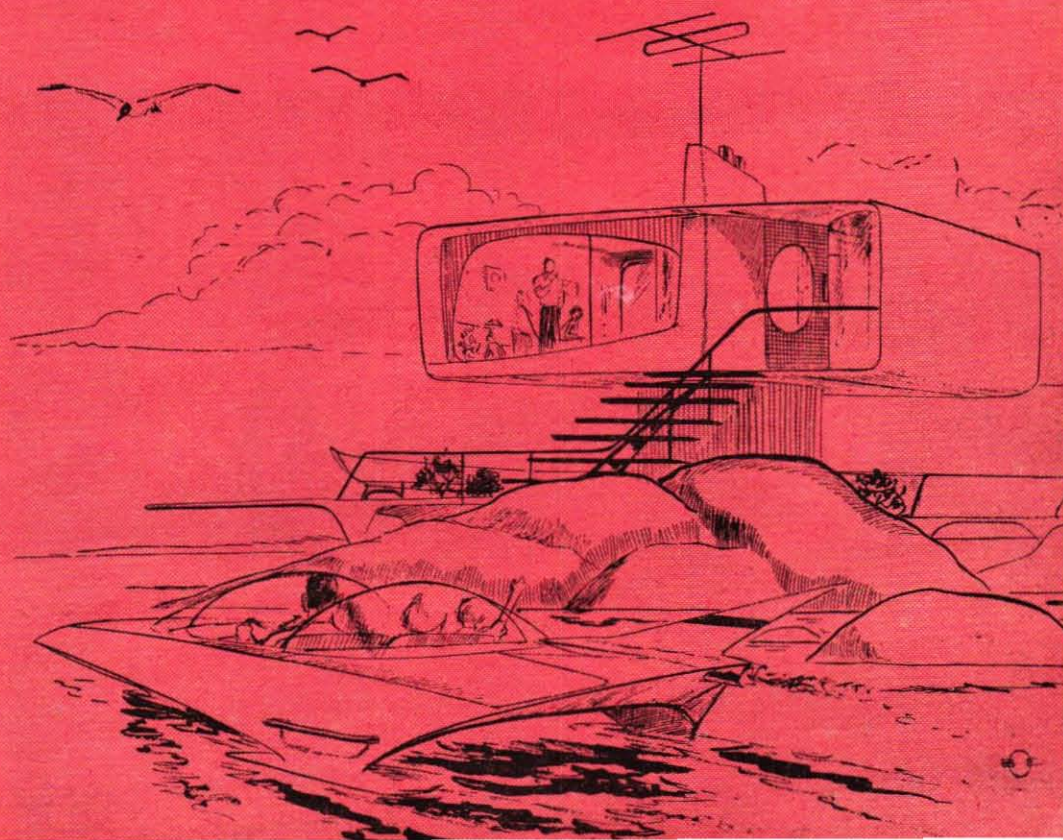




Sportstugan blir soldriven

■ När det gäller allt som har med sjön att göra, brukar konservatismen vara seglivad, men nog kan det väl ändå vara trevligt att som tidsfördriv spekulera över vad framtiden kan tänkas bära i sitt sköte. En gammal bekant för TFA-läsarna, Bo Ericsson, Åbyn, Brännfors, segrare i fjolårets tävling om Framtidsbilen, brukar roa sig med sådana fantasier, och här kommer ett par nya prov på hans obestriddiga handlag både med former och med pennan.

I första hand är det fritidshuset den unge formgivaren vill modernisera, och hans lösningar har som synes knappast någonting gemensamt med de sportstugor, som nu kantar våra stränder. Typen ovan (med simbassäng i källaren, som ligger ingjuten i "tomten") tänker sig tecknaren försörjd med elkraft via solenergi, som upptas av den rotorliknande utbyggnaden överst. Bilden här till höger visar en annan typ, som på effektivast möjliga sätt utnyttjar en ur vanliga synpunkter ganska otacksam tomt. Konstruktionen baserar sig som synes på ganska okonventionell användning av betong för hus och uteplats. Den som lever får se . . .





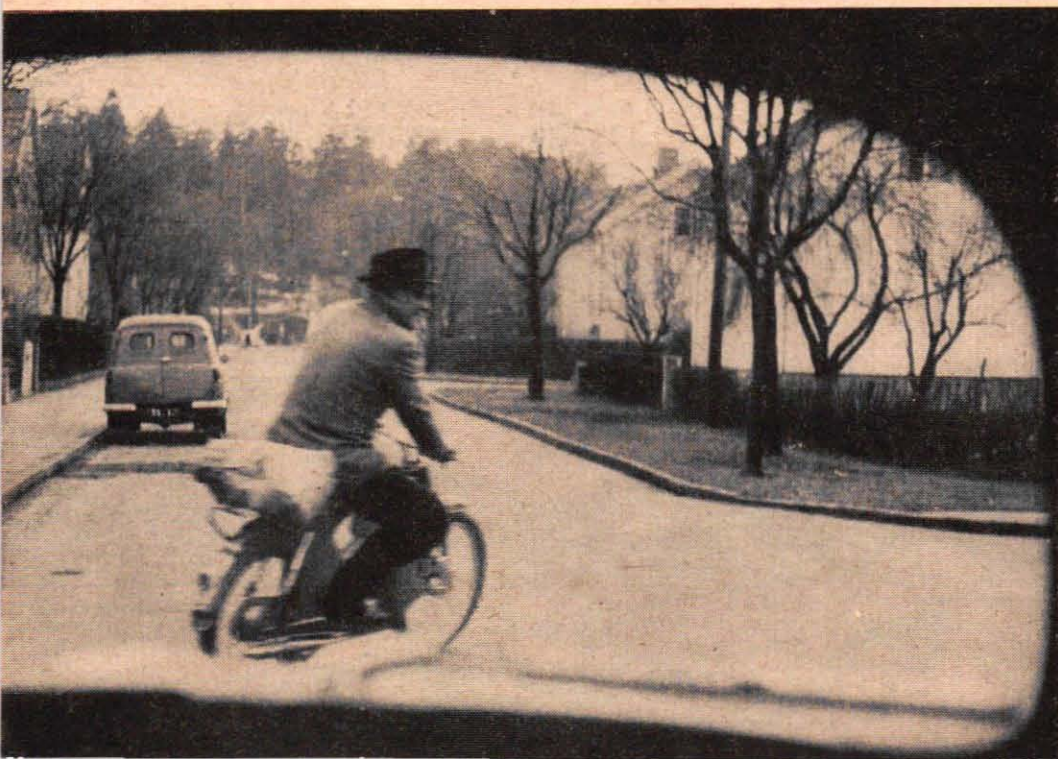
De kartlägger trafikolyckan

Visste ni att de flesta trafikolyckor inträffar på rak väg, eller att över hälften av alla mopedoffer i trafiken är folkpensionärer? Siffrorna ingår i den preliminära utredning, som redovisas av Sveriges första "haverikommission" för trafikolyckor, ett läkarteam i Malmö, som, oftast direkt på olycksplatsen, specialstuderat trafikolyckorna i länet under 1958.

Trion, som ger oss en klarare bild av trafikolyckan, dess uppkomst och verkningar, ses här t. v. församlat på den gemensamma arbetsplatsen, Allmänna Sjukhuset i Malmö. T. v. gruppens ledare, professor Helge Wulff, i mitten dr Claes-Göran Bäckström, t. h. docent Sven Caspar Nettelblad. Till höger en kuslig illustration till den ökande frekvensen påkörningar av mopeder och cyklister i trafiken.



Kollision mot träd vid väggkanten är betydligt vanligare än man i allmänhet föreställer sig. Fyra bilister av tio skadas förresten i olyckor, där endast den egna bilen varit inblandad. Nedan demonstreras en av mopedisternas kardinalsynder enligt utredningen, ändring av färdriktning utan föregående tecken.



Hur sker en trafikolycka, och mot vilka orsaker bör vi alltså i främsta hand sätta in offensiven? Den frågan har i varje fall fått ett preliminärt svar i form av den utredning, som nu föreligger från professor Helge Wulff och hans två kolleger i trafikens första haverikommission, docent S. C. Nettelblad och dr C. G. Bäckström. Samtliga polis-anmälda trafikolyckor i Malmöhus län under 1958 har varit föremål för deras specialstudium, och i många fall har någon av läkarna varit på platsen samtidigt med polisen.

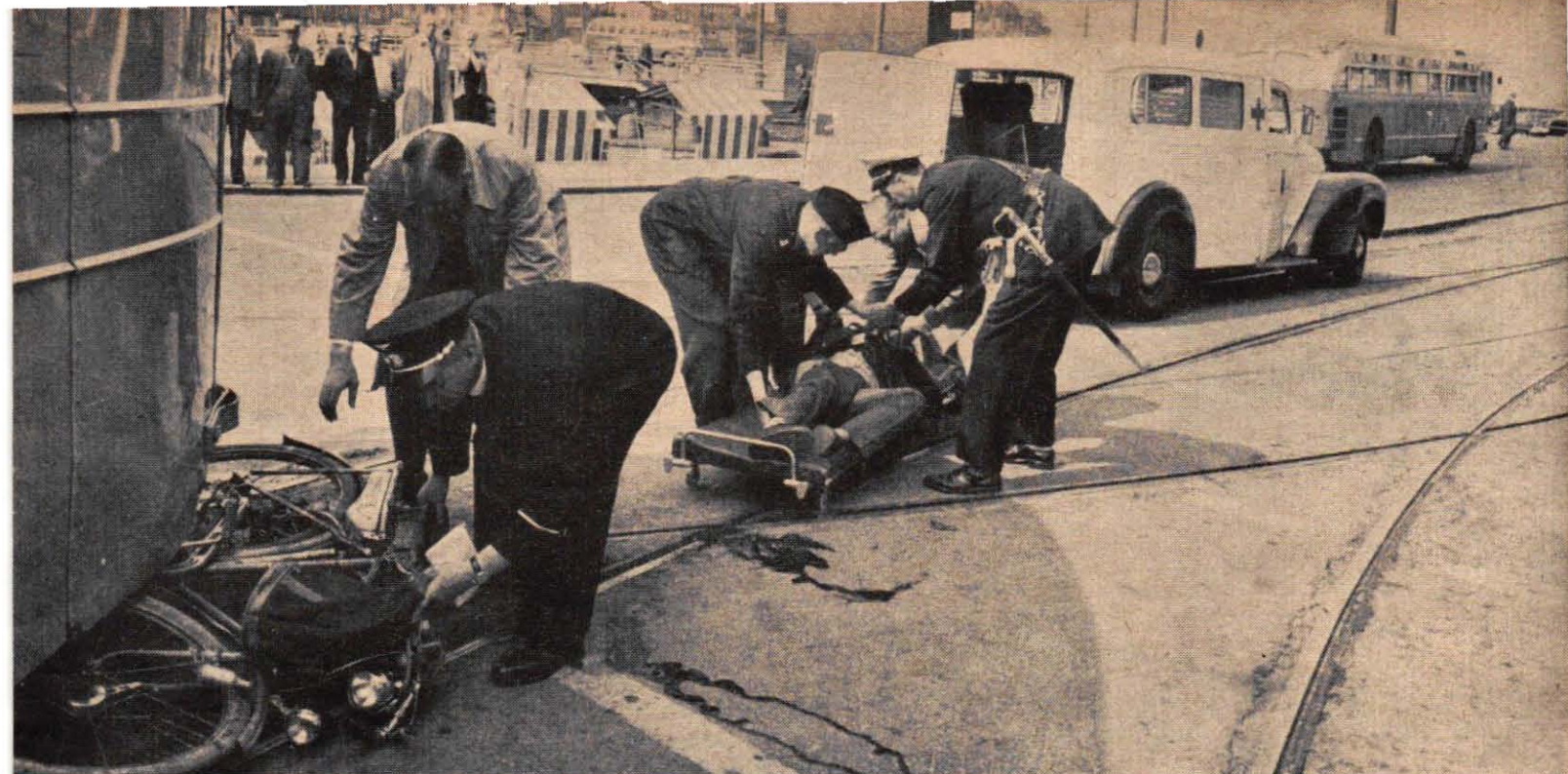
Den preliminära undersökningen omfattar ca 2 100 olyckor. Av dessa har 740 bildat underlag för utredningen.

De flesta trafikskadade har färdats i bil vid olyckstillfället, 45 procent, medan övriga skador fördelar sig tämligen jämnt på motorcyklister, mopeder, cyklister och fotgängare.

Statistiken över olycksfallen visar vid närmare studium en hel del rätt märkliga uppgifter. Visste ni t. ex. att fyrtio procent av bilisterna har skadats i olyckor, där det egna fordonet varit ensamt på vägen. Utslagen på hela antalet trafikskadade blir motsvarande siffra tjugo procent. Lika sensationell är uppgiften, att den överväldigande majoriteten av olyckorna, hela sjuttio procent, inträffat på rak väg, medan kurvor svarat för övriga olyckor. Backkrön figurerar endast i några få fall på hela undersökningsmaterialet. I två procent av fallen har en av de i olyckan inblandade kommit från en mindre utfart.

Väggfel, dvs. felaktigheter i vägbanan, halka dock undantagen, tycks ha spelat relativt liten roll för olyckornas uppkomst. Den farligaste faktorn tycks vara löst grus på vägbanan, vilket förekommit i fyra procent av fallen. Felaktig dosering och vägarbete har registrerats som bidragande olycksorsaker i vardera fyra fall, alltså en mycket liten procent.

Väggkanten och förhållandena där tycks ha större betydelse, när det gäller



trafikolyckor. Sålunda har vägkantens utformning inverkat i 35 procent av olyckorna på landsbygden. De faktorer, som haft särskilt stor inverkan, är träd (34 procent), annat fast föremål (35 procent), snövall (24 procent).

Tiden på dygnet spelar givetvis större roll på landsbygden än i staden. 34 procent av olyckorna på landsbygden inträffade under mörker och skymning, medan motsvarande siffra i stadstrafiken är 19 procent.

Korsningsolyckorna visar ännu större skillnad mellan stad och land. I städerna inträffade 58 procent av olyckorna i korsningar, medan landsbygdens siffra är 20 procent. I korsningar med stopplikt har endast några få olyckor inträffat.

Olyckans typ blir givetvis också lätt en annan i staden än på landet. Medan kollisionerna dominerar i städerna, 90 procent av olyckorna, är samma olyckstyp på landet uppe i endast 60 procent. Resten är påkörning av fast föremål, 10 procent, påkörning bakifrån av annat fordon, 7 procent, omkullkörning 7 procent. Rena frontalkrockar har endast registrerats på landsbygden, där de förekommit i två procent av fallen. Samma siffra gäller också för dikeskörningar.

Olyckans utgångsläge berättar en del om vårt trafikvett. I stadstrafiken dominerar vinkelrätt kurs, 33 procent. På landsbygden har inledningen oftast varit omkörning, enbart eller i kombination med möte, ändrad färdriktning osv. Siffrorna för både land och stad är här 30 procent. I 21 procent av olyckorna på landsbygden har den skadades fordon varit ensamt på vägen, i 13 procent har utgångsläget varit ett vanligt möte och i 15 procent möte med vinkelrät kurs. Inbromsning av framförvarande fordon har inlet i nio procent av landsbygdsolyckorna och tre procent av stadsolyckorna.

Bilens konstruktion har en stor betydelse för uppkomsten av skador vid en eventuell kollision, och läkarna

har vid studiet av 35 bilolyckor med 45 personbilar och sex lastbilar inblandade gjort följande iakttagelser: Dörrarnas låskonstruktion är ofta otillfredsställande. I 33 procent av fallen har en eller flera dörrar gått upp (15 fall). 21 personer har därvid kastats ut, varav 19 skadats, däruv två så svårt, att de avlidit.

Rattkonstruktionen är i flera bilar direkt livsfarlig vid frontalkrock. Sätena har slitits loss i 10 fall och tryckts loss i fyra fall (påkörning från sidan). Bakspegel och solskydd är ofta olämpligt placerade och av olämpligt material. Takkonstruktionen är betydelsefull, och kommittén anser panoramarutan olämplig ur belastningssynpunkt (dock utan att redovisa några fall, där konstruktionen inverkat).

Instrumentpanelens utformning och speciellt föremål under panelen betyder åtskilligt för uppkomsten av skador på nedre extremiteterna.

Säkerhetsbälten är fortfarande alltför sällsynta, och kommittén har endast kunnat analysera ett 60-tal olycksfall, där bälte funnits installerat i bilen. I ca 20 fall har bältet inte använts vid olyckan. I tio av dessa fall var krocken lindrig, men tio skadade skulle ha skyddats, om de haft bältet på sig. I fyrtio procent av de fall, där bältet använts, var krocken så lindrig, att vederbörande ändå skulle ha klarat sig. I säkert 50 procent av fallen anses dock bältet ha skyddat.

Mopedisterna svarar för en mycket kraftig ökning i dödsfallsstatistiken, och det visar sig att över hälften av de i trafiken dödade mopedisterna är över 67 år. Den äldste dödade mopedisten var 86(!) år gammal.

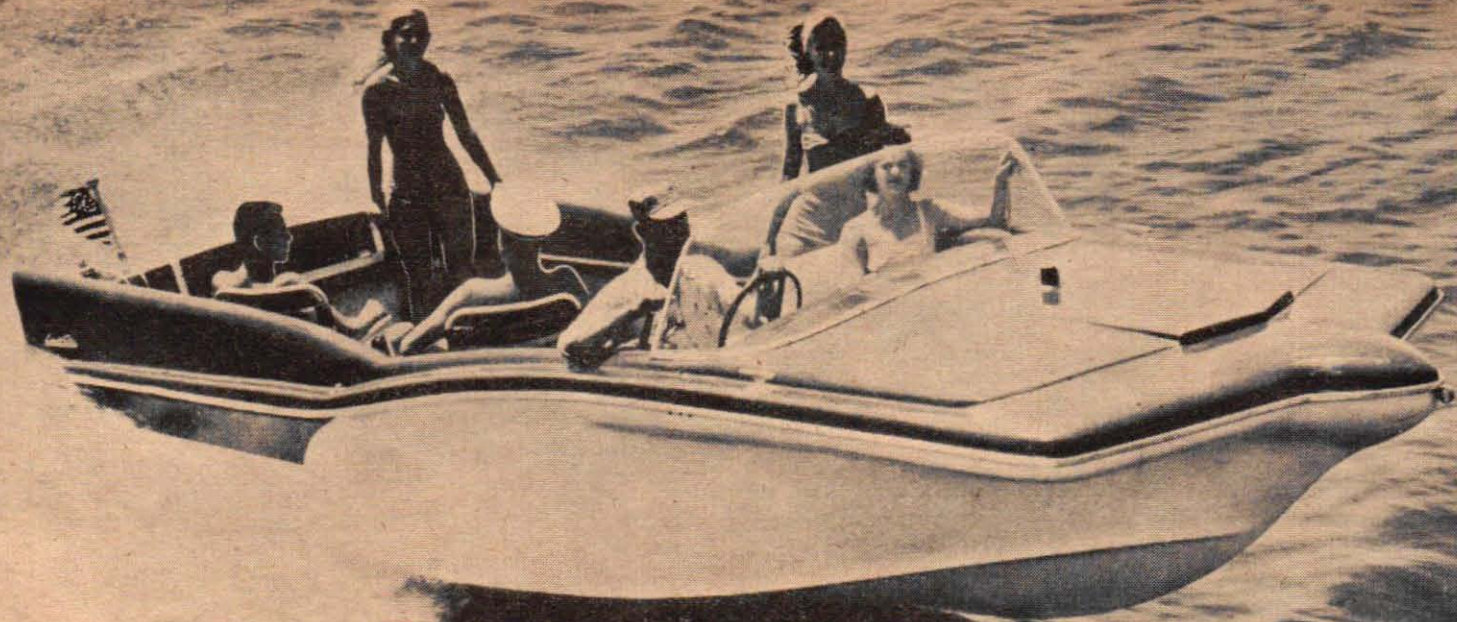
Av de 15 dödade mopedisterna i länet under 1958 påkördes sex, när de plötsligt ändrade färdriktning. Bland cyklister är motsvarande siffror sju av tio fall.

Fotgängarna har i största utsträckning påkörts och dödat, när de korsat vägbanan. ■ ■

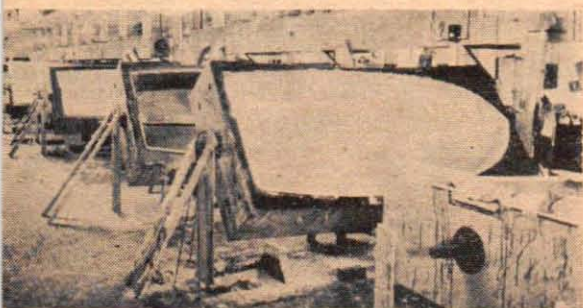


Stoppskylten framför huvudled tycks ha respekterats i glädjande hög grad. Endast ett fåtal olyckor har inträffat i korsningar med stopplikt. Vägarbete, nedan, har inverkat i färre olyckor än man skulle tro, drygt 0,5 procent.





Plastbåtar på löpande band



Vid den enkla handuppläggningsmetoden använder man en konkav form. Bilden visar plastbåtbygge vid Beetle Boat. Vid tillverkningen läggs glasfiberväv i formen och dränks in med plast.

■ När båtarna i den världsberömda Bermuda-regattan slörade in i Hamilton Harbour efter den 1 000 mil långa havskryssningen från Newport till Bermuda, var det bara ett fåtal av åskådarna, som visste att sex av de stora amerikanska snabbseglarna var byggda av glasfiberarmerad plast.

Det var sex 12,5 m långa havskryssare, som visade plastmaterialets möjligheter även under så krävande förhållanden, som vid en hård kappsegling över havet.

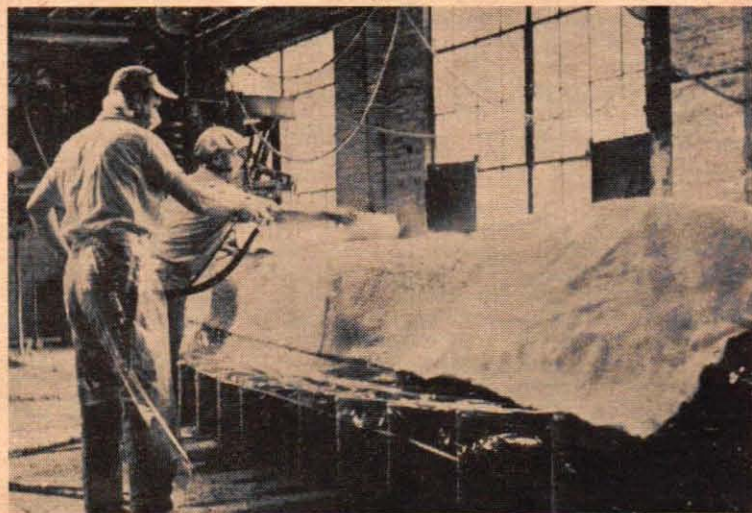
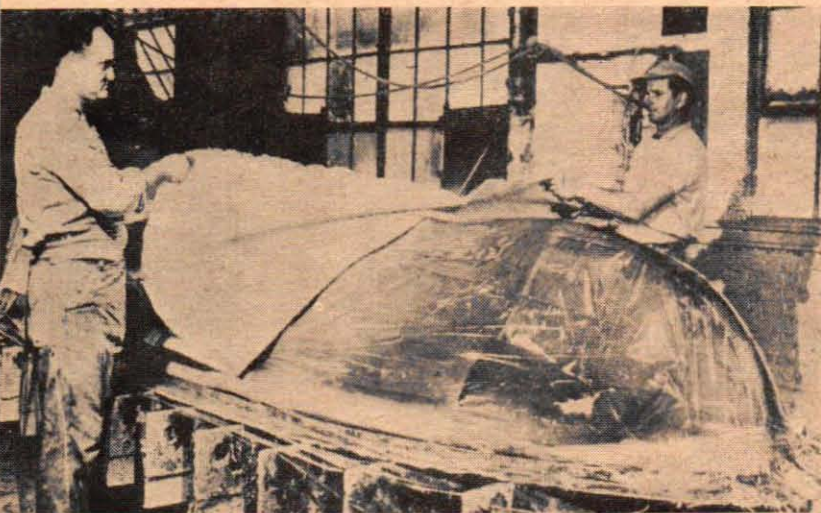
Det finns i dag över 80 000 plastbåtar i USA, dvs. fem gånger så många som för fem år sedan. Frammarschen på plastområdet fortsätter, och om fem år kommer, enligt amerikanska båtexperter, två tredjedelar av alla småbåtar i USA

att vara byggda i glasfiberplast. Det är för övrigt inte bara nöjesbåtar, som byggs i plast. Man har i allt större skala börjat bygga fiskebåtar, landsättningsbåtar och mindre minsvepare i det nya materialet.

Plastens framgångar till sjöss har gett upphov till en helt ny industri. För några år sedan var det bara några få båtbyggare, som experimenterade med plastskrov. I dag finns det 150 stora plastbåtsvarv i USA. Det är alltså här fråga om en verklig revolution, som ägt rum inom en av världens mest konservativa och traditionsbundna industrier. Det hör också till saken, att denna utveckling inte bara ägt rum i USA. Även i Europa och Fjärran Östern har plastbåtstillverkningen tagit fart.

Så här går det till att bygga en plastbåt hos Winner Manufacturing Co i USA. Båtformen är innesluten i en gummisäck, som preparerats med släppmedel. Båtbygget inleds med att glasfibermattor läggs över gummisäcken.

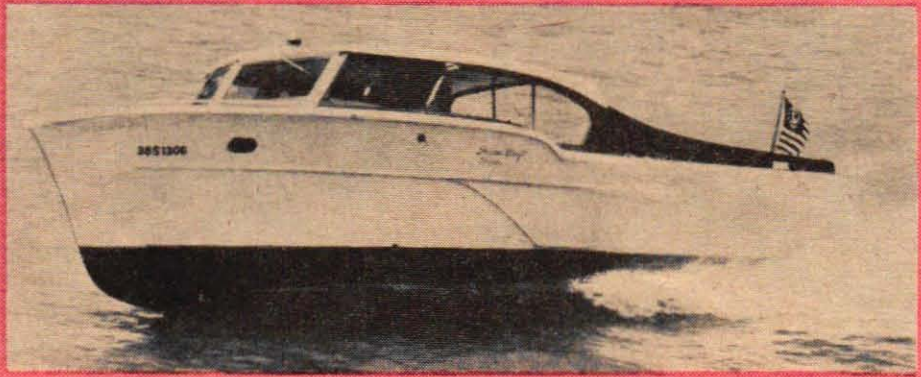
Glasfibermattan dränks in med polyesterplast. Skrovet byggs sedan upp till önskad tjocklek genom att man lägger lager efter lager med glasfibermattor, vilka sedan i tur och ordning sprutas med polyesterplast.



Plasten ger båtkonstruktörerna möjlighet till avancerad formgivning. Den här 5,8 m långa båten heter Balboa och tillverkas av Lone Star Boat Co i USA. Lägga märke till det originellt utformade däcket med dess kraftiga utbyggnad över fören.

Det går även att gjuta förhållandevis stora båtar i plast. Sea Shell görs av den amerikanska plastbåtstillverkaren Perma Craft Corporation och mäter 8,5 m över stäv. Skrovet är försett med ingjutna förstärkningar. Farten är 40 knop.

Ett plastskrov är lätt och påverkas inte av sol och vind. Det är därför ganska naturligt att man i stor utsträckning bygger biltaxibåtar och segelbåtarnas släpplöjor av glasfiberarmerad plast. Vi ser här en 2,4 m lång amerikansk plastlöjle.



Plastbåtarna har slagit igenom på allvar i USA. På några få år har över 80 000 plastbåtar sålts, och det finns inte något tecken på att efterfrågan kommer att minska. I Förenta Staterna finns det nu 150 företag, som massproducerar båtar av glasfiberarmerad polyesterplast, och konkurrensen dem emellan har medfört lägre priser och fördelaktiga villkor för plastbåtsköparna. Försäljarna tar emot gamla båtar i byte mot en ny båt, och man behöver bara betala en tiondel av priset i handpenning.

Den stora efterfrågan på båtar har också spelat in. Allt flera amerikanska bilister skaffar sig biltaxibåtar, som ger dem chans till att kombinera bilutfärden med t. ex. en fiskeutflykt. Det är faktiskt troligt att denna väldiga efterfrågan på småbåtar inte skulle ha kunnat täckas, om inte plastbåtarna kommit till.

En träbåt kräver yrkeskunnig arbetskraft och trots de moderna snickerimaskinerna måste det mesta arbetet utföras för hand. Tillgången på sådan arbetskraft i USA motsvarar knappast efterfrågan, och en välbyggd träbåt kan över huvud taget inte massproduceras i rask takt.

Plastbåten ger denna möjlighet till massproduktion i stora serier. När formen en gång har byggts, kan förhållandevis okvalificerad arbetskraft sättas in på uppgiften att gjuta båtar i stort antal. Ett stort antal inredningsdetaljer kan också utföras i plast, varför man

även här kan klara sig utan snickare och timmermän. Master, vattentankar, pentryinredning etc. gjuts ofta i glasfiberarmerad plast, och andra plasttyper, som t. ex. akrylglas, kommer till användning för vindrutor och skylights.

Plasten är något av en önskedröm för formgivarna. Materialet kommer bäst till sin rätt vid strömlinjeformade, lätt kurviga konstruktioner, och de amerikanska båtkonstruktörerna har också utnyttjat plastens formgivningsmöjligheter genom att förvandla båten till "en bil på vatten".

Det är emellertid inte bara fenor och panoramarutor, som lånats från bilindustrin. Den nu allt mera hårdnande konkurrensen har lett till att plastbåtstillverkarna tagit upp bilbranschens försäljningsmetoder. Inbytesbåtar och -motorer tas som regel emot vid köp av en ny båt, och avbetalningsvillkoren är mycket fördelaktiga. Handpenningen på

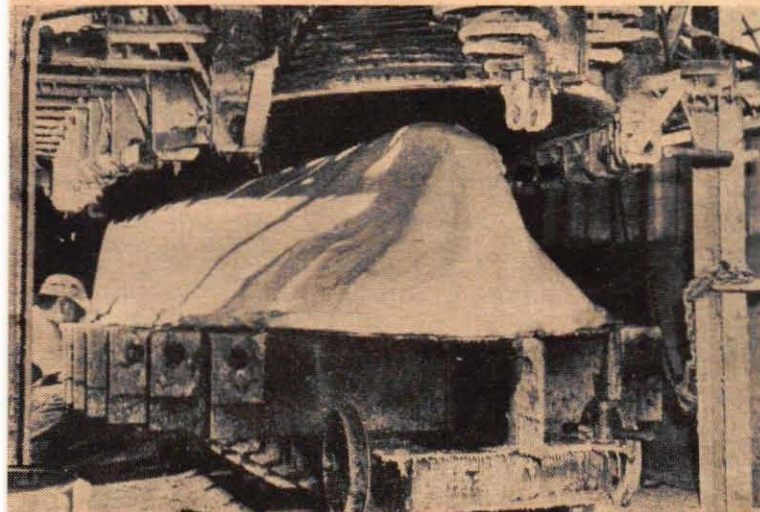
en ny båt är ofta så låg som bara en tiondel av värdet.

Det är ofantliga summor, som omsätts på den amerikanska båtmarknaden varje år. I fjol satsade de amerikanska båt-sportarna inte mindre än 2,1 miljarder dollar, dvs. ca 10,5 miljarder kr, på sin hobby. Båtbeståndet är redan nu enormt. Det finns faktiskt inte mindre än 7 300 000 nöjesbåtar i Förenta staterna, varav 5,5 miljoner båtar med utombordsmotorer. I fjol såldes över en halv miljon utombordsmotorer.

William H. Jonas, som är en av förgrundsmännen i de amerikanska utbordarfabrikanternas förening, håller för troligt att antalet nöjesbåtar år 1975 har stigit till 15 miljoner, varav 13,5 miljoner utbordare. Då kommer ca 60 miljoner amerikanare få möjlighet att ägna sig åt båtsport. För närvarande har enligt statistiken var sjunde familj i USA en egen båt. ■ ■

Plastning och armering har avslutats. Härdningen sker i värmeform, och här körs den färdigplastade båten in under pressformen. Här pumpas gummisäcken upp så att massan av väv och plast trycks upp mot pressformen.

I formen "gräddas" skrovet under tryck och värme. Skrovet är sedan färdigt, men än återstår en hel del arbete. Tidigare gjutna relingar, fördäck och förstärkningar skall passas in och beslag etc. skall monteras.





Utombordsmotorn driver många märkliga farkoster. Här manövrerar en sydamerikansk indian sin banankanot med hjälp av en Johnson-motor. Utombordarna är mycket vanliga i Sydamerika.



Det råder ingen tvekan om att de lättskötta och kraftiga utombordsmotorerna har betytt en hel del för båtsportens påfallande snabba utveckling i USA. De används även på stora cabin cruisers.

Blev
miljonär
på att
slänga
årorna!



Ole Evinrude är mannen bakom den allt mera populära utombordsmotorn. Han var född i Norge, kom som pojke till USA och konstruerade redan 1909 den första helt användbara utombordaren.

Han satte snurr på båten

■ En sommardag för 52 år sedan slet en man vid årorna på en båt, som långsamt gled fram över en flod i Milwaukee i USA. Mannen hette Ole Evinrude — han var norskfödd och bar ursprungligen namnet Ole Edvin Rude — och var till yrket modellsnickare.

Det var mycket varmt på floden, och Ole ilsknade till mellan årtagen. Han var mycket tekniskt intresserad och hade bl. a. försökt sig på att konstruera bilmotorer. Skulle det verkligen inte finnas något vettigare sätt att ta sig fram med en liten båt? Borde man inte kunna ersätta de klumpiga årorna med något mera effektivt?

Ole grubblade, och när han lade till vid stranden hade han kommit på lösningen. Han gick hem till sin verkstad och började arbeta på en uppfinning, som skulle bli den första praktiskt användbara utombordsmotorn.

En vårdag 1909 gick han åter ned till floden. Där hyrde han en roddbåt, hakade på den anskrämligt fula snurran, som han byggt av egenhändigt tillverkade delar, och satte snurr på balanshjulet. Motorn spottade och knattrade sedan ettrigt igång. När han ökade farten till närmare fyra knop stod besättningsmännen på kolpråmarna och hurrade. Det var den dagen, som utombordsmotorernas historia grundades.

Vad Ole kunde göra med händerna och sin uppfinnarförmåga kunde hans fru Bess omsätta i goda affärer. Hon insåg fiskarnas behov av en lätt motor. Hon förstod vilken arbetsbesparing och vilket nöje dessa motorer kunde ge.

Snart dök det upp annonser i tidningarna i Milwaukee. "Ro inte. Släng årorna i sjön" stod det. Evinrude-motorn såldes för 62 dollar — i dagens svenska mynt ca 328 kr — och kunde lätt och

behändigt sättas fast på vilken båt som helst. Den vägde knappt 30 kg, var encylindrig och presterade en och en halv hästkraft.

Det lilla företaget växte. 1913 hade Ole Evinrude 300 anställda, och hans motorer exporterades till åtskilliga länder utanför USA:s gränser. Så småningom sålde han firman, men kom åter igen med en ny, tvåcyldrig utbordare. De båda firmorna, Evinrudes gamla och nya, slogs ihop och fick namnet Outboard Marine. Detta företag tillverkar i dag märkena Evinrude, Johnson och Gale, och är med sina 7 500 anställda världens största i sitt slag.

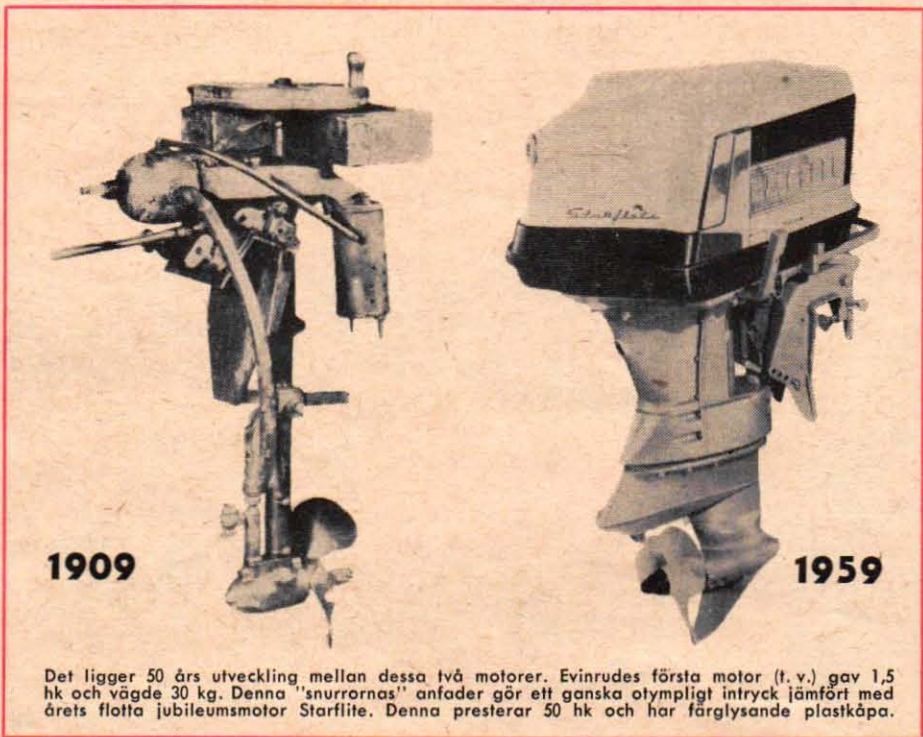
Det är ett långt steg mellan Evinrudes risiga förstling och dagens strömlinjeformade jättesnurror. 1959 års kraftigaste Evinrude-motor är Starflite, en V 4:a på 50 hästar. Den har elektrisk start, termostatreglerat kylsystem, väger 99 kg och har kåpa i glasfiberarmerad plast.

Utombordsmotorn har revolutionerat båtsporten. Den lätta, behändiga aktersnurran har tillverkats i många miljoner exemplar, och av de närmare sju miljonerna nöjesbåtar i USA har nu 90 procent utombordsmotorer. Därtill kommer att utombordsmotorn även används av åtskilliga yrkesfiskare samt för en hel del andra kommersiella uppgifter.

Ole Evinrude fick dock aldrig uppleva sin motors fantastiska framgångar efter det andra världskriget. Under dessa år har båtmotortillverkningen blivit en storindustri och antalet båtägare har mer än tredubblats i USA. Bilvägar och badstränder börjar bli överbefolkade, och allt flera har därför sökt sig ut på sjöar och vattendrag i egen båt.

Motorerna har också modifierats för att slå an på även mindre motorvanta båtfolk. Elektrisk start, frigång och backväxel samt separata trycktankar har gjort utombordaren till en ytterligt bekväm och lättskött kraftkälla.

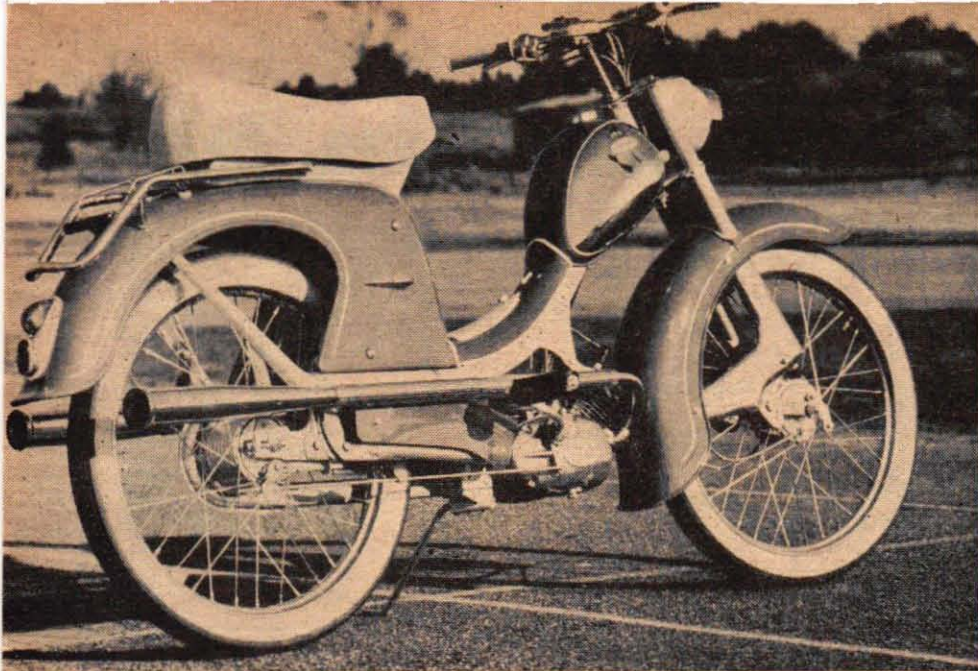
Ole Evinrude förverkligade sin idé och amerikanarnas dröm genom att göra en lätt och billig båtmotor. Genom sin uppfinning öppnade han vattenviderna för miljontals båtentusiaster och gav nya rekreativmöjligheter för den friluftslivets älskande allmänheten. ■ ■



1909

1959

Det ligger 50 års utveckling mellan dessa två motorer. Evinrudes första motor (t. v.) gav 1,5 hk och vägde 30 kg. Denna "snurrornas" anfader gör ett ganska otympligt intryck jämfört med årets flotta jubileumsmotor Starflite. Denna presterar 50 hk och har färglysande plastkåpa.



Vi testar mopeden:

MONARK "LA STRADA"

1959 tycks bli de svenska ungdomsmopedernas år, och Monark i Varberg kompletterar sitt tvåhjuligsstall med den sportbetonade "La Strada". SVEN ZETTERGREN har för Teknik för Allas räkning provkört nyheten och presenterar här sin testrapport.

■ Det är först och främst körställningen som gör det motiverat att kalla Monarks senaste skapelse "La Strada" en sportmoped. Genom att dubbelsadeln är placerad ganska långt bak, kommer en stor del av förarens tyngd att ligga över bakhjulet, vilket ger gott väggrepp på drivhjulet och möjlighet att gå fort genom kurvor. Styret är av en ny konstruktion, det är delbart på mitten och kan lätt förvandlas från upphöjt speedwayroder till ett nedböckat TT-styre.

Något knäslut kring bensintanken får man inte, den är placerad för långt fram, men genom att sitta långt tillbaka och knipa åt med benen längs sadelns framdel kan man ändå få den nödvändiga känslan av stabilitet.

Vid första konfrontationen med La Strada på vägen, känns framdelen kanske "svajig", men det beror i så fall på ovana vid framgaffeln, som är utformad

för att göra mopeden utpräglad lättstyrd. På grusväg och småvägar är La Strada påfallande följsam och lätthanterad, och det märks att Monarks erfarenheter från tävlingsverksamheten kommit konstruktionen till godo.

Motorn är av fabrikat ILO, och även om den på vårt testexemplar kändes en aning "inkörningsdegig", var den mycket varvillig. Några startbesvär hade vi aldrig under testningen, utan motorn sprang som regel i gång på första kicken utan flödning eller användning av choke.

Vi gjorde ett tiotal accelerationsprov från 0 till 30 km/tim, och genomsnittet låg på 14 sekunder. Resultatet är ganska gott med tanke på att mopeden i fråga var körd endast ett tiotal mil.

Exteriört sett är La Strada smakfull och elegant, och de dubbla avgasrören, som ur effektsynpunkt är tämligen omo-

tiverade, ger ett sportigt och rivigt ljud, som säkerligen tilltalar en hel del yngre mopedister.

Bromsarna är av fullnavstyp, och speciellt bakbromsen blev en positiv överraskning, den stoppade mopeden från 30 km/tim på fem meter. Frambromsen däremot krävde vid samma fart en bromssträcka på åtta meter, och tillsammans gav de båda bromsarna totalstopp på fyra meter.

Fjädringen visade sig vara ypperlig på landsväg, lagom mjuk och behaglig. På sämre vägar däremot, där La Stradas övriga egenskaper kom till sin rätt, slog framhjulsfjädringen rätt ofta igenom. Bakteleskopen däremot stod rycken för det mesta i belastningsväg.

Slutomdöme: En "helkul moppe", som säkert kommer att falla de yngre, anspråksfulla mopedisterna i smaken. ■ ■

Bottenlänkgaffeln har 65 mm lång fjädringsväg och ger en behaglig ökomfort på landsväg. På sämre vägar och för ungdomligt avancerad körning är framhjulsfjädringen i mjukaste laget.

Data för "La Strada"

Motor: Encylindrig Ilo Piano G 50 tvåtakare med vändspolning. Slaglängd 43 mm, cylinderdiameter 38 mm. Maximalt tillåtna 0,8 hk, ger motorn vid 4300 v/min. Förgasaren är av fabrikat Pallas. Bränsletanken rymmer 5,5 liter.

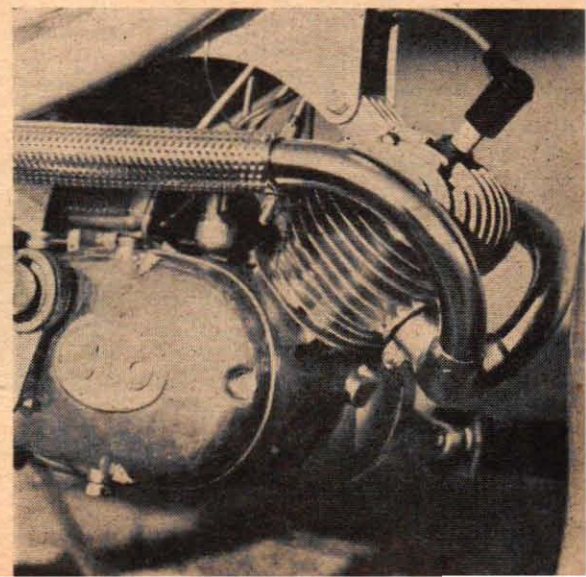
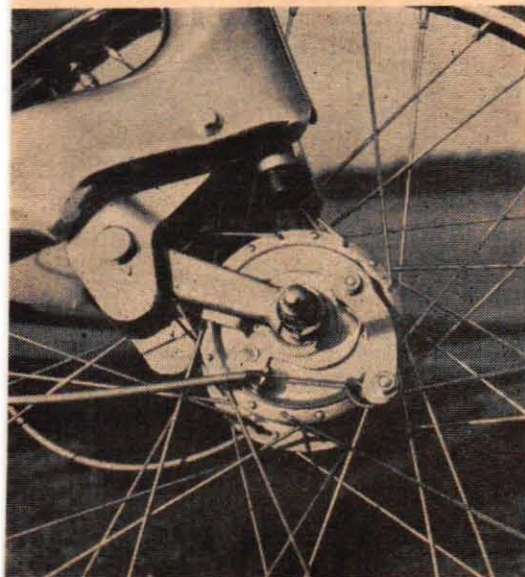
Elektriska systemet är av Hellas tillverkning och består av en sex volts svänghjulsmagnet.

Växellåda: Kan fås med antingen två- eller treväxlad låda. Den tvåväxlade lådan har ett utväxlingsförhållande, på ettan 11,4:1, och tvåan 6,8:1.

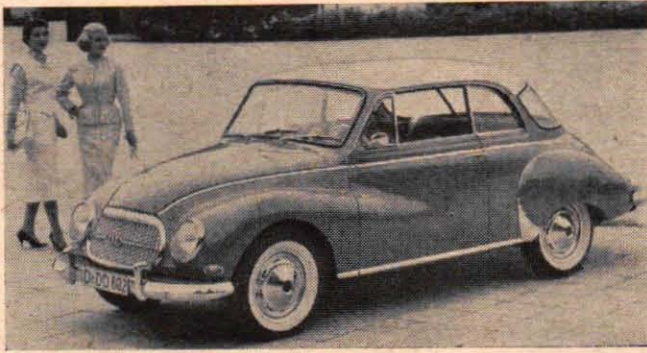
Fjädring: Fram, bottenlänkgaffel med 65 mm slaglängd. Bak, nylonlagrad teleskopfjädring med swingarm.

Däckdimension: 23" x 2,25". — Riktpris: 1 125 kr.

ILO-motorn får ett mycket gott betyg: Varvillig och ändå extremt segdragande. De dubbla avgasrören gör inget märkbart i accelerationshänseende men ger givetvis mera sportigt ljud.



Vad anser de om sin bil?



Lyxversion med sting

Auto Union 1000 Coupé de Luxe, som den officiella be-teckningen på den här vagnen lyder, kan i korthet beskrivas som en lyxigare och samtidigt även starkare version av den DKW 3=6, som redan är så väl inkörd på svenska mark-naden. Karossen är i huvudsak densamma som för övriga DKW-modeller, men den nya, välvda bagageluckan saknar de typiska längsgående DKW-listerna, fronten har en extra "medaljong" mitt i rutmönstret och vagnen har kraftiga, kromade stötfångare i motsats till den ordinarie DKW:ns ganska spartanska arrangemang med små blanka avbärar-lister på underlag av lackerad plåt.

Modellen presenterades i Sverige under våren 1958, sam-tidigt som Auto Union visade sin sensation från Frankfurt 1957, den Thunderbird-liknande, tvåsitsiga sportversionen med en till 60 hk upptrimmad motor (vanliga AU 1000 har 50 hk)

Försäljningen tog rätt god fart under sommaren, och grovt räknat var fjärde DKW, som nu säljs i Sverige är en AU 1000 Coupé. Att favoritfärgen är laxrött med gräddvit topp röjs redan vid ett mycket summariskt studium av DKW-floran på svenska vägar.

Data för DKW AU 1000

Motorn i DKW AU 1000 skiljer sig från de mindre standardmo-dellernas endast genom 3 mm större cylinderdiameter, och en något högre kompression. Genom den grovre borrningen har man kommit upp i en slagvolym av 980 cc.

Cylinderdiameteren är 74 mm och slaglängden 76 mm. Med kompres-sionen 7,25:1, utvecklar den tre-cylindriga tvåtaktsmotorn 50 hk SAE, vid 4 500 v/min.

Tre separata tändspolar ger gnista åt stiftan, och den 2,5-per-centiga bränsleblandningen matas genom en Solex fallförgasare. Denna är för övrigt försedd med insugningsljuddämpare med till-kopplingsbar förvärmning.

Växellådan har fyra växlar framåt, varav tvåan, trean och fyran är synkroniserade.

Kopplingen i AU 1000, är av en-kelskivig torrlamelltyp. Vagnen kan även erhållas med automa-tisk koppling av typ Saxomat.

Generator och startmotor kom-mer från Bosch, och elsystemet håller 6 volt.

Chassit består av en lödprofil-ram med separat hjulupphäng-ning. Fjädringen fram ombesörjs av en tvärfjäder med gummiel-lanlägg och bak kompletteras av liknande bladfjäder med stel svängaxel. Samtliga hjul har hy-draulisk teleskopstofdämpare.

Styrning: avlänkad kuggstångs-styrning.

ANDRA TEKNISKA DATA:

Total längd	4 225 mm
" bredd	1 695 "
" höjd	1 465 "
Tjänstevikt	1 000 "
Spårvidd fram	1 290 "
" bak	1 350 "
Hjulbas	2 350 "
Vändradie	5,5 m
Toppfart	125 km/tim
Oms.	890 kr
Skatt	138 "
Riktpris	10 800 "
Saxomat automatkoppling	500 "

AU 1000 levereras utan extra fraktkostnad till Stockholm, Göte-borg och Malmö.



*Teknik för Alla
ställer tio
närgångna frågor
till fem
ägare av
DKW AU 1000*



Sekreterare
ALVAR FÄRMEFORS

*Varför köpte ni
DKW AU 1000?*

Jag tycker om småbilar, och jag ville ha en vagn med sportigt kör-sätt och som ändå skulle passa till en trevlig familjevagn. DKW:n höll måttet, och jag skaffade mig först en 3=6. Vid nästa köp blev det AU 1000.

Hur långt har ni kört den?

Omkring 1000 mil.

Hur använder ni bilen?

Min AU 1000 använder jag ofta som tjänstebil vid t. ex. långresor. Både min fru och son kör bilen och trivs bra med den.

*Hur stor är
bensinförbrukningen?*

Något över litern på landsväg och i stadskörning omkring 1,2 l/mil.

*Har ni haft några
reparationer?*

Inga reparationer, endast tänd-stiftsbyten.

*Har er bil några särskilda
nackdelar?*

En nackdel är, att bensinförbruk-ningen är litet väl hög.

*Har er bil några särskilda
fördelar?*

Framhjulsdriften är värdefull på vintern, och vägegenskaperna yp-perliga. Jag sätter också stort värde på den goda sikten, man slipper därigenom använda back-spegeln så mycket vid stadskör-ning.

*Vilka förbättringar
vill ni föreslå?*

Kofångaren i tunn plåt är en svag punkt på AU 1000, och i det ut-förandet lär den väl inte stoppa för hårdare törnar.

*Vilka tekniska finesser
sätter ni särskilt värde på?*

Manöverorganen är bra place-rade, och hel- och halvljusspaken på rattstången tycker jag är en finess. Den avbländningsbara backspegeln är en god tillgång.

*Vad anser ni om vagnen ur
säkerhetssynpunkt?*

Jag har haft tioalet bilar förut, men jag har aldrig suttit så bekvämt i någon av dem, som i DKW:n. På långkörningar blir man aldrig trött. Vägegenska-perna bidrar också till att man känner sig säker.

I nästa biltest:

5 ägare testar AU 1000



Flaggmaskinist
TAGE WESTLUND



Sjukbärare
STIG HANSSON



Direktör
ARVID ANDERSSON



Charkuterist
HORST SPERLING

Min förra bil, som också var min första, var en DKW 3=6, och den trivdes jag alldeles utmärkt med. Vad var då naturligare, när det blev aktuellt för byte, än att jag skaffade mig en ny modell av DKW?

Ursprungligen var det ryktet om DKW:s goda egenskaper, som gjorde mig intresserad. När jag var och tilltade på AU 1000, tilltalade mig exteriören, och efter en provkörning bestämde jag mig för köp.

Jag har länge varit mycket förtjust i DKW, och använder flera sådana i min rörelse. AU 1000-modellen skaffade jag mig närmast för att kunna kombinera familjebilen med en tävlingsvagn. Jag kör nämligen både OT-tävlingar och rallyn.

Jag är född i Tyskland och där lade jag grunden till mitt tycke för DKW. När det så blev aktuellt för bilköp här i Sverige, behövde jag inte tveka vid märkesvalet.

1 000 mil.

Ungefär 1 000 mil.

1 500 mil.

1 600 mil.

För en tid sedan hade jag ett kontrollantuppdrag på Kockums i Malmö, och därifrån gjorde jag täta resor till hemmet i Stockholm. Mest landsväg.

Jag använder den till arbetet, då i stadskörning. På fritid spelar jag med i en orkester, och DKW:n används som transportmedel.

Eftersom jag använder den till OT-tävlingar, får den gå på de allra flesta väglag. Min fru använder den också med förtjusning.

Den används till och från mitt arbete, då stadskörning. I somras gjorde jag en resa nedåt kontinenten, ca 600 mil, och "dekan" gick klanderfritt.

Som jag kör den, drar den inte mer än 0,7 liter per mil på landsväg.

På landsvägskörning (80-90 km/tim), uppskattar jag bensinförbrukningen till 0,9 l/mil, i stan ca 1 liter.

Vid normal takt på landsväg, räknar jag med 0,9 l/mil. För mig brukar emellertid bensinförbrukningen vara 1,1 l/mil.

Efter kontinentresan räknade jag ut en genomsnittsförbrukning av 0,8 l/mil. I stadskörning drar den ca 1 l/mil.

Min AU 1000 har jag inte behövt kosta på något i reparationsväg.

Ingenting i reparationsväg hittills.

Trots att den används till mycket hård körning, har jag inte behövt några reparationer.

Ingenting har ännu behövt repareras.

AU 1000 är en lyxigare modell, och har därigenom blivit utrustad med mera krom. Dess värre har denna krom visat sig ganska rostmottaglig. En annan sak är, att den högra framflygeln inte syns från förarplatsen och det gör det svårt att "känna" bredden.

Den enda nackdelen jag har lagt märke till är, att vindrutetorkaren inte går ut till högra kanten.

AU 1000 har inga speciella nackdelar, den är så bra som man kan önska sig av en bil i den storleksklassen.

Den fällbara sidorutan bak brukar strejka när man skall veva upp den, och dessutom skramlar den i nedvevat skick. En annan sak är, att kromen är svår att hålla blank. Eftan är också litet svår att få i ibland.

Sikten är förträfflig. Styrning och vaghållning på toppen av vad man kan begära. Hardtoppen är utmärkt. Med alla rutor nedvevade, märks inte något speciellt drag i bilen.

Uppriktigt sagt är det faktiskt den bästa bil jag haft. Och jag har haft 16 stycken förut. Bromsarna är perfekta, och accelerationen sportvagnsmässig. En annan sak är värmeanläggningen, som redan efter 10 à 20 sek. sprutar ut varmluft.

Fördelar finns en hel del på 1000-modellen, bl. a. en utmärkt acceleration, mycket bra bromsar, och strålande vägegenskaper, speciellt på grusväg. Hela bilens karaktär gör att jag kan likna den vid en sportvagn.

Jag tycker att körställningen är mycket bekväm. Växellådan är mycket bra, och bromsarna nästan för bra. Bilen har stått ute hela vintern, men det har aldrig varit något problem med vare sig start eller värme. Den senare är förresten rent otroligt bra. Redan efter en mycket kort stund är hela bilen genomvärmad.

Jag tycker att kromen är överflödigt, AU 1000 är tillräckligt sober ändå.

Den enda förbättringen skulle i så fall vara att få vindrutetorkaren att täcka ett större fält på höger sida.

I sitt nuvarande utförande, är DKW-modellen ytterligt nära sin tekniska fulländning, anser jag.

Startnyckeln borde flyttas, den sitter i vägen för benen vid en krock. En annan sak är, att backspegeln skymmer en del av den annars goda sikten.

I standardutrustningen ingår inga speciella tekniska finesser, om man undantar frihjulet.

Eftersom jag ofta använder bagageutrymmet sätter jag stort värde på att det finns belysning där.

Frihjulet är naturligtvis en teknisk finess, även om den är ganska vanlig vid det här laget.

Den enda finessen jag kan komma på just nu är frihjulet.

Sikten är, som jag tidigare nämnt, förträfflig. Instrumentbrädan är ganska fri från skarpa kanter, och i övrigt är säkerheten väl tillgodosedd genom bra bromsar och acceleration.

Rattstången är fjädrande och det bör göra sitt till för att lindra skadeverkningarna vid en eventuell krock. I övrigt finns det en hel del finesser, som gör AU 1000 till en mycket trafiksäker vagn.

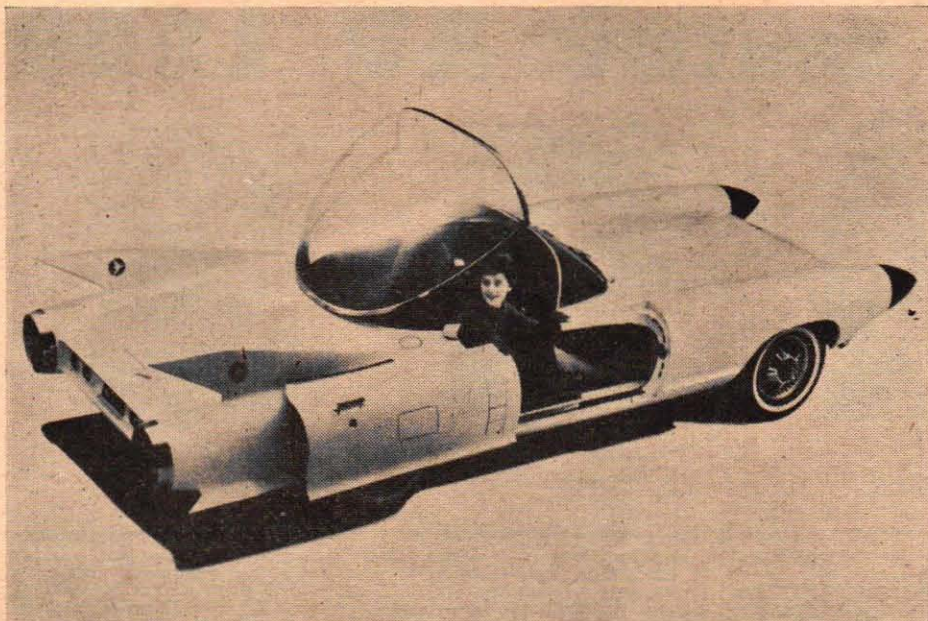
Säkerheten är väl tillgodosedd i AU 1000. Sikten är bra, och omkörningsaccelerationen räcker gott till. Instrumentbrädan är också ganska ren från vassa och utstickande detaljer.

Sikten runt om är mycket bra, enda anmärkningen är att inte högra framflygeln syns. Bromsarna är som jag tidigare sagt av toppklass och accelerationen räcker till för omkörningar i de flesta farter.

Brittiska Sunbeam Rapier II

MOTOR

Redaktör: STIG BJÖRKLUND



GENERAL MOTORS, som för några månader sedan släppte ut Firebird III kommer nu med ytterligare ett rullande laboratorium, Cadillac Cyclone. I exteriören ingår som synes en stor plastkupa, som automatiskt kan fällas bakåt. Dörrarna flyttar sig ca 10 cm utåt, när man trycker på en särskild öppningsknapp, och sedan glider de bakåt längs bilens sida. Cyclone har ett speciellt varnings-system, som med radar ger föraren besked om uppdykande hinder. Känslan av "instängdhet" under plastkupan, botas bl. a. genom ett mikrofonsystem, som ger möjlighet att konversera "genom plasten".



SYDPOLSKRYSSARE skulle man kunna kalla farkosten ovan, en av de specialbyggda snötraktorer, som nu används av ryssarna i Antarktis. De sex ombordvarande har bekväma kojor. Tack vare förnämlig instrumentutrustning kan t. ex. den första traktorn radiostyra de efterföljande.



ETT VERKLIGT ELDDOP fick den nya Mercedes-dieseln 190 D, när vagnen sattes in i det erkänt hårda rallyt Alger—Kapstaden. Fabriksföraren Karl Kling och hans medförare Rainer Günzler tog ledningen redan i Alger och behöll den sedan hela den över 1 300 mil långa sträckan. På bilden ovan rensar Kling kylargallret från insekter.

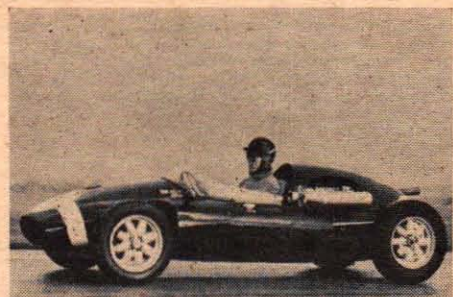
MER MOTOR PÅ SIDAN 46!



16-TUMSHJUL i stället för tidigare 20-tums, är en av nyheterna på de lättare av Bedfords nya lastvagnsmodeller. Upp till en tredjedel lägre däckskostnader påstås nyheten kunna medföra.

LYXEN I HOGSATET har nya Humber Super Snipe. Vagnen är sexsitsig, och för baksätesspassagerarna finns bl. a. två nedfällbara bord, cigarrettändare m. m. Super Snipe-motorn är på 112 hk.

CONSUL OCH ZEPHYR behåller fortfarande sin stil i stort, men 1959 års modeller, som nu visas, upptar ändock en del förändringar. Så t. ex. har bakflyglarna dragits ut, vilket på bilden demonstreras på en Zephyr -59, taklinjen är plattare, och rostfritt stål och krom har fått rikligare användning runt vindruta och bakruta. Interiören i de båda vagnarna är helt förändrad med bl. a. ny instrumentbräda. Instrumenten är placerade mitt för föraren och panelen har både låsbart handskfack och öppen pakethylla. Consul och Zephyr har också fått ratt med försänkt nav och levereras nu med asymmetriskt ljus som standard.



DEN FÖRSTA RACERN enligt den nya formel, som träder i kraft 1961, har redan provkörts. Det är en Cooper med 1,5 liters Borgward-motor, en direkt utveckling av motorn i Borgward Isabella. Stirling Moss kommer att köra den nya vagnen, som sätts in i tävlingar redan i år. Borgward kommer att leverera motorer och lämna tekniskt bistånd vid byggandet av den nya Coopern, som givetvis har motorn placerad bak och tack vare sin låga vikt bör bli farlig för konkurrenterna.

NYTT SLAGKRAFTIGT KORT I FARINA-GIVEN: MORRIS OXFORD



■ Den fjärde på kort tid i raden av Farina-ritade mellanklassvagnar från British Motor Corporation, Morris Oxford, har nu presenterats för allmänheten. Nya Oxford delar alltså kaross med Wolseley 15/60, nya MG Magnette och Austin A 55, om vilken den för övrigt närmast påminner även i fronten och när det gäller effekten. Motorn, som matas av en SU-förgasare, ger 55 hk, och bränsleförbrukningen uppges stanna vid 0,8 l/mil vid normal körning. Inredningen är liksom på den tidigare modellen elegant och bekväm. Oxford kan fås med rattväxel- eller golvväxelspak och är liksom tidigare fyrväxlad. ■ ■

Vi testar kameran:

"Futurakamera" för 129 kr

En kamera skall inte bara vara ett praktiskt redskap, utan den skall också vara formfulländat elegant. Den principen hyllas inte minst av Regula-Werk King K. G. i Bad Liebenzell i Schwarzwald. Denna västtyska kamerafabrik har tagit skickliga formgivare i sin tjänst och en hel del synnerligen tilltalande Regula-modeller har lanserats under de senaste åren.

Småbildskameran Regula L tillhörde de intressanta nyheterna på förra höstens Photokina-utställning i Köln. Det rör sig här om en påfallande smakfullt utformad småbildskamera till populärt pris. Trots sitt exklusiva utseende kostar nämligen Regula L endast 129 kr.

Formgivarna har lyckats operera bort den "risighet" som annars brukar vara ganska vanlig på ovansidan av kamerahuset. Här finns bara den obligatoriska skon för blixtdon och skivan för det automatiska räkneverket. Det senare visar för övrigt hur många rutor som är kvar på filmen och man behöver därför inte hålla reda på om filmen är laddad med 20 eller 36 exponeringar.

Regula L:s mest iögonfallande särdrag är det mycket breda sökarfönstret, som ger kameran ett något futuristiskt utseende. Sökaren är en modern ljusrämsökare med in speglad parallaxmarkering för närbilder. Ljusramen visade sig fullt tydlig även vid mindre goda ljusförhållanden, och sökaren gav över huvud taget en god bild av motivet.

En tilltalande formgivning kan många gånger maskera en mindre lyckad teknisk utformning, men detta gäller inte Regula L. Här har formgivarna noggrant provat ut alla regler så att de ger bästa möjliga grepp. Snabbframmatningsarmen, som ligger delvis infälld under "kameratakets" ovansida, är lätt att manövrera. Liksom på de flesta andra småbildskameror transporterar snabbframmatningsarmen fram filmen, spänner slutaren och flyttar fram räkneverket.

En mycket lyckad detalj är det kraftiga tangentavtrycket. Det är placerat så att man kan hålla kameran stadigt och samtidigt nå avtryckaren med pekfingeret.

Regula-Werk ligger i Schwarzwald, och detta landskap är känt för sin finmekaniska industri. Det finns åtskilliga urfabriker i denna del av Tyskland, och sinnet för precision och exakthet har gått Schwarzwaldbon i blodet. Regula L är också trots sitt låga pris en gedigen produkt. Vi blev t. ex. imponerade av en så pass obetydlig detalj som kamerabakstycket. Det händer t. o. m. på mycket dyrbara kameror att kamerabakstycket

Regula L var en av de intressanta nyheterna på den senaste Photokina-utställningen i Köln, och denna småbildskamera lanseras nu på den svenska fotomarknaden. Det är en både nätt och formskön tysk kamera, som har en hel del intressanta finesser trots sitt fördelaktiga pris.

är en smula fladdrigt, men här var det robust och rejält utfört.

Denna genomtänkta robusthet kännetecknar också kamerans exteriör. Klädseln är utförd i riktigt läder och alla metallytor är eloxiderade, en behandling som ger varaktigare yta än förkromning.

Småbildskamerorna har blivit ytterligt populära sedan färgfilmen slog igenom på allvar. Kameror av Regulas typ är väl lämpade för färgfotografering. Det finns åtskilliga amatörfotografer, som önskar komplettera sin fotoutrustning med en "andrakamera" för färg, och det är mycket troligt att kameror i Regula L:s prisläge ger en god lösning på det problemet.

Regula L är utrustad med det anti-reflexbehandlade och färgkorrigerade objektivet Steinheil Cassar 1:2,8. Brännvidden är 45 mm, vilken valts speciellt med tanke på att underlätta avståndsinställningen. Ett objektivet med denna brännvidd ger ett så stort skärpedjup som 3 m till oändligt vid bländare 8, varför avståndsinställningen inte blir något problem.

Cassar är ett trelinsigt objektivet av ungefär samma typ som Agfa Apotar, Kodak Anastigmat och Zeiss Triotar. Denna typ av objektiv är mycket vanlig på kameror i de lägre prisklasserna. Om man jämför dessa objektiv med t. ex. den mera komplicerade Tessar-typen, så finner man att kantskärpan inte blir fullt så god vid "full glugg". De trelinsiga objektiven ger dock mycket god skärpa efter måttlig nedbländning och vår testfotografering visade att Cassarobjektivets bästa skärpa låg vid bländare 5,6-8.

Regula L har Prontorslutare med tider upp till 1/200 sek. Vid testningen av slutaren visade det sig att samtliga slutartider var ca fem procent för korta, vilket gott och väl ligger inom slutartillverkarnas toleransnormer. ■ ■

Data för Regula

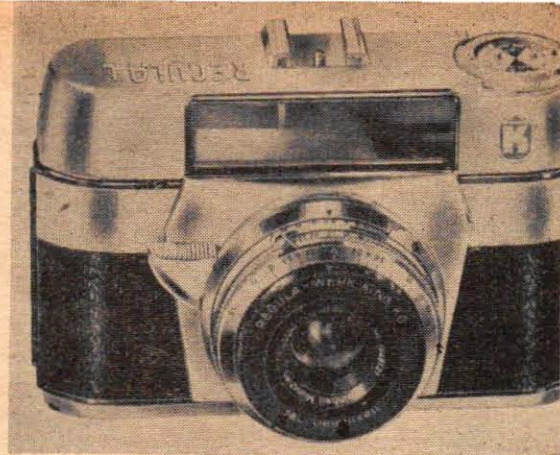
■ Kamera för filmformatet 24x36 mm. Objektivet är ett antireflexbehandlat och färgkorrigerat Steinheil Cassar 1:2,8/45 mm.

Prontorslutare med tiderna 1/25, 1/50, 1/100, 1/200 sek och B. Kameran har ljusrämsökare, snabbframmatning, självutlösare och automatiskt räkneverk.

Regula L kostar 129 kr och beredskapsväskan 26 kr.

Tillverkare: Regula-Werk King K. G., Bad Liebenzell, Västtyskland.

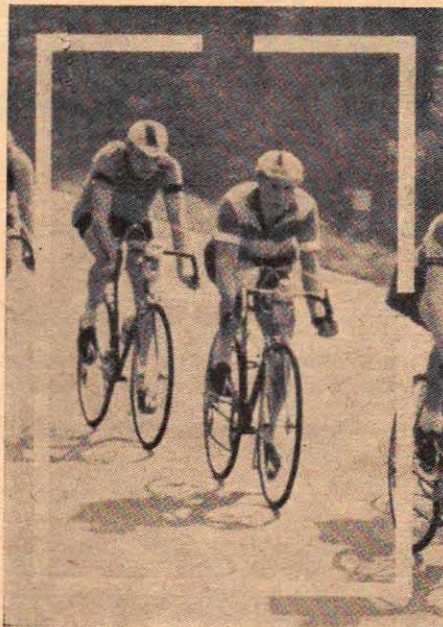
Engros: Molfo AB, Tegnérgatan 3, Stockholm Va.



Skickliga tyska formgivare har gett Regula en mycket tilltalande, lätt futuristisk exteriör. Det breda fönstret för den kraftiga ljusrämsökaren bidrar till att ge kameran ett särpräglat utseende.

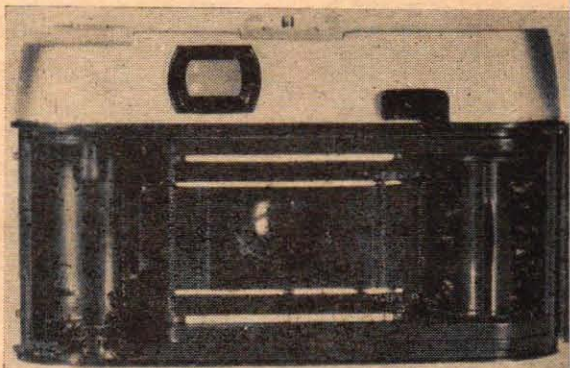
Testare:

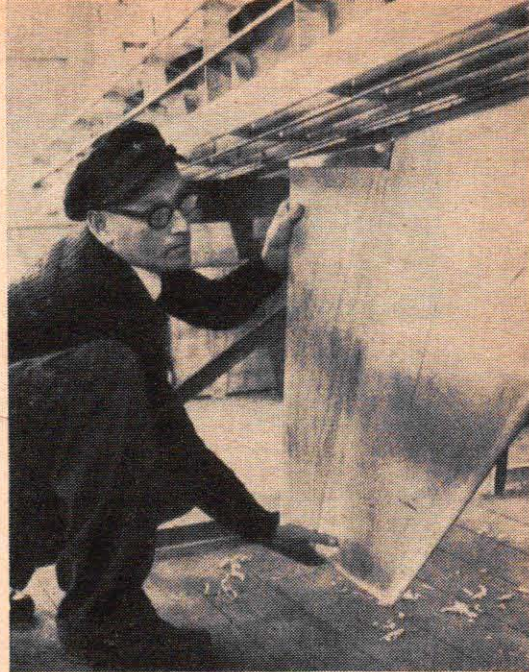
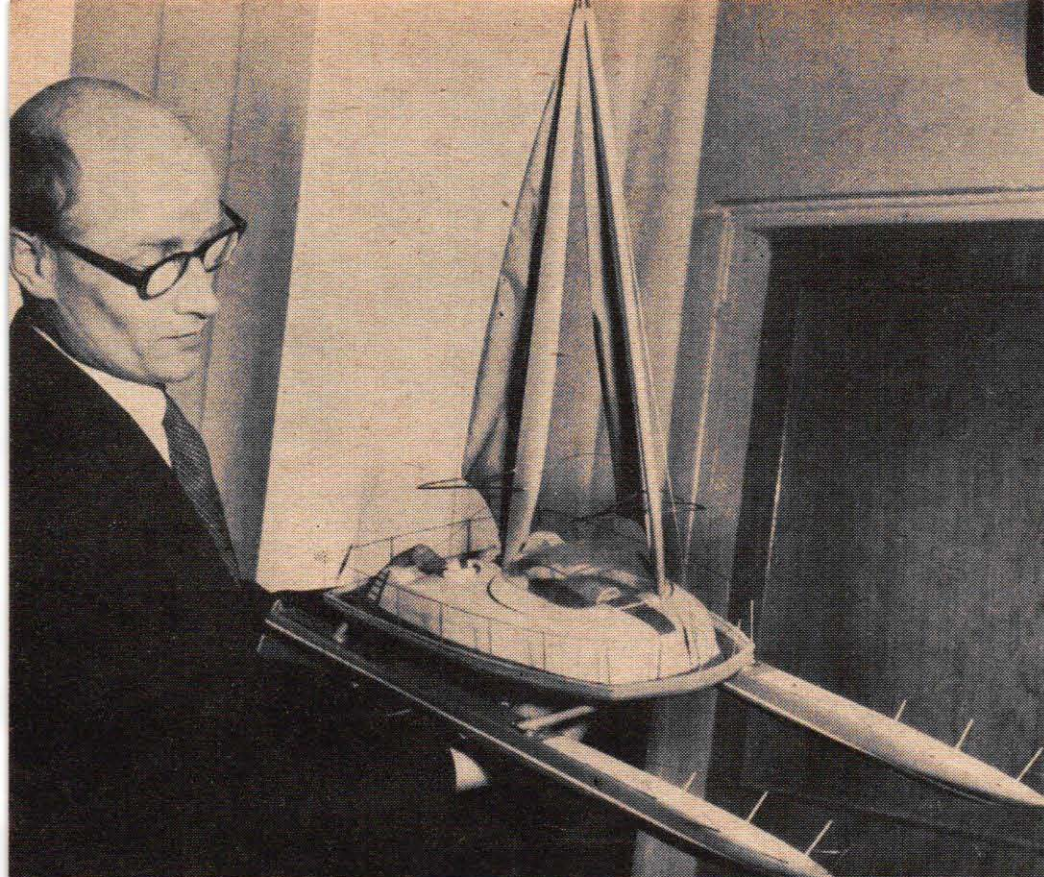
STIG SANDELIN —
SVEN ZETTERGREN



Regula har en mycket stor och tydlig ljusrämsökare med in speglad parallax för närbilder. Med en sådan sökare kan man ha båda ögonen öppna. Allt som ligger innanför ljusramen kommer med på bilden, och man har även möjlighet att hålla uppsikt över vad som finns omkring motivet.

Filmbländningen underlättas genom att kamerabakstycket kan frigöras. T. h. på bilden syns snabbframmatningsarmen, som matar fram filmen, spänner slutaren och ställer in automaträkneverket.





Med utgångspunkt från "skidpontonernas" princip och sin egen patentsökta Rolle-rigg, har ingenjör Ernst Bernhard ritat flera yachter av olika storlek, från en magnifik kryssare, "Vingaland" till en mera husbåtliknande "Sommarlya". T. v. demonstrerar konstruktören modellen till Vingaland och ovan ses han under arbete med en av fenkölarna till "Sea-Sulky", som blir segelklar i sommar. Materialet till fullskaleprototypen är plywood med beläggning av glasfiberplast.

SVENSK CHOCK TILL SJÖSS

■ Hur en segelbåt brukar se ut, ja det vet vi väl allihop. Hur den borde se ut för att kunna prestera mera, det vill Ernst Bernhard i Göteborg demonstrera med sin "Sea-Sulky". Av modell och ritningar att döma blir den inte mer lik en traditionell segelbåt än en modern bil en gammaldags hästdroska.

Ernst Bernhard är från början flygingenjör och tycker om att färdas fort. Han har ritat många snabba båtar i sina dagar, men han tycker att segelbåtarna går för långsamt, eller rättare sagt att de dåligt tar till vara de fartmöjligheter som vinden erbjuder.

— En vanlig deplacementsbåt har sin hastighet begränsad genom sin effektiva vattenlinjelängd, säger Ernst Bernhard och leker förstrött med sin räknesticka. Vid ytterst få tillfällen kan en högre hastighet uppnås genom s.k. surfing, vilket inte får förväxlas med planing;

Någon gång i sommar sjösätter göteborgsingenjören Ernst Bernhard en segelbåt av en ny och epokgörande konstruktion. "Sea-Sulky", som nyheten kallas, är så olika allt annat i båt väg och kommer att visa sådana egenskaper, att man enligt konstruktören kommer att uppleva den som "en chock till sjöss" YNGVE RYDHOLM presenterar här konstruktören och hans originella projekt.

en deplacementsbåt kan inte plana. Med en planande båt kan höga hastigheter uppnås, men för att få tillräcklig stabilitet måste båten vara bred. Blir den alltför bred ökas emellertid friktionsmotståndet, och den höga fart man hoppats på, uteblir.

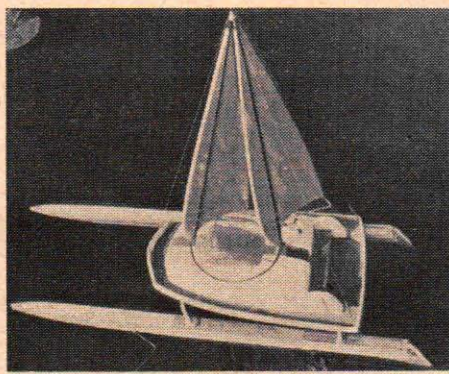
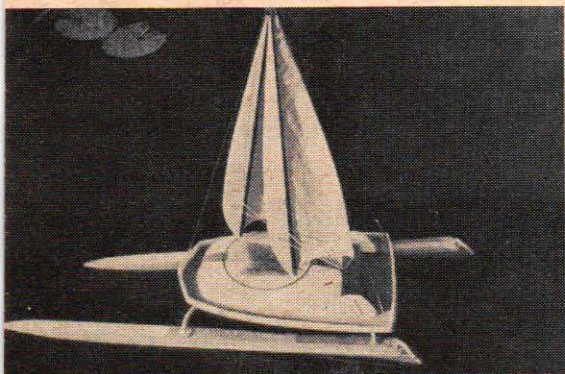
Genom att dela upp skrovet på två, alltså genom att konstruera en farkost

med två pontoner, uppnår man emellertid den erforderliga stabiliteten utan att få det större friktionsmotståndet med på köpet.

Tvåskrovsbåtar har emellertid funnits förut — katamaran är det gängse namnet på en sådan farkost — men Ernst Bernhards konstruktion skiljer sig i flera betydande avseenden från dem. "Sea-Sulkys" pontoner är rörliga. Först och främst kan de ställas in i förhållande till varandra ungefär som en skidåkarens skidor när han gör en "kristiania": den ena skjuts fram något, den andra vrids så spetsen pekar något in mot den första. Pontonerna är försedda med fenkölar, och när pontonerna ställs in på detta sätt verkar den ena kölen som köl, den andra som roder. Genom lämplig inställning av pontonerna kan man motverka såväl lovgirighet som avdrift och dessutom får man ett extra farttillskott genom den s.k. häckvägen från den framskjutna lovertspontonen och dess inverkan på läpontonerna.

Dessutom är pontonerna oberoende av varandra rörliga i höjdlid och tar sig fram över sjöns gropigheter på precis samma sätt som skidåkarens av varand-

Principen för den göteborgska segelbåtsnyheten demonstreras nedan med två bilder av modellen till Vingaland. Observera riggens rörelseändring och "Kristiania-svängen" med pontonerna till vänster.



ra oberoende "laggar". Genom att pontonerna fästs till skrovet med teleskopfjädring får detta en mjuk rörelse, helt olik vanliga båtars uppförande i sjön.

Aven utformningen av själva skrovet bidrar till "Sea-Sulkys" fart och sjövärdighet. Det bildar ett lutande plan, något påminnande om vingen på moderna "överljudsplan" av typen Draken. Vid den höga hastighet som "Sea-Sulky" är konstruerad för har detta lutande plan en avsevärd lyftande verkan. Ytan är litet över 12 m², vilket vid cirka 20 knops fart gör hela farkosten omkring 100 kilo lättare. Den lyfts då upp i vattenet med påföljd att friktionsmotståndet minskar — och farten ökar ytterligare. Dessutom ökar sjövärdigheten såväl genom övertrycket — "luftkudden" — under planet som undertrycket över, vilka samverkar till att dämpa rörelserna hos skrovet.

Men även riggen tål att förbättras och ett ihärdigt arbete såväl i praktiken som vid ritbordet har lett fram till Bernhards patentsökta "Rolle-riggen", som bygger på moderna aerodynamiska principer.

Segelplanet är uppdelat i två lika stora ytor, fritt inställbara till varandra och båtens längskeppsriktning. Seglen hissas utefter två master och bildar med dessa ett strömlinjeformat helt — ungefär som en flygplansvinge. Masterna står med topparna ihop, lagrade i ett speciellt beslag. "Fötterna" står långt isär på ett stort "kullager" av plast och lättmetall. Hur båten än seglar skall förbindelselinjen mellan mastfötterna över "kullagrets" centrum alltid ha samma vinkel mot den skenbara vinden. De två seglens ställning mot vinden varierar däremot alltefter den kurs båten styrs i vinden.

"Skotning" av seglen sköts helt från sittbrunnen, och genom en enkel anordning synkroniseras de två seglens vridning med segelplanet, så att när detta ställs in i sin rätta vinkel till skenbara vinden, så ställs seglen in i den vinkel, som passar båtens kurs i förhållande till vinden.

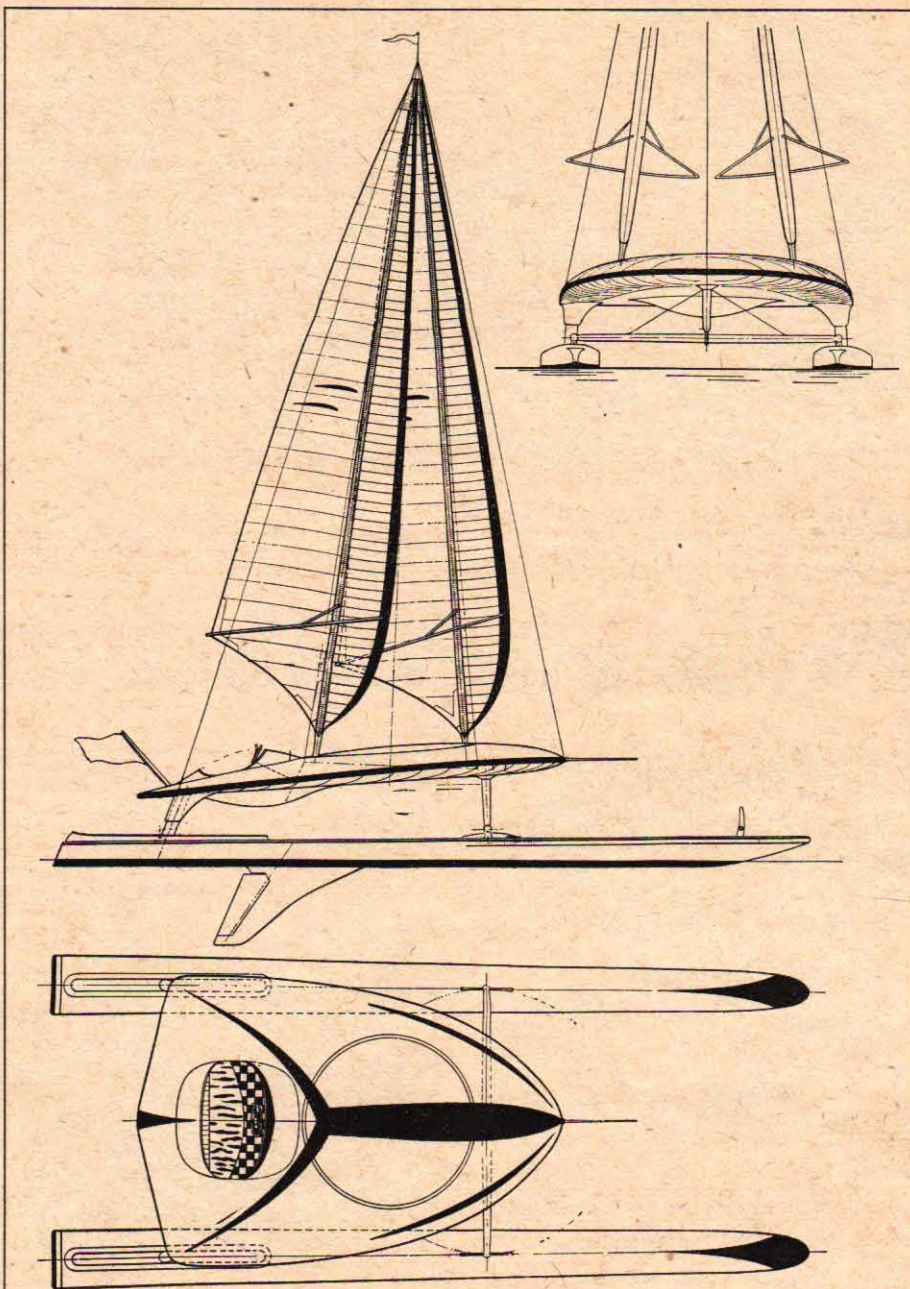
Ingenting hindrar att man placerar en vindindikator på dubbelmastens topp och kopplar den till en elektrisk motor, som sköter vridningen av segelplanet.

Såväl skrovet som pontonerna och masterna till den originella farkosten består av ett skelett av vattenfast plywood täckt av glasfiberarmerad plast.

Segelytan blir cirka 22 m² och Ernst Bernhard beräknar att hans "Sea-Sulky" vid gynnsamma sjö- och vindförhållanden skall komma upp i en fart av 25 knop — en ren drömhastighet för ett segeldrivet fartyg.

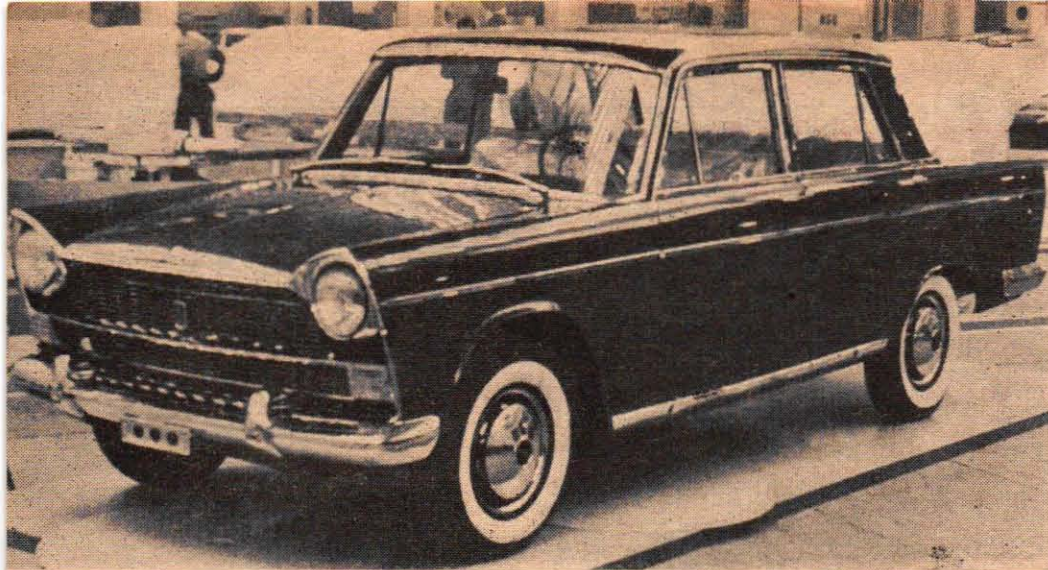
— Mina vänner säger ibland, filosoferar Ernst Bernhard, att en segelbåt inte behöver kunna segla så fort, inte ens vid kappsegling. Där är det den relativa farten som är avgörande, en båts snabbhet i förhållande till mer eller mindre likadana konkurrenter.

Men likaväl som det inom annan sport finns såväl mästerskap som världsrekord, så bör man inom segelsporten ha rätt att sträva efter högsta fart i absolut avseende. Det finns förresten redan kappseglingar, där båtarna får se ut hur som helst, och där den som seglar fortast vinner, utan hänsyn till storlek eller segelarea. — Där tror jag min "Sea-Sulky" skulle ha en säker chans... ■ ■



Båten som åker skidor

- "SEA-SULKY" som ovan ses i treplansskiss, blir i korthet sagt en segelbåt på skidor. Pontonerna kommer att kunna röra sig oberoende av varandra i höjled, och eftersom själva skrovet med sittbrunnen fästs vid pontonerna med teleskopfjädring, får detta en mjuk rörelse, helt olik andra båtars uppförande i sjön.
- MITTSKROVET är utformat som en flygplansvinge och ställt i sådan vinkel, att det faktiskt kommer att lyfta båten vid de höga hastigheter för vilka den nya segelbåten är konstruerad. Vid 20 knops fart blir båten genom denna finesse ca 100 kg lättare. Därigenom minskas friktionsmotståndet och farten kan ökas.
- PANTONERNA blir 8 m långa och största bredden mellan deras ytersidor 3,6 m. Djupgåendet blir 90 cm. Segelytan blir 22 kvadratmeter, och topphastigheten beräknas komma att ligga vid 25 knop.
- MATERIALET i prototypen blir båtplywood överdragen med glasfiberarmerad plast. T. o. m. masterna kommer att byggas upp med skelett av plywood och yta av laminerad plast.
- RIGGEN består av två stående "vingar", förbundna i toppen, och med basändarna placerade rörligt i ett cirkelspår. Varje segels ställning mot vinden kan varieras individuellt efter kursen.

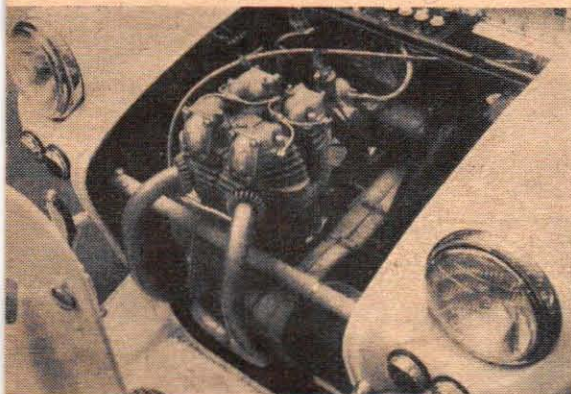


Den internationella bilsalongen i Genève är inte enbart Europas första allsidiga bilmässa för året, den är också fortfarande störst till yttinnehållet, och den har med åren fått allt större tyngd vad nyheterna beträffar. Årets salong var unik såtillvida, att bilfabrikanterna i "Lilla Europa" dvs. i praktiken Frankrike, Tyskland, Italien och Holland, här på "neutral" mark inledde den stora bataljen om den nu gemensamma kundkretsen. Några revolutionerande tekniska nyheter bjöds inte, men det fanns gott om nya modeller av kända märken plus specialkarosser och diverse högtrimmade uddamärken. Plus den vanliga andelen originella projekt med en hittills ganska oviss framtid, t. ex. en lyxig amfibiebil med tysk plastkaross och engelsk svansmotor.

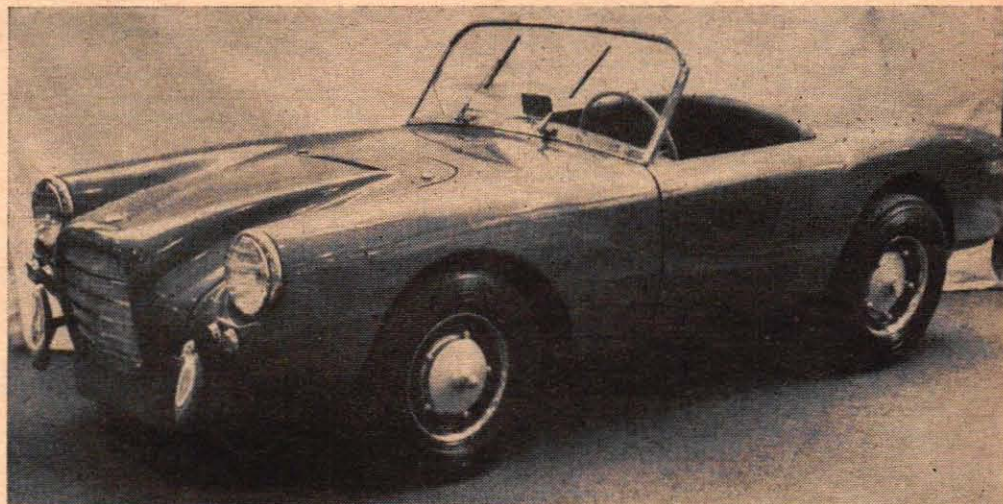
Genèvesalongens sedan länge förutspådda stora nyhet är en ny Fiat, eller rättare sagt två, eftersom man kan välja mellan en motor på 1,8 och 2,1 liters slagvolym. Fiat 1800 respektive 2100 har fyradörrars kaross, inredningen går i den lyxigare stilen liksom också utsmyckningen, och båda motorerna är sexcylindriga och ger 85 respektive 95 SAE hk. Den fyrväxlade växellådan är helsynkroniserad.

Värmönstring i Genève:

Från minisport till amfibie

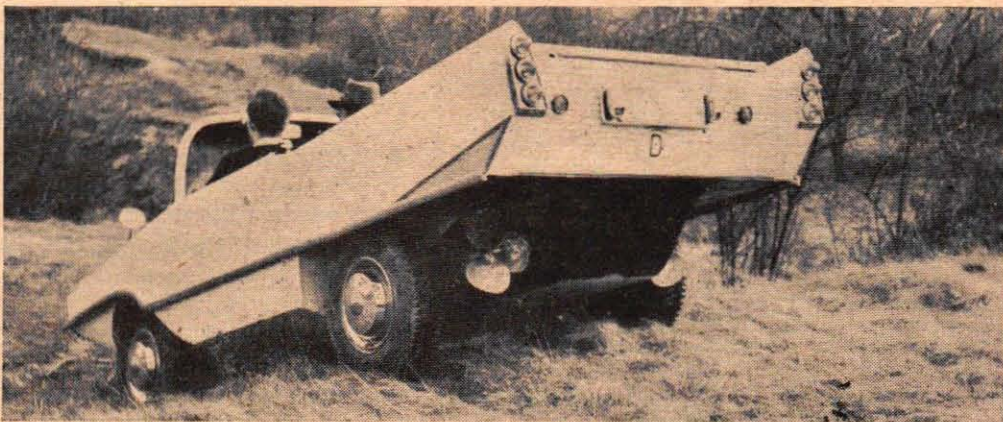


Berkeley, Englands populära miniatyrsportvagn, kommer i en ny, snabbare modell, som ses t. h. Under huven har vagnen en 700 cc Royal Enfield-motor på 40 hk, vilket lär ge Berkeley en toppfart på 155-160 km/tim. Framhjulsdriften bibehålls.



◀ Högt över trafiken sitter föraren i en ny buss, som den schweiziska firman Tücher bygger och som nu sätts i stadstrafik i Zürich. Bättre sikt och mera passagerarutrymme är de viktigaste fördelarna.

Amfibiebil är ingen absolut nyhet, men de konstruktioner, som sett dagens ljus, har oftast byggts för militärt bruk. En sådan byggdes t. ex. vid Volkswagenverk i Tyskland under kriget. Nu skall emellertid amfibien bli tillgänglig för privatbruk, och bakom projektet, "Eurocar", står en tysk konstruktör. Vagnen har en Austin-motor i svansen och fyrhjulsdriфт. Två propellrar driver vagnen i vattnet.



TA SEMESTERBÅTEN I PAKET

■ Vad sägs om en båt som kan packas ihop i form av en resväska? En båt som väger under 10 kg och har dimensionerna 3,5×0,9 meter? Den bör väl vara idealisk som sportbåt på semester, och ni kan bygga den själv för mindre än 200 kronor!

Utgångsmaterialet är härdade aluminiumrör, t. ex. dural. Krommolybdenrör är ännu bättre, men också något dyrare. Rören sammanfogas till en stomme, som sedan dras över med ett sytt "fodral" av lämplig duk, t. ex. kraftig vävburen gummiduk. Har man inte möjlighet att svetsa dural eller krom görs spanten av mässingrör, som hårdlöds.

Fig. 1 visar båten från sidan och uppifrån. Spant bockas och löds samman till slutna bågar varvid det mellersta spantet görs öppet. På spantens utsida fästs ca 200 mm långa rörbitar enligt detalj överst t. v. i fig. 1. På dessa rörbitar skjuts aluminiumrören på, när båten monteras samman. Mässingrören skall alltså ha samma ytterdiameter som aluminiumrörens innerdiameter. Rörbitarna fästs vid spanten med klamnor, som nitas eller löds fast (om spanten görs av mässingrör).

Aluminiumrören kapas sneda, så att de kommer i rätt läge, när de skjuts in mot klamman, som också är snedsuren. Samtliga rör är nämligen böjda för att ge stadga och de sneda ändarna gör att rören inte kan vridas runt när "fodralet" spänts över.

Reling och köl förses också med rörstumpar och dessa kan sättas fast som detaljerna visar. Viktigt är att man ser till att duken, när den spänts fast, inte vilar mot några skarpa kanter eller att den kan skavas sönder av onormala påfrestningar. Därför är lödning och slipning av skarvarna att föredra framför nitning. På ställen där skarpa hörn inte kan undvikas, t. ex. i för och akter, monteras skyddshättor av läder.

För att man skall få fram ett exakt "fodral", är det lämpligt att man bygger en modell i skala 1:5 av 2 mm mässingrör, som kan tennlödas samman. Denna modell formar man efter egen önskan, ritningen i fig. 1 behöver inte följas exakt, den utgör endast ett förslag, så att man får så få sömmar i duken som möjligt.

Fig. 2 visar hur mönstret till båten enligt fig. 1 tog sig ut. Figuren visar endast halva båten. Det går alltså åt två bottenstycken, två sidostycken och två "däck"-stycken. Mönstren måste vara exakta för att passningen skall bli bra. Mönstren ritas upp på millimeterpapper och överförs sedan till fullskaliga pappersmönster, vilka därpå används vid tillklipningen av duken.

En enklare metod är att först bygga upp båtstommen i full skala, originalstommen alltså, och använda denna för att ta fram mönstren i full skala. Använd papper, inte tyg eller annat material, som kan föjas.

Däckshalvorna förses med en kraftig fäll, i vilken ett rep träs in. Däckshalvorna sammanfogas med kraftiga dragkedjor och när det färdiga "fodralet" trätts över stommen dras dragkedjorna upp och repen dras åt och knyts samman.

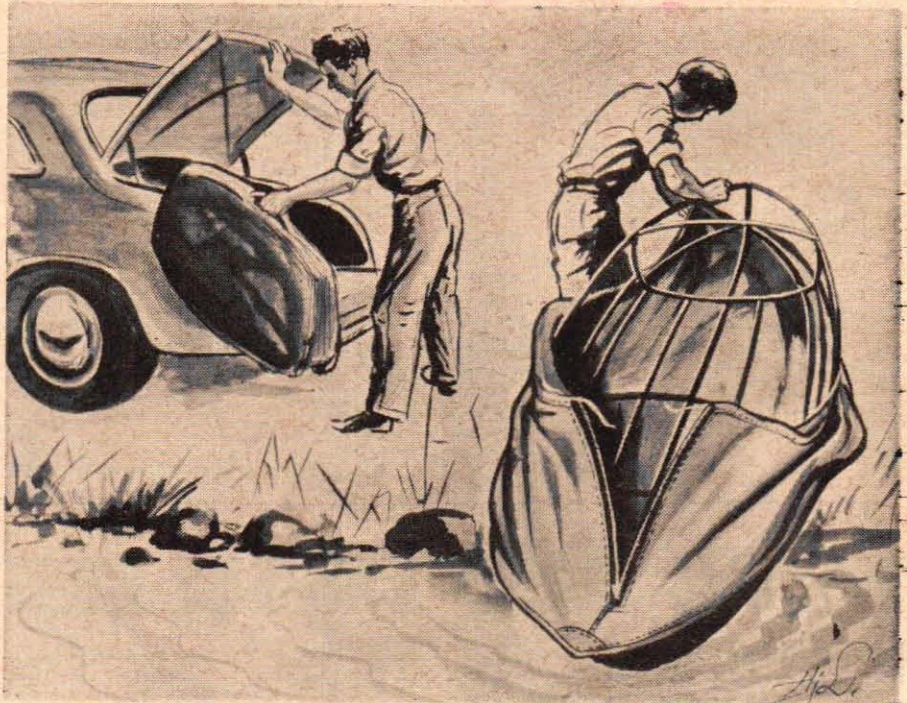
Hela "fodralet" kan visserligen sys för hand som fig. 2 visar (nederst), men frågan är om det lönar sig. Man kan beställa "fodralet" hos t. ex. en seglmakare eller presenningsstillverkare. Lämplig duk är presenningsduk, nylon, neoprenimpregnerad kvalitet O 6782, från Trelleborgs Gummifabriks AB, eller liknande.

På botten placeras ett par durkar, som tillverkas av trälistor och hålls samman av läderremmar (se fig. 3). De båda durkarna vilar på de tre spanten och trälisterna förses med nubbar i ändarna, som gör att durkarna hålls i läge. De kan under transport rullas samman och tar då liten plats.

Aluminiumstommen kan också kläs med glasfiberarmerad plast, men båten kan då inte monteras ned. Därför behöver inte stommen göras demonterbar, utan de längsgående rören kan provisoriskt knytas fast vid spanten under tiden som plastningen sker.

Glasfiberväven, 1 mm, spänts över stommen så att den blir absolut slät. Detta kan göras så att de aktuella aluminiumrören bstryks med färdigblandad plast. Denna blir inom kort kläbbig och det är då dags att lägga på glasfiberväven, vilken då limmas fast vid rören och sitter säkert, medan man dränker in väven med plast. Plasten kan också förtunnad med acetone (max. 10 procent), sprutas med högtrycksspruta på samma sätt som vid sprutmålning. Sprutan måste dock omedelbart rengöras med acetone, då det inte finns några som helst medel som löser plasten sedan den härdat.

(Forts. på sid. 34)



En av våra läsare — Robert von Walden — presenterar här ett både praktiskt och billigt förslag till hur en bilägare kan "ta båten i paket" under semestertrippen.



Fig. 3

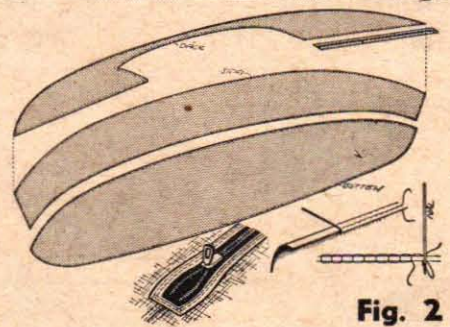


Fig. 2

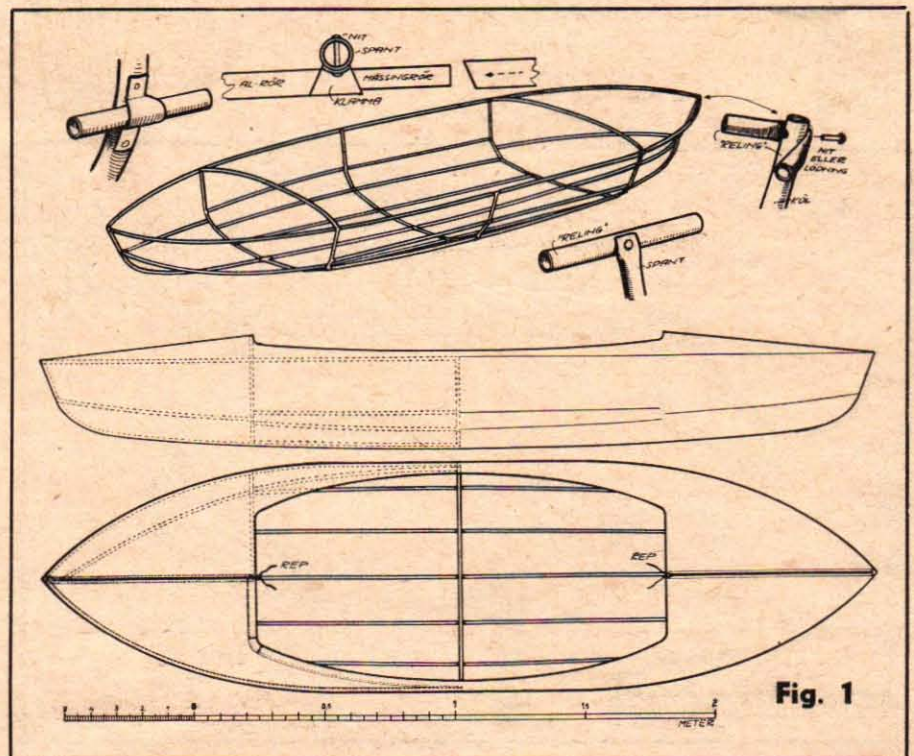
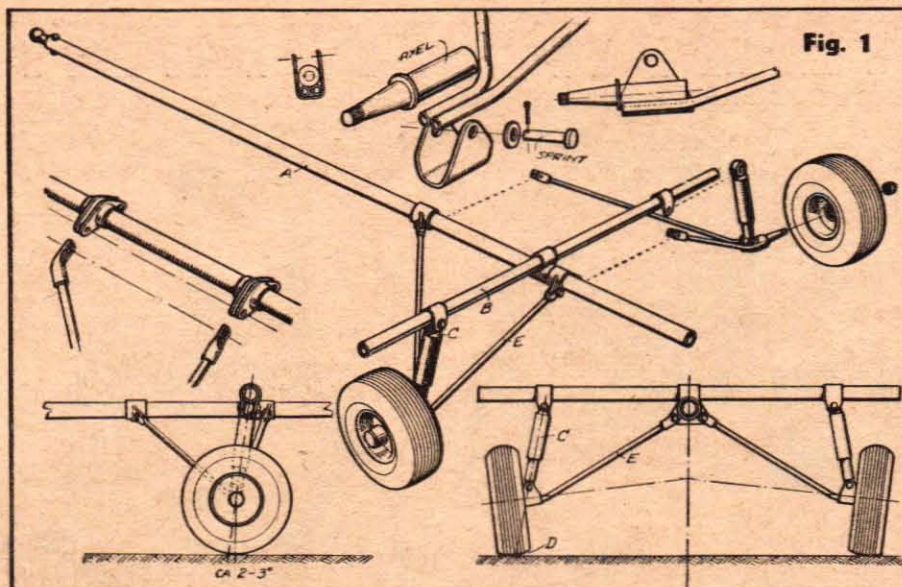
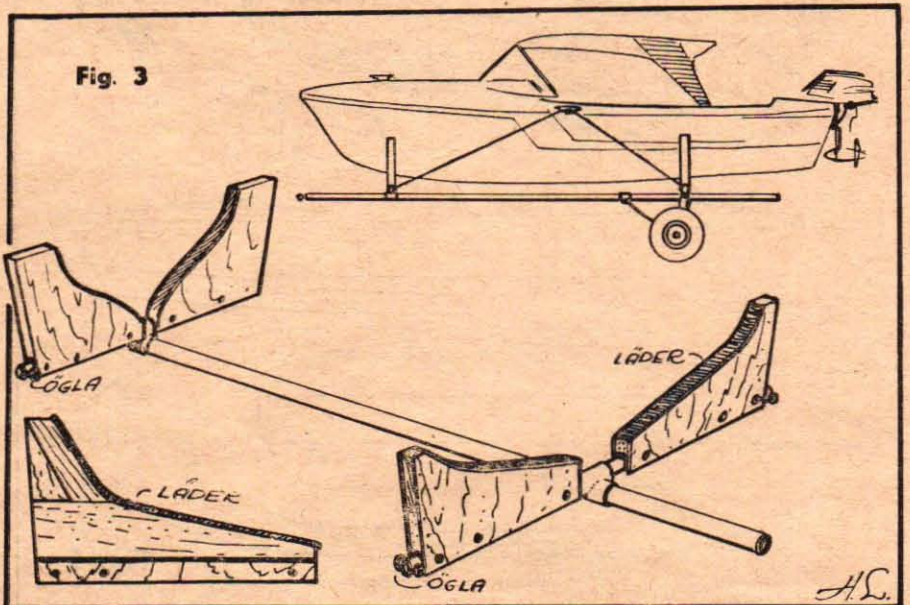
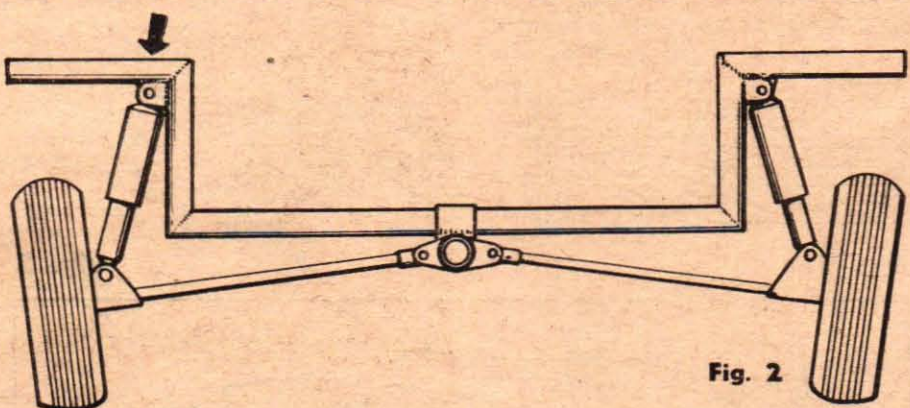


Fig. 1



BYGG BÅT-TRAILER!

Har ni svårigheter med att frakta semesterbåten till och från sommarens badsjö? Har ni problem med transporten av er husvagn eller har ni överhuvudtaget behov av en släpvagn efter er bil? I så fall bör ni ta en titt på denna beskrivning av en ny praktisk och billig universal-trailer, som här beskrivs av ingenjör HJALMAR LARSSON.



En mycket lätt och stabil släpvagn kan man själva tillverka av standarddetaljer. Som utgångsmaterial används gummi-hjul för skottkärrorer eller industrivagnar, stötdämpare med inbyggda spiral-fjädrar samt några krommolybden-, dural- eller stålrör.

Fig. 1 visar principen för vagnen. Man tillverkar själva ramen av två rör, ett längsgående (A) och ett tvärgående (B), vilka sammanfogas med ett korsrör. Nära det tvärgående rörets ändar sätts fästören för stötdämpare av teleskoptyp med inbyggd fjädning (C). Gummihjulets ställning skall vara sådan att stötdämparens förlängda centrumlinje hamnar inom däckets anliggningsyta (belastat), vid D. Denna inställning bestäms av svängarmarna (E). Svängarmarna bockas och svetsas samman i sin nedre del.

Svängarmarna placeras sedan i ett fästöra för stötdämparens nedre del och svetsas fast. Hjulaxeln svetsas också fast vid fästörat. Denna detalj bör man lämna bort för tillförlitlig svetsning.

Lägg märke till att stötdämparen också skall luta ett par grader framåt, sett från sidan (se fig. 1). Svängarmarnas infästning vid centralramen (A) skall vara rörlig så att hjulstället kan pendla upp och ned under fjädningen. Fästörönen bör ligga i linje med varandra vid infästningen för att lagringspunkterna skall ligga utefter samma linje (se fig. 1 längst t. v.).

Vagnens hjulbredd bör givetvis anpassas efter den bil som vagnen skall användas till. Höjden till den tvärgående ramen bestäms av stötdämparnas höjd. Vill man ha extremt låg höjd, för t. ex. husvagnar, kan man svetsa den tvärgående ramen så som fig. 2 visar.

I fig. 1 visas fästörönet fastsvetsade vid korta rörbitar, som trätts på det längsgående röret i ramen. Man kan också svetsa öronen direkt på det längsgående röret.

I centralramens främre del monteras en kopplingsanordning för vagnen. Färdiga sådana finns att köpa för praktiskt taget alla bilmärken. Ofta består denna koppling av en kula och en kulska.

Stötdämpare med separata spiral-fjädrar kan naturligtvis också användas om fästörönet förses med säten för fjädrarna. Ett flertal småbilar med lämpliga fjädrar och stötdämpare finns, t. ex. Goggomobil. För större eller tyngre släpvagnar kan stötdämpare och spiral-fjädrar från t. ex. Volvo användas. Hjul med dimensioner från 10" x 2" till 21" x 6" kan man få från t. ex. AB Värnamo Luftgummi-hjul, Värnamo. Hjulen skall vara för ensidig axelmontering alltså inte för gaffelmontering, som är den vanligaste typen.

Korsrör och en mångfald andra rörförbindningar s. k. "ke-klamp" kan man få genom Järn och Plåt AB, Vallingatan 38, Stockholm 6.

En liten vagn av detta slag kan få en mångfald användningsområden. Några sådana förslag skall vi presentera i kommande TFA-nummer.

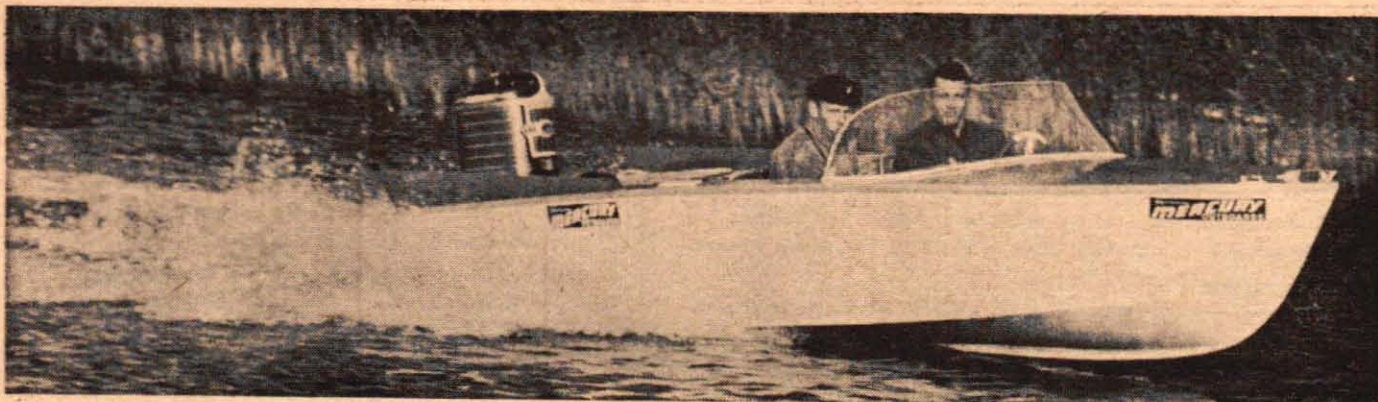
Ett användningsområde skall emellertid redan nu anges, det visas i. ö. i fig. 3. Just nu är ju båttransporter aktuella och en vagn som den här beskrivna kommer då synnerligen väl till pass. Vagnen förses då med två tvärrör. (Att märka är att båda dessa är förskjutbara längs centralramen om man använder sådana korsrör som angetts ovan.) Tvärrörerna förses med stödblock, som formats efter båtens botten och en del av sidorna. Dessa stödblock görs av 4 mm plywood och plankbitar av samma tjocklek som rörets diameter.

Blocken förses med läderskydd mot vilka båten vilar. Blocken fästs genom att sprintar borras in genom blocken och rören. I rörändarna fästs öglor för fastsurrning av båten. Detta kan ske med en tross på vardera sidan av båten. Trossen läggs fast i främre öglan, förs upp till ett fäste på båten, knap, halkip eller liknande, där den fastgörs och förs slutligen ned till bakre öglan, där den också fastgörs. Någon ytterligare fastsättning behövs inte.

En vagn, som ofta skall användas för detta ändamål, kan ju också utföras som fig. 2 anger. Man bör då se till att man i görligaste mån kan få belastningen mitt över stötdämparna (se pilen) och detta låter sig göra genom att utforma stödblocken så att de vilar på dessa punkter.

Vagnen kan utformas på många sätt. Det viktigaste är att trycket från hjulets anliggningsyta (D i fig. 1) fortplantas i rät linje upp till ramen, vilket gör att belastningen på svängarmarna blir mindre. Observera också lutningen av stötdämparen sedd från sidan.

Friktionen bromsar ständigt hjulet, och för att kompensera "bakåtbrytningen" lutas kombinationen fjäder-stötdämpare snett framåt, lämpligen 2-3 grader.



Varudeklarera plastbåten:

VAD FINNS I SKROVET?

Vad döljer plastbåten under det blänkande skalet? Svaret är inte lätt att få, då förbristningen är stor på plastområdet. Det tillverkas nu många båtar av det nya materialet — vilket inte minst framgår av vår stora "plastbåtssalong" på nästa uppslag — och det är nu på tiden att man får gemensamma termer och tydlig varudeklaration.

Sedan kriget har plast som bekant trängt in på praktiskt taget alla områden. Detta har fört med sig en mångfald problem. Den enda benämning som används i vardagslag är plast och ändå finns det flera tusen olika plaster med helt skilda egenskaper. Vår generation är heller inte plastuppfosttrad, vi vet egentligen ingenting om de olika plasternas egenskaper.

När det gäller båtar rör man sig nästan uteslutande med en enda plast, den s. k. polyestern eller esterplasten, som armeras med glasfiber. Men faktum är att det också finns ett otal kvaliteter av polyester och glasfiber.

Man kan inte tala om en bra eller dålig plast, det hela beror på vad man fordrar av plasten och hur den skall användas, analogt med benämningen metall. Man nöjer sig inte enbart med att veta, att materialet är metall, man vill också veta vad för slags metall. Inom plastindustrin är det synnerligen kient beställt med den upplysningen för oss konsumenter. Olika fabrikanter eller försäljare av plastbåtar rör sig med olika benämningar, som inte ger de minsta begrepp om plastproduktens egenskaper. Nomenklaturen, om man över huvud kan tala om en sådan, är också synnerligen bristfällig. Den stora betydelse som plasten har fått inom båtindustrin gör, att köparen snart måste få om inte en deklaration så åtminstone en märkning av produkten på liknande sätt som Svenska Plastföreningen (SPF) har föreslagit för hushållsföremål.

Glasfiberarmerad esterplast, så bör den gemensamma benämningen vara, armeras vanligen med glasfibermaterial, som har synnerligen goda mekaniska och kemiska egenskaper. Glasfiber förekommer i en mångfald former, och även här är benämningarna mycket varierande.

För båtar används vävd glasfiber i

form av tunn eller grov väv, den senare ofta benämnd *rowing*, eller också hackad glasfiber, dvs. korta fibrer i form av en slags filt. Den går ofta under benämningen matta, i tabellen har vi kallat den *fillmatta*. Det händer inte sällan att t. ex. den grövre väven hos en del fabrikanter kallas för matta och hos en del andra för *rowing*, vilket givetvis lätt medför förväxlingar. Alltså, fram för gemensamma benämningar och svenska benämningar.

Uppgifterna om tillverkningsmetoder är också vilseledande. Den vanligaste metoden är *handuppläggning*, dvs. plast och glasfiber läggs i en öppen form utan värme eller tryck. Man tillsätter då kemiska härdningsmedel. *Säckpressning* tillgår så, att glasfibern och plasten läggs på som vid handuppläggning varefter en säck, vanligen av gummi, sänks ned i formen och fylls med komprimerad luft, som alltså pressar den armerade plasten mot formen. *Pressning med elastisk kolv* tillgår så, att glasfibern läggs upp i formen, och nödvändig kvantitet plast hålls ned i formens botten. Därefter trycks en elastisk kolv, t. ex. gummikolv, ned i formen med en kolvtång. Under trycket formar sig kolven efter formytan och pressar den armerade plasten mot formen. Vid *formpressning* används vanligen stål- eller plastformar, mellan vilka armeringen läggs in. Formarna uppvärms och pressas med högt tryck samtidigt som plasten suges eller sprutas in. Denna senare metod ger det bästa resultatet men är synnerligen dyrbar.

Flera andra tillverkningssätt finns, ofta kombinationer av olika metoder, och alla ger olika resultat, fordrar olika upplagor för att löna sig osv. Vill man t. ex. ha absolut släta ytor på båda sidor måste man tillgripa formpressning, men denna metod fordrar stora serier eftersom formkostnaderna är mycket höga.

Erik Lundgren i Ockelbo bygger den eleganta Mo-båt De Luxe för AB N. K. Kristensson. Den V-bottnade båten har panoramavindruta, stänkenor och finns i flera olika färgkombinationer.



Twins heter en billig, lätt och oöm biltaxibåt från IC. Båten är delbar och för- och akterrenheterna kan t. o. m. kopplas ihop i vattnet. Denna båt kräver föga utrymme vid landtransporter.



Sea Fun levereras i solgult, himmelsblått eller helvetesrött och är en riktig "amerikanare" till sjöss. Bilgaranti licensbygger denna USA-båt, som bl. a. är försedd med tre stora flyttankar.

BÅTPLASTENS ABC av
ingenjör Hjalmar Larsson

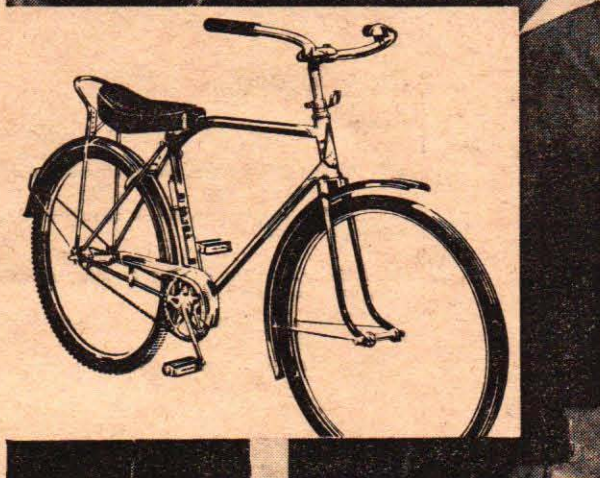
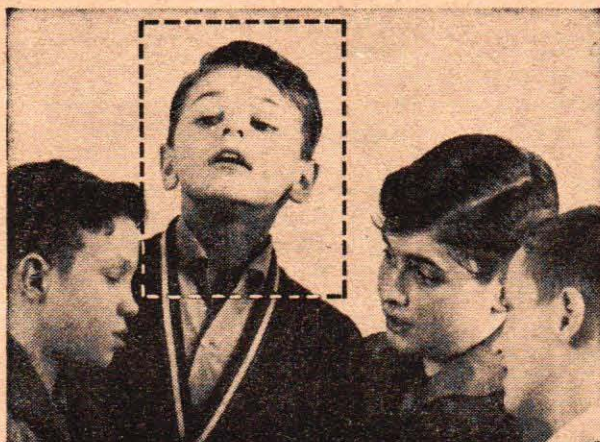
AB Rubberfilm i Amål tillverkar ett stort antal typer av plastbåtar. På bilden ser vi fyra av Rubberfilms "Levinbåtar". Den lilla dingan närmast väger 35 kg och kostar 795 kr, medan campingbåten längst bort väger 185 kg och kostar 3 750 kr. Med 40 hästars motor gör den 27 knop.



Stor "plastbåtssalong" på nästa uppslag!

Båtens namn, typ, storlek, vikt och skrovform (tillverkare)	Laminatets tjocklek	Armeringsmaterial
■ FIRMA BAGGENBÅTAR — Sportjollen, komb. rodd- och motorbåt, 3,1×1,2 m, 50 kg, skrovform: halv V-botten. — Fiskesnabben 3 Dinghy, komb. sjö- och fartbåt, 4,2×1,7 m, skrovform: halv V-botten. — Fiskesnabben, komb. rodd- och motorbåt, 4,15×1,68 m, 130 kg, skrovform: halv V-botten. — Fiskesnabben 2 Dinghy, 4,2×1,7 m, 225 kg, skrovform: halv V-botten. — Lillsnabben 3, fartbåt, 4,45×1,52 m, vikt 170 kg, skrovform: V-botten.	4 mm. 6—8 mm. 6—8 mm. 6—8 mm. 5—6 mm.	Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv.
■ AB BECKERBÅT — Sea Scout, roddbåt, 4,25×1,50 m, vikt 145 kg, skrovform: rundbotten. — Sea Prince, passbåt, 4,25×1,80 m, vikt 220—280 kg, skrovform: V-botten. — Sea King, camping- och passbåt, 5×1,80 m, vikt 300—390 kg, modifierad rundbotten. — Sea Farer, campingbåt, 5×1,70 m, vikt 350 kg, skrovform: ren rundbotten.	Ej under 3 mm. Ej under 4 mm. 5 mm. 4 mm.	Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv. Rowing och glasfiberväv.
■ AB BILGARANTI — Sea Fun, passbåt, 4,33×1,60 m, vikt 180 kg, skrovform: V-botten, tillverk: Erik "Ockelbo" Lundgren.	5—10 mm.	Glasfiberväv och glasfibermattor.
■ BILGARNAS INKOPSCENTRAL — Twins, roddbåt, 3,2×1,35 m, vikt 50 kg, delbar biltaksbåt. — Single, roddbåt, 3,2×1,35 m, vikt ca 65 kg.	3—5 mm. 3—5 mm.	Glasfiberväv och glasfibermatta. Glasfiberväv och glasfibermatta.
■ AB FISKSÄTRA MOTORBÅTSVARV — Fius, skeppsbåtstyp, (ubåtsjolle), 3,4×1,3 m, vikt 120 kg, rundbotten. — Figoletto, roddbåt, 4,25×1,5 m, vikt 85 kg, skrovform: rundbotten. — Fidos Sport, sportbåt med två brunnar, 5×1,7 m, vikt 320 kg: modifierad V-botten. — Fidos Camping, campingbåt, 5×1,7 m, vikt 325 kg, skrovform: modifierad V-botten.	4—5—6 mm. 3—4 mm. 6—8 mm. 6—8 mm.	Glasfiberväv och rowing. 42 procent glasfiber. Glasfiberväv och rowing. 35 procent glasfiber. Glasfiberväv och rowing. 38 procent glasfiber. Glasfiberväv och rowing. 38 procent glasfiber.
■ N K KRISTENSSON — IW-Delfin, passbåt, 3,85×1,6 m, 170 kg, skrovform: V-botten, tillverkare: IW-varvet. — IW-Sport, passbåt, 4,55×1,6 m, 190 kg, skrovform: V-botten, tillverkare: IW-varvet. — Mo-båt De Luxe, passbåt, 4,44×1,72 m, vikt 205 kg, skrovform: V-botten, tillverkare: Erik "Ockelbo" Lundgren.	4—8 mm. 4—8 mm. Botten 6+2 mm. Fribord 5 mm.	Glasfiberväv, rowing och fillmatta. Glasfiberväv, rowing och fillmatta. Glasfiberväv, rowing och fillmatta.
■ MARIEHOLMS BRUK — Camper, dinghy, 3,95×1,65 m, skrovform: V-botten. — Cadet, roddbåt, 4,15×1,45 m, vikt ca 100 kg, skrovform: rundbotten. — Sweet Sixteen, snabbgående passbåt, 4,7×1,85 m, vikt 250 kg, skrovform: V-botten. — Catalina, cabinbåt, 5,9×2,28 m, vikt 500 kg skrovform: V-botten.	5—8 mm. 4—6 mm. 5—8 mm. 8—10 mm.	Glasfiberväv och fillmatta. Glasfiberväv och fillmatta. Glasfiberväv och fillmatta. Rowing.
■ FIRMA MARINOS — Piccolino, jolle, 2,5×1,27 m, vikt 65 kg. — Piccolo, jolle, 3,14×1,4 m, vikt 90 kg. — Isabella, racerbåt, 4,5×1,5 m, vikt 90 kg. — Picco, livbåtstyp, 4,8×1,62 m, vikt 210 kg. — Kapitän, racerbåt, 5,4×1,65 m, vikt 120 kg.	4—5 mm. 4,5 mm. 2,5 mm. 5,5 mm. 3,5 mm.	Glasfiberväv, fillmatta och rowing. Glasfiberväv, fillmatta och rowing. Rowing och fillmatta. Fillmatta, glasfiberväv och rowing. Rowing och fillmatta.
■ NORDWALL & NORD — Robust, roddbåt, 4,4×1,45 m, vikt 100 kg, skrovform: V-botten.	5—6 mm.	Fillmatta.
■ AB RUBBERFILM — Dingo, rodd- och motorbåt, 2,4×1,22 m, vikt 35 kg, skrovform: rundbotten. — Pygmé segel, segelbåt, 2,75×1,26 m, vikt 85 kg, skrovform: rundbotten. — Pygmé, roddbåt, 2,75×1,26 m, vikt 65 kg. — Delfin, däckad sport- och familjebåt, 3,85×1,4 m, vikt 125 kg, skrovform: rundbotten. — Tärnan, däckad segelbåt med 8 m ² segelyta, vikt 160 kg, skrovform: rundbotten. — Måsen, segelbåt med 8 m ² segelyta, 3,85×1,46 m, vikt 160 kg, skrovform: rundbotten. — Sälen, rodd- och motorbåt, 3,85×1,46 m, vikt 100 kg, skrovform: rundbotten. — Blå Hajen, campingbåt, 4,5×1,6 m, vikt 185 kg, skrovform: V-botten. — Fantom, sportbåt för utombordsmotorer: 4,5×1,6 m, 260 kg, skrovform: V-botten. — Spinn, sport- och familjebåt, 4,5×1,6 m, vikt 195 kg, skrovform: V-botten. — Blå Vingen, racerbåt för en eller två utombordsmotorer, 4,6×1,7 m, 230 kg, V-botten.	4,5—7,5 mm. 4,5—7,5 mm. 4,5—7,5 mm. 5—9 mm. 5—9 mm. 4,5—7,5 mm. 5—9 mm. 5—9 mm. 5—9 mm. 5—9 mm.	Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast. Glasfiberarmerad plast.
■ AB SERIEBÅT — Fifi, jolle, 3×1,3 m, vikt 40 kg, skrovform: rundbotten. — Fius, jolle, 3,4×1,3 m, vikt 70 kg, skrovform: rundbotten. — Figoletto, rodd- och utombordsmotorbåt, 4,25×1,5 m, vikt 70 kg, rundbotten. — Fidos, passbåt, 5×1,7 m, vikt 120 kg, skrovform: rundbotten. — Figatto, campingbåt, 6,4×2,1 m, vikt 220 kg, V-botten med rundade slag.	5 mm. 5 mm. 5 mm. 5 mm. 8—12 mm.	Komb. glasfiberväv-rowing eller glasfiberväv-fillmatta. Komb. glasfiberväv-rowing eller glasfiberväv-fillmatta. Komb. glasfiberväv-rowing eller glasfiberväv-fillmatta. Komb. glasfiberväv-rowing eller glasfiberväv-fillmatta. Komb. glasfiberväv-rowing eller glasfiberväv-fillmatta.

Tillverkningsmetod och plastfabrikat	Ev. fyllnadsmaterial? Förstärkningar?	Lämplig motoreffekt?	PRIS
Handuppläggning. Holländsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	3—8 hk.	925 kr.
Handuppläggning. Holländsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	5,5—35 hk.	3 200 kr.
Handuppläggning. Holländsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	5,5—35 hk.	2 350 kr.
Handuppläggning. Holländsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	5,5—35 hk.	2 700 kr.
Handuppläggning. Holländsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	35 hk.	3 700 kr.
Bakmetoden. Amerikansk plast.	Uppgift saknas.	5—22 hk.	Med ratt, beslag, vindruta, åror, pris 2 900 kr.
Bakmetoden. Amerikansk plast.	Uppgift saknas.	18—70 hk.	5 300 kr. Priset inkl. vindruta, beslag, paddel o. ratt.
Bakmetoden. Amerikansk plast.	Uppgift saknas.	18—50 hk.	5 300 kr. Pris inkl. beslag, vindruta, ratt o. åror.
Bakmetoden. Amerikansk plast.	Uppgift saknas.	5—15 hk.	4 900 kr. Pris inkl. vindruta, beslag, åror o. ratt.
Handuppläggning. Svensk och tysk.	Inget fyllnadsmedel.	10—70 hk.	4 790 kr inkl. full utrustning.
Handuppläggning. Svensk plast.	Inget fyllnadsmedel.	1,5—3 hk.	1 100 kr. Pris inkl. beslag och åror.
Handuppläggning. Svensk plast.	Inget fyllnadsmedel.	1,5—5 hk.	1 300 kr. Pris inkl. beslag och åror.
Handuppläggning. Svensk plast.	Endast pigment.	2—5 hk.	1 685 kr. Komplet.
Handuppläggning. Svensk plast.	Endast pigment.	2—7 hk.	1 590 kr. Komplet utan flyttankar.
Pressning av skrov. Handuppläggning av överbyggnad. Svensk plast.	Endast pigment.	18—60 hk.	6 000 kr. Pris inkl. beslag, vindruta, sufflett, dynor
Pressning av skrovet. Handuppläggning av överbyggnad. Svensk plast.	Endast pigment.	18—60 hk.	6 100 kr. Pris inkl. beslag, vindruta, sufflett, dynor, elutrustning etc.
Handuppläggning i form. Engelsk	Inget fyllnadsmedel.	20—45 hk.	Vit, 3 580 kr, tvåfärgad 3 880 kr. Pris inkl. vindruta, ratt, beslag etc.
Handuppläggning i form. Engelsk	Inget fyllnadsmedel.	20—70 hk.	Vit, 3 980 kr, tvåfärgad 4 280 kr. Pris inkl. vindruta, ratt, beslag etc.
Handuppläggning. Svensk och tysk.	Inget fyllnadsmedel.	35—70 hk.	4 550 kr. Pris inkl. vindruta, ratt, beslag och dynor.
Handuppläggning. Svensk och tysk.	Inget fyllnadsmedel. Trä och metall.	10—18 hk.	2 150 kr. Pris inkl. beslag och vindruta.
Handuppläggning. Svensk och tysk.	Inget fyllnadsmedel. Trä.	3—5 hk.	1 575 kr. Pris inkl. beslag.
Handuppläggning. Svensk och tysk.	Inget fyllnadsmedel. Trä och metall.	18—35 hk.	4 950 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Svensk och tysk.	Inget fyllnadsmedel. Trä och metall.	35—50 hk eller 2×35 hk.	10 800 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Tryck och värme med två formar. Tysk plast.	Uppgift saknas. Spant av plast.	1—3 hk.	1 150 kr. Pris inkl. åror och linor.
Tryck och värme med två formar. Tysk plast.	Uppgift saknas. Spant av plast.	2—5 hk.	1 375 kr. Pris inkl. åror och linor.
Handuppläggning. Tysk plast.	Uppgift saknas. Ekspant.	10—35 hk.	4 700 kr. Inkl. lanternor, beslag, vindruta etc.
Tryck och värme med två formar. Tysk plast.	Uppgift saknas. Spant av plast.	3—8 hk.	2 350 kr. Pris inkl. åror och linor.
Handuppläggning. Tysk plast.	Uppgift saknas. Ekspant.	18—50 hk.	6 200 kr. Inkl. lanternor, beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Svensk plast.	Uppgift saknas.	3—5 hk.	1 775 kr. Pris inkl. beslag och åror.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	Uppgift saknas.	795 kr.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	Uppgift saknas.	1 495 kr.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	2 hk.	995 kr.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Spantad.	5 hk.	2 550 kr. Pris inkl. beslag, vindruta, etc.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	Uppgift saknas.	3 550 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	Uppgift saknas.	2 900 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	40 hk.	3 750 kr.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel.	40 hk.	3 750 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Spant.	15—35 hk.	4 900 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	5 hk.	2 775 kr.
Handuppläggning. Engelsk plast.	Inget fyllnadsmedel. Uppgift saknas.	60—70 hk.	5 750 kr. Pris inkl. beslag, vindruta etc.
Handuppläggning. Svensk plast.	Nej endast färgtillsatser.	Ingen uppgift.	600 kr. Obs. halvfabrikat, öppet skrov.
Handuppläggning. Svensk plast.	Nej endast färgtillsatser.	Ingen uppgift.	960 kr. Obs. halvfabrikat, öppet skrov.
Handuppläggning. Svensk plast.	Nej, endast färgtillsatser.	Uppgift saknas.	920 kr. Obs. halvfabrikat, öppet skrov.
Handuppläggning. Svensk plast.	Nej, endast färgtillsatser.	Uppgift saknas.	1 520 kr. Obs. halvfabrikat, öppet skrov.
Handuppläggning. Svensk plast.	Nej, endast färgtillsatser.	Uppgift saknas.	3 820 kr. Obs. halvfabrikat, öppet skrov.



Jubileums-modellerna 59 med speedlager

Samtliga delar i Monarks nya speed-lager är tillverkade i kallpressat stål och alla lagerytor är precisionsslipade, vilket minskar friktionen och ger ännu lättare gång.

Att köpa Monark är att
och svensk precision

köpa svensk kvalitet
in i minsta detalj

en ny

MONARK

var 30:e sekund

STÖRST I NORDEN—STÖRST I SYDAMERIKA • AB CYKELFABRIKEN MONARK • VARBERG "CYKELSTADEN"

snacket går...

Nog syns det väl att
Stickan är storbelåten
och inte så lite stolt
över sin nya
"Varg-Olle".
Och man behöver inte
fråga Lasse och Olle
vad de drömmer om.
Monark förstås —
cykeln med de många
finesserna.

•
speed-lager
speedwaystyre
starthandtag
"limpa"
nabbdäck bak
spårdäck fram
pumpfria ringar



TFAE

Redaktör:
LARS RYDÉN

Parisresor att vinna

Den franska radions program "Bon soir l'Europe, ici Paris", som sänds på lördagarna kl 22.00—24.00 över Paris Inter-France I på 31,41, 48,39, 193 och 1829 meter, ordnar under tiden 11 april—13 juni i år en stor tävling under rubriken "Connaissance de la France". Den är avsedd endast för utländska lyssnare som inte har franska som sitt modersmål.

Varje lördag kommer några frågor att ställas på olika franska ämnen (litteratur, geografi, konst, etc.) och det gäller att på franska besvara dessa frågor och skriva en redogörelse på ett tiotal rader om det ämne som behandlats under utsändningen.

Den tävlande, som uppnår det högsta poängtalet, vinner en flygresor tur och retur till Paris samt 250 000 francs i fickpengar. Andra och tredje pris är likaledes flyg till Paris, men med resp. 200 000 och 150 000 francs. Dessutom utdelas bl.a. konstböcker och grammofonskivor med fransk musik.

Den som vill ha fler upplysningar om tävlingen eller programmet skall skriva till "Bon soir l'Europe, ici Paris", R. T. F., Paris Inter-France I, 107 rue de Grenelle, Paris 7e, Frankrike.

Kortvågsnytt i korthet

■ SPANIEN: Radio Mediterraneo, Valencia verifierar med en förgripen vimpel och kan höras på kvällarna till kl 00.30 på 6 995 kp/s.

■ EAJBAB, Radio Clube Tenerife, Kanarieöarna, tycks ha utsträckt programtiden på lördagskvällarna, då den hörts långt efter midnatt med god styrka på 7 295 kp/s. (GDX-aren)

■ SUDAN: Radio Omdurman sänder numera enligt följande schema: 05.15—06.30 (fred.—10.30), 15.30—21.00 (torsd.—21.30) på 5 039 kp/s (20 kW), 9 600 kp/s (7,5 kW) samt 11 855 kp/s (20 kW). Engelska 17.00—17.30. (SCDX-ers)

■ INDONESIAEN: "The Voice of Indonesia", Djakarta sänder sitt europaprogram kl 18.00—21.00 på 11 785 och 9 865 kp/s. Den senare frekvensen kommer att ändras till 9 585 kp/s. (SCDX-ers)

■ USA: WRUL, New York, har ersatt 21 460 kp/s med 17 750 kp/s, där man sänder Europa-programmet måndag—fredag kl 21.30—22.45 parallellt med sändaren på 15 130 kp/s. Svenska måndagar (DX-program) och onsdagar 21.30—21.45 samt torsdagar 22.00—22.15.

■ AUSTRALIEN: Lokalstationen VLX4, Perth, på 4 897 kp/s kan helt överraskande komma in med god styrka vissa kvällar. Bl. a. har den hörts med relä av "BBC Pacific Service" kl 22.20. VLX4, liksom alla andra ABC-stationer, verifierar med ett annat kort än "Radio Australia".

Solflocksnyheter

"Max Planck Gesellschaft", Lindau am Harz, Tyskland, sänder varje fredag kl 17.30 på en ledig frekvens mellan 3 600 och 3 620 kp/s de föregående dagarnas solflocksantal och en förutsägelse om de kommande dagarna. Språket är tyska. Alla korrekta lyssnarrapporter verifieras med ett attraktivt kort.

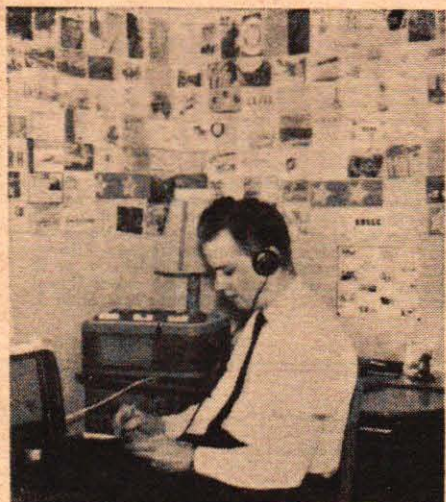
Nytt från klubbarna

■ VÄLLINGBY DX-KLUBB har nyligen bildats och är mycket intresserad av att få nya medlemmar. Intresserade kan vända sig till Hasse Ekström, Multrågatan 25 eller Christer Lundgren, Längseleringen 86, Vällingby. Mot 50 öre i frimärken erhålles ett provexemplar av "Vällingby DX".

■ HEJDE DX-CLUB heter en annan ny klubb, som vid starten fick sju medlemmar. Klubbledare är Torsten Jansson, Box 58, Hejde, till vilken intresserade kan skriva.

EFTERLYSNING: Per Hansen heter en TFAE-medlem, som har ett brev från Pakistan väntande på redaktionen. Meddela adressen, så vidarebefordrar vi brevet.

FRAGA OSS OM DX-ING hittar ni på sid. 431



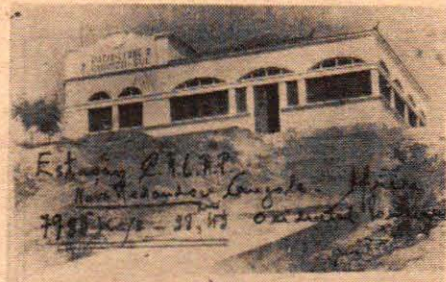
Börge Eriksson i Borlänge är ordförande i Dalecarlian DX-Club och lyssnar med en Luxor Ambasadör. Antennen är en 25 meter lång wire. Verifikationer har kommit från ett 90-tal länder.

Duktig dala-DX:are

Börge Eriksson, Borlänge, började DX:a för sex år sedan och har under denna tid fått verifikationer från ett 90-tal länder. Bland de bästa QSL:en märks Britcom Broadcasting Station i Japan (som nu slutat sända), Radio Excelsior i Costa Rica, Radio Tahiti, Radio Ecuatorial samt CMQ och CNC, Cuba.

Sedan några år tillbaka lyssnar han nästan uteslutande på latinamerikanska stationer. En 60 cm lång vimpel med det brasilianska VM-laget avbildat hör till de trevligaste souvenirerna därifrån. Annars hör en helsideartikel med bild i en kinesisk radiotidning samt brevvännen över hela jorden till de mest värdesatta resultaten av DX-hobbyn.

Börge var med 1954 och bildade den lilla DX-klubb i Borlänge, som sedermera kom att bli Dalecarlian DX-Club, där han nu är ordförande. Klubben har medlemmar över hela landet och en lika omfattande som uppskattad lokal hobbyverksamhet.



En station, som numera sällan rapporteras, är CR6RP, Radio-Clube do Cuanza-Sul, Novo Redondo i Angola, Portugisiska Västafrika. Stationen sänder f. n. på 7 802 kp/s, men är alltid svårt störd. Kortet härövan visar deras stationsbyggnad och är en verifikation som Stig Ygemar i Lindesberg fick för några år sedan. Här nedan kan ni f. ö. läsa om hörbara afrikanska stationer.

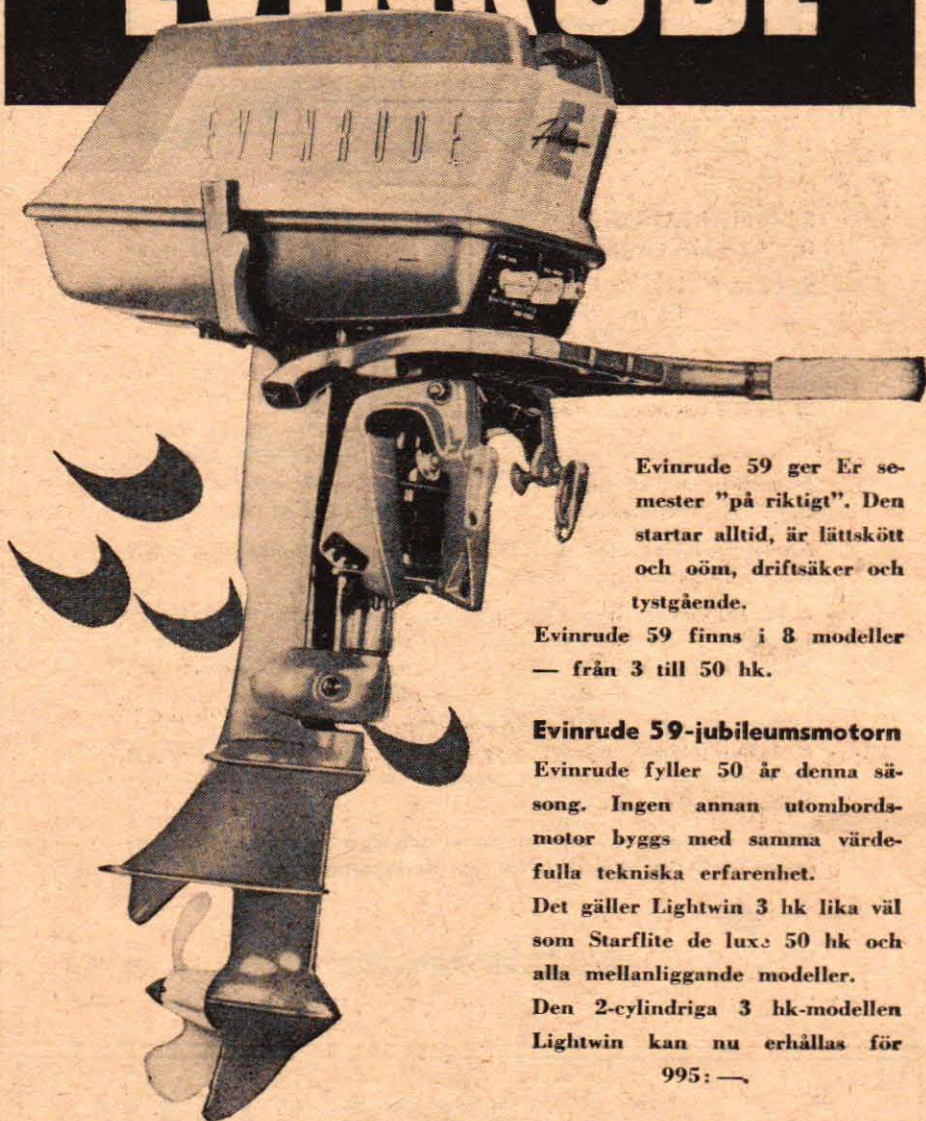
Afrika dygnet runt

TFÆE-YGE, Stig Ygemar i Lindesberg, är expert på afrikanska kortvågsstationer och har sänt oss några tips om "säkra" stationer:

- 04.10 Springbok Radio, Sydafrika, 4 940 kp/s. QSA 4 med program på afrikaans. Ny frekvens.
- 06.30 Libyan Broadcasting Service, Tripolis, Libyen, 7 180 kp/s. QSA 2-3, med svåra störningar.
- 07.00 Radio Dahomey, Cotonou, 4 870 kp/s. QSA 2-3, QRN. Lätt musik.
- 09.30 Radio Douala, Cameroon, 6 115 kp/s. QSA 2, QRM från Berlin.
- 19.00 Radio Abidjan, Elfenbenskusten, 7 149 kp/s. QSA 2-3, Nyheter.
- 19.45 Radio Djibouti, Somaliland, 4 780 kp/s. QSA 2-3, Schlagers.
- 22.00 CR6RF, Radio Club de Benguela, 5 042 kp/s. QSA 2-3, telegrafstörningar. Stänger kl 22.30.
- 23.30 Radio Senegal, AOF, 4 893 kp/s. QSA 2, telegraf-QRM. Informationsprogram.

Roligare sommar med

EVINRUDE



Evinrude 59 ger Er semester "på riktigt". Den startar alltid, är lättskött och oöm, driftsäker och tystgående.

Evinrude 59 finns i 8 modeller — från 3 till 50 hk.

Evinrude 59-jubileumsmotorn

Evinrude fyller 50 år denna säsong. Ingen annan utombordsmotor byggs med samma värdefulla tekniska erfarenhet.

Det gäller Lightwin 3 hk lika väl som Starflite de luxe 50 hk och alla mellanliggande modeller.

Den 2-cylindriga 3 hk-modellen Lightwin kan nu erhållas för 995:—

Evinrude

3 hk 5,5 hk 10 hk 18 hk
35 hk V-4 50 hk

Kom in och låt oss få visa de många finesserna på årets eleganta jubileumsmodeller.

Generalagent och utställning:

AKTIEBOLAGET
L I N C O

Linnégatan 31, Stockholm O. Tel. 63 02 95

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjers- o. verk.-ex. från folksk., real- el. studentex. Dag- o. afton- skola. Maskin- o. verkstadsteknik. Teleteknik m. telefoni, radio, radar o. television. Låga levnadskostnader. Moderna kursplaner. Anmäl i tid! Hösttermin börjar 31 aug. och vårtermin 11 jan. Aberopa denna tidning.

Västeråsvägen 15, Köping. Tel. 118 16.
INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



Tre sommarveckor med

FLYGVAPNET

SOMMARKURSER för 16—19-åringar

22/6—11/7 vid F3, Malmslätt, F6, Karlsborg, F11, Nyköping, F12, Kalmar, F13, Norrköping, F16, Uppsala

27/7—15/8 vid F5, Ljunghed, F9, Göteborg/Säve, F14, Halmstad

Fri resa, fri kost och logi.
Överdragskläder utlånas.

Anmälningstiden utgår den 1/5 1959. Till sommarkurserna finns ca 220 platser, till sommarlägren ca 150.

Ansökan, som kan skrivas på vanligt papper, skall ställas till Chefen för flygvapnet, Stockholm 80 (märk kuvertet "Sommarkurs" resp "Sommarläger") och skall innehålla fullständiga namn- och adressuppgifter samt 1. Avskrift av senaste skolbetyg, 2. Äldersbetyg, 3. Intyg om målsmans medgivande (även för deltagande som passagerare vid flygning), 4. Uppge även om Du tidigare deltagit i modell- eller segelflygsverksamhet samt om Du senare avser söka som officersaspirant, fältflygare eller till något av flygvapnets yrken i marktjänst.

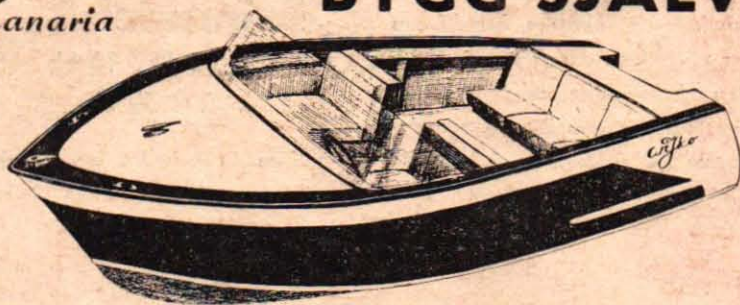
Vill Du veta mer om sommarkurser och läger — vänd Dig till närmaste flygflottilj eller skriv till rekryteringsofficern



FLYGVAPNET Stockholm 80

Canaria

BYGG SJÄLV



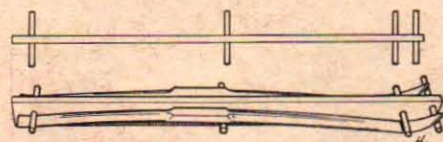
Byggsatsen till denna båt kostar 2 000:—. Alla delar kommer färdiga, bara att skruva ihop. Mått 4,75x1,98. Även byggsatser till mindre båtar finnes. Begär broschyr.

WIJKO-INDUSTRIER

Ingentingsgatan 3, Solna

Bästa smätipset

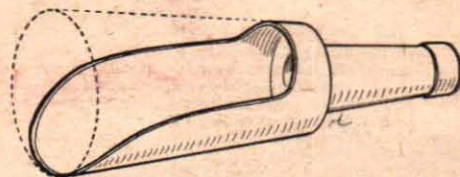
Om ni har någon trevlig idé är ni välkommen med bidrag till vår avdelning "Det bästa smätipset". Det är bara att sända en kort beskrivning och gärna en enkel skiss på de tips ni har. Vår tecknare renritar sedan de användbara tipsen. Alla införda bidrag honoreras och därtill delar vi ut 50 kr för det bästa smätipset under månaden. Tipsen skickas in till Teknik för Alla, Postbox 3137, Sthlm 3.



Pinnar blir skidställ

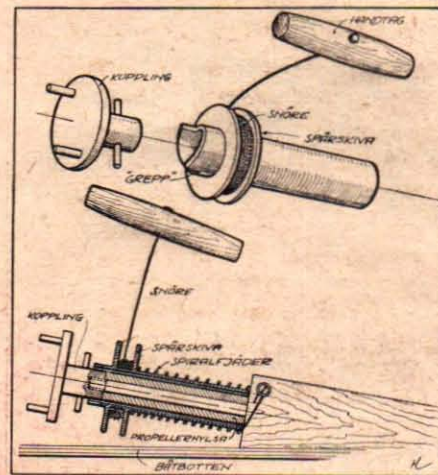
Skidorna behöver liksom all annan sportutrustning vårdas omsorgsfullt. För att "laggarna" inte skall tappa formen under sommaren kan man göra liksom Tapani Himberg, N. Kustvägen 50, Skummeslövsstrand.

Såga till en lagom tjock plank, något längre än skidorna. Placera därefter fyra runda pinnar, ca 1 cm tjocka, på respektive platser enligt skissen och det blir ett utmärkt skidställ.



Flaska som mjöl skopa

Tag en tomatketchupflaska eller någon liknande i mjukplast. Klipp därefter med sax som Lars-Gunnar Carlsson, Vasagatan 17, Umeå, föreslår. Efter detta ingrepp i plastflaskan återstår en skopa, vilken blir praktisk i hushållet bl. a. till att hålla upp mjöl och socker med.



Starter till modellbåtar

Modellbåtbyggarna får här ett fint tips från "Flottstaden" Karlskrona genom Stig A. Petersson, Box 105.

Propellerhylsan, vilken måste sticka 4—5 cm utanför trästödet i båtbottnen, är försedd med en utanpå hylsan rörlig spårskiva enl. skissen.

Spårskivans framända är formad som ett vanligt startvevsgrepp och kan gripa tag i tapp som drivs fast genom kopplingen. Spårskivans längända är omsluten av en spiralfjäder, som har till uppgift att linda upp snöret igen vid återgången. Fjäders längd skall ej vara större än att spårskivan går fri från kopplingen under drift.

Fjäders ena ände är fästad i spårskivan, den andra i trästödet. Spiralfjäders innerdiameter skall vara 5—6 mm större än spårskivans längända, då den spänns vid motorns begagnande.

Apparaten startar även den mest motspänniga motor garanterar Stig i Karlskrona.

ÅRETS STORA UTOMBORDARNYHET

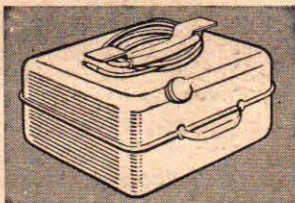
suverän drag- styrka

ÄNNU
EN
KVALITETSMOTOR
FRÅN

HUSQVARNA

nu även
till sjöss

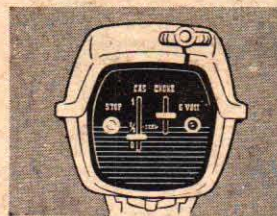
TEKNISKT Luftkyld HVA-motor (1 cyl. 2-takts) på 3,5 hk. Cylinderdiam. och slaglängd: 46 mm. Kompression: 1:5,6. Varvtal: 4.200 r/min. Propellervarvtal: 2.300 r/min. Total längd: 1.100 mm. Vikt (utan tank): 16 kg. Separattankens vikt: fylld 10,5 kg, tom 3,3 kg.



SEPARAT BRÄNSLETANK

Slut på den besvärliga utombordartankningen i öppen sjö. Separattanken rymmer 11 liter och Husqvarna-motorn är ensam om denna fördel i sin klass! Konstrukörerna har även i övrigt haft driftsäkerheten för ögonen i sitt arbete. Lita på Husqvarna — i varje detalj!

Visst fordrar Ni maximal utdelning av vad Er utombordare har inombords! Och visst fordrar Ni mycket mera: pålitlighet, lättskötthet och moderna finesser! Se på nya 3,5 hästars Husqvarna, som fått suverän dragförmåga tack vare idealisk motor och rätt utväxling och propeller. Den ger Er allt Ni kan önska av en *modern* utombordare — det är motorn för Er!



LÄTTSKÖTT SOM FÅ Vem som helst kan sköta nya Husqvarna. Starten och manöverorganen är centralt placerade på den överskådliga instrumentbrädan. Den pålitliga startapparaten är naturligtvis inbyggd. Automatisk återgång på choken.

IDEALISK FÖR MÅNGA Användningsområdet är stort för Husqvarnas utombordarnyhet: Häng den på ekan ut till abborrhundet, på campingbåten för långa, härliga turer, på segelbåten som hjälpmotor när vinden tagit slut... ja, gå in för nya, moderna Husqvarna!

Husqvarna

Sigurd Isacson presenterar världssensationen idag:

Rymdplanet X-15



Långflygande helbalsmodell med färdiga, färgtryckta balsadelar. Byggsats

JUPITER och MATADOR

4:85



2 långflygande robotmodeller i samma byggsats. Ytterst enkla att sätta ihop av färdiga, färgtryckta balsadelar. Byggsats

4:85



SIGURD ISACSON
LIDINGÖ 5

Modellerna stiger snabbt med Minijet reamotor. Flyger upp till 500 m (i cirklar) och glidlandar vackert.

Minijet reamotor .. 7:50

Fråga efter dem i Er affär!

När Ni prenumerera på TfA

sätt in avgiften på postgiro 157992 eller använd prenumerationskupongen på sid. 33!

Poängplock 2 klart:

DE VANN SABA-TV

■ Priserna i andra omgången av Teknik för Alla "Kvitt, dubbelt eller TV?" fördelade sig ganska jämnt över landet. Första pris gick till Charles Nyberg, Box 3304, Vålberg, som på den särskilda kvalificeringsuppgiften lyckades uppnå 6 440 poäng. Hr Nyberg valde som pris en TV av märket SABA.

Andra pris togs av Runo Lindblom, Fack 33, Osbruk, som kom upp till 6 350 poäng och valde en TV som pris, medan tredjepriset gick till fil. mag. Carin Sandberg, Vindeln, som uppnådde 6 340 poäng. TV-nätet berör fortfarande inte Västerbotten, och tredjepristagaren valde därför en radio av märket Freiburg-Automatic.

Vid lottningen av 100- och 200-kronorspriserna bland dem som klarat första och andra etappen gick 100 kr till Sture Nilsson, Box 950, Korsnäs 2, och 200 kr till Bo Bergström, Dalgatan 1 A, Sundsvall.

Högsta uppgivna poängsumman i tävlingen låg på 6 740 poäng, men redan en summarisk kontroll av sammanräkningen visade att den verkliga poängsumman låg en bra bit under 6 000, varför lösningen aldrig kom med i slutstriden.

En lösning med uppgivna 6 490 poäng decimerades med 250 poäng enbart på grund av ordet "nipprens", som ordlistan inte upptar.

Verbet "snirkla" förekommer inte i Svenska Akademiens ordlista annat än i formen "snirklad" eller "snirklat", och därmed föll en lösning på 6 380 poäng bort från toppstriden. När sedan verbformen "la" inte kunde godkännas, minskades en lösning på 6 350 poäng med 30 viktiga poäng, och därmed hade de tre vinnarna utkristalliserats.

Den eventuella skiljeuppgiften, att komma med ett bra slagord för Teknik för Alla, behövde aldrig tillgripas för att skilja flera tävlande åt. 100-lappen för bästa slagord delades mellan Elly Björfling, Smedjebacken 33, Norrköping, och Birgitta Söderström, Box 4615, Boden, som båda betygssatte Teknik för Alla med tre ord: "Bäst i klassen". ■ ■

Bok-hörnan

■ ETT ÅR I LUFTEN blev även denna gång en fullträff. Flygets stora årsbok imponerar åter genom det högtintressanta artikelurvalet, det ytterligt rikhaltiga bildmaterialet och den flotta utstyrelsen. Som vanligt kostar den gediget inbundna boken på över 300 sidor förvånansvärt blygsamma 15 kr.

Flygvapenchefen, generallöjtnant Axel Ljungdahl, ger en skildring av den vapentekniska utvecklingen på flygområdet i sin intressanta översikt Militär brytningstid. Generalmajor Lage Thunberg berättar om flygplanets utveckling och skisserar upp de kommande utvecklingstendenserna, och Hans Andersson ger detaljuppgifter om Flygvapnets nya jaktplan Draken.

I övrigt präglas innehållet i boken av jet-ålderns inbrott på trafikflygets område. Byrådirektör Henry Söderberg ger synpunkter på jetflyget och Sten Mårtensson berättar om den flygindustri, som bygger SAS Caravelle.

Frankrikes flygindustri och flygvapen behandlas i en bildspäckad artikel och Stig Ekstrand ger uppgifter om flygplanets möjligheter vid skogsbrandsbevakning.

(Ett år i luften. Allhems förlag. Pris inbunden 15 kr.)

■ ALLT MELLAN ANTENN OCH JORD heter Elfa Radio & Television AB nya katalog, som bör ha åtskilligt att ge radiobyggare och elektronikamatörer.

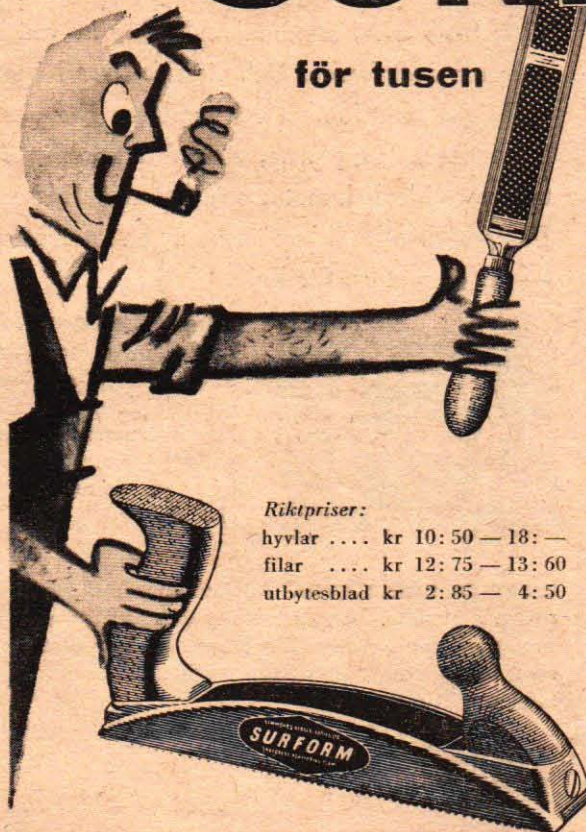
Den digra katalogen ger en klar bild av det imponerande antal komponenter, som nu står till förfogande. Televisionsmaterial har fått en framträdande plats i katalogen, men High-Fidelity-material, byggsatser osv. finns även som vanligt i imponerande urval.

(Allt mellan antenn och jord, Elfa Radio & Television AB, Pris hft. 2 kr.) ■ ■

SURFORM

för tusen

och ett sätt att fila, forma, fasa, hyvla...



Riktpriser:

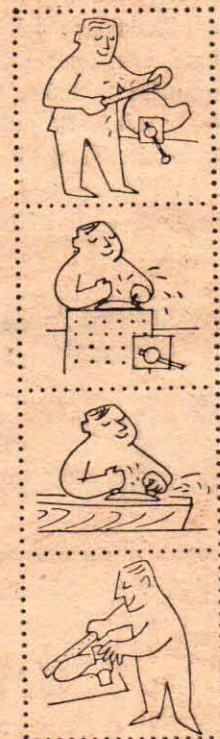
hyvlar kr 10: 50 — 18: —
filar kr 12: 75 — 13: 60
utbytesblad kr 2: 85 — 4: 50

Ni som hobbyarbetar eller har villa behöver ett "allt-i-ett"-verktyg, och då väljer Ni naturligtvis SURFORM. Med SURFORM kan Ni fila, forma, fasa och hyvla i alla material.

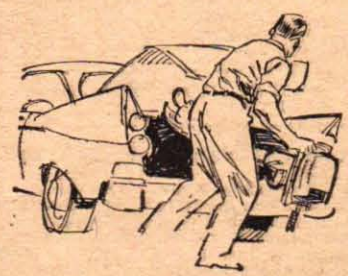
Trä, gummi och läder går lika bra som koppar, bly och lättmetall. Speciellt bra är SURFORM för Pers-torps- och Sidiplattor samt Masonite. Tala med Er järnhandlare om SURFORM — han kan visa Er alla dess tusen och en egenskaper, och han vet dessutom att SURFORM har fått yrkesmannens oreserverade beundran! SURFORM har ännu en fördel — möjligheten till bladbyte. Lossa en skruv, byt blad och dra till skruven... färdigt!

SURFORM finns hos järnhandlare och verktygsfirmor.

Simmonds Aerocessories Ltd.,
Skulptörvägen 30—32, Johanneshov. Tel. 59 35 87, 48 26 07



NU till konsumpris

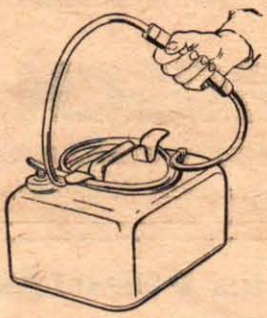


Apache

5 Hk

895:-

med separat trycktank



En modern och elegant utombordsmotor som passar lika bra för roddbåtar och jollar som för segelbåtar. Effekten är hela 5 hästkrafter, vilket ger en roddbåt av 4,5 m längd en fart av 6,8 knop! Den låga vikten på Apache — 15 kilo — gör den lätt och bekväm att transportera.

- Startar enastående lätt
- Separat trycktank
- Luftkyld
- Kompletta verktygsuppsättning
- Helt omsvängbar — full effekt även vid backning
- Fullständig service i Stockholm
- Ett års garanti

Lämplig båt — passande till Apache 863:-

Låneköp!
 Modern form för inköp av kapitalvaror i konsum. Ni betalar en mindre del kontant, resten genom banklån med delbetalningar i högst 12 månader.



SPECIAL-KONSUM
 Varuhuset vid Slussen. Tel. 40 24 60



PUB I CITY
 Tel. 22 40 40

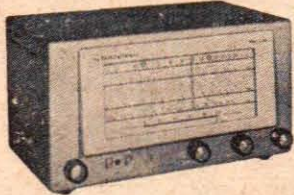


JOHN WALL
 Drottninggatan 68
 Sveavägen 36. Tel. 22 90 80



KVICKLY
 Varuhuset i Vällingby. Tel. 87 19 32

MOTTAGARE I LAGER



Hallcrafters S-38D 375:—, S-94/S-95 425:—,
S-107 685:—, S-85 830:—, SX-99 1.100:—,
Hammarlund HQ-100 1.545:—, HQ-110
1.995:—, HQ-145 2.175:—, HQ-160 3.055:—,
HQ-170 2.895:—,
Eddystone 840A 1.095:—, 750 1.485:—.
**OBS! MYCKET GODA BETALNINGS-
VILLKOR!**

BYGGBITAR FÖR VÅRENS TRANSISTOR- MOTTAGARE

Raytheon transistorhandbok volym II med scheman och beskrivningar	3:75
För tryckta kretsar, kopparlaminerad 2 mm fenolplatta 10x16 cm. Fullständig bruksanvisning medföljer	5:50
IFT-650 Sats med 3 st. MF-transf. och skärmd oscillatorspole	24:—
PVC-2 Kapslad miniatyr 2-gång vridkondensator 11-111 pF och 11-235 pF med trimkond. Hölje 28x28x15 mm	12:—
PVC-301 Som föregående, men med kapacitet 10-212 pF och 8-85 pF	12:—
FVC-102 Miniatyr vridkond. 13-365 pF med rätt graderad 5,3-16	4:95
2V-SP Vridkond. 2-gång 8-207 pF och 7-101 pF. Dimens. 37x28x21 mm	8:50
2V-P D:o med kap. 8,5-294 pF och 7-126 pF. Dimens. 37x31x30 mm	7:70
1V-P Vridkond. 9-365 pF. Dimensioner 37x31x23 mm	6:50
RT-2 Frekvensgraderad rätt. Diam. 45 mm. Transparent plast med guldsiffror på silverbotten	2:25
Ferritantenn med två lindningar	4:—
TV-200 Subminiatyropotentiometer med strömbrytare och rätt i värden: 2, 2,5 eller 10 kohm	7:60
TV-250 Miniatyropot. med strömbr. i värden: 1, 2,5, 5, 10, 25, 50, 100, 500 kohm eller 1 megohm	7:60
Transformatorer 15x16x20 mm (CT = mittuttag)	
ST-21 Drivtr. 10.000/2.000 ohm CT	12:—
ST-22 Drivtr. 8.000/2.000 ohm CT	12:—
ST-23 Drivtr. 2.000/2.000 ohm CT	12:—
ST-31 Utgångstr. 500 CT/3,2 ohm	12:—
ST-32 Utgångstr. 1.200 CT/8 ohm	12:—
Miniatyrbågaltare (PD = rund, OD = oval)	
PD-15 1,5" 15:—, PD-30 3" m. traf.	28:—
PD-25 2,5" 16:—, OD-25 2,5"x1,5"	18:—
PD-35 3,5" 16:—, OD-40 4"x2,5"	18:—
R-500 Kristallörfon m. propp o. jack	9:50
CR-12A D:o dynamisk, 6 ohm	17:—
CR-12B D:o dynamisk, 4.000 ohm	18:—
Plastsk för transistormottagare. Svart m. vitt lock. Dimens. 110x75x35 mm D:o med dimensionerna 77x55x19 mm	3:25
Elektrolytkondensatorer i miniatyr- och subminiatyruutförande. Beyschlag yt-skikt motstånd 1/4 och 1/20 watt samt	2:50
Transistorbatterier 9 volt. Stor sort. i lager.	
Transistorer OC16 32:—, OC30 24:—, OC44 20:—, OC45, OC57 18:—, OC58 20:—, OC59 21:—, OC65, OC66 15:—, OC70, OC71 13:—, OC72, OC73, OC75, OC76 14:—, OC77 30:—, Matchat par 2xOC72 28:—.	
Diöder OA5 9:—, OA70 4:—, OA73 5:—, OA79 4:—, 2xOA79 8:—, OA81 5:—, OA85, OA91 6:—, OA95 7:—, OA202 23:—, OA210 30:—, OA211, OA214 36:—, 1N48 2:85.	
Transistorhållare	1:—

OBS! KOMPONENTSAT S OBS!

Innehållande 1 st. av vardera: IFT-650, PVC-2, Ferritantenn, ST-22, ST-31, PD-15, TV-200 eller TV-250 (valfritt värde) i enlighet med specifikationerna ovan.
Pris per sats endast kr 62:—

Adcola S9 lägeeffektlödkolv med 3 mm spets för lödning av transistorer och miniatyrkomponenter 28:50

Kristallmottagare för mellanväg. Med örfon och antenssladd. I plasthölje utformat som en raket eller ett Eifel-torn. Trevlig presentartikel 12:50

RADIO AB FERROFON

Torkel Knutssonsgatan 29, Stockholm Sö.
Tel. 44 92 95

Debatt kring SM

■ Beskedet om slutresultatet av SM i TV-DX dröjer fortfarande, trots att resultatet av sista etappen nu publicerats. Bakom dröjsmålet ligger en skriftväxling mellan juryn och fjolårssegraren, Bertil Pettersson, Skillingaryd, som här nedan riktar fem frågor till juryn om en regeltolkning:

Då det uppstått tvistigheter mellan undertecknad och tävlingsledningen av 1958 års svenska mästerskap i TV-DX beträffande tidsangivelser för mina bilder, tar jag mig härmed friheten att "öppet" ställa några frågor som jag önskar besvarade i Teknik för Allas spalter.

Anledningen till denna insändare är icke att gå till angrepp mot juryn personligt eller TFA som arrangör av tävlingen, utan önskemålet är enbart att få ett offentligt tillkännagivande i form av svar på mina nedan ställda frågor. Ett tillkännagivande av reglernas tolkning, som på så sätt kan bringa ett avgörande i den tvist som uppstått mellan mig och tävlingsledningen. Frågorna lyder:

1) Var ligger skillnaden i tävlingsbestämmelserna mellan 1957 och 1958 års tävling i SM i TV-DX, då det gäller "klockslag för mottagningen"?

2) Hur skall denna tävlingsbestämmelse tolkas vad gäller i fråga 1 citerade mening?

3) Om tävlingsledaren tolkar det — som man meddelat mig — att gälla exakt klockslag när resp. bild tas på TV-skärmen — hur har då en tolerans på max. 15 minuter kunnat godkännas om det är bilder inom bevisligen samma mottagning/land?

4) När tillkom den bestämmelse som säger att max. 15 minuter kan godkännas på "svitbilder" och har denna bestämmelse liksom frågan om exakt tidsangivelse av bilderna officiellt meddelats i t.ex. TFA?

5) Hur tolkas bestämmelsen om "samarbete mellan en eller flera personer är förbjudet"? Jag vore tacksam att få dessa frågor besvarade i Eder värda tidning.

BERTIL PETERSSON

● Tävlingsjuryn svarar:

1) Om Bertil Pettersson med sin fråga avser juryns tolkning av det citerade uttrycket, måste svaret bli, att någon skillnad inte existerar.

2) Praxis inom all DX-ing är att man vid rapportering anger tidpunkten för den programdetalj man lyssnat till. Översatt till TV-DX-ing betyder detta, att man anger tidpunkten för mottagningen av den bild, av vilken man skickar ett foto till tävlingsjuryn.

Tidsparagrafen tillkom för att underlätta juryns arbete genom att ge möjlighet till jämförelse mellan bilder från olika tävlande. Over huvud taget har de tävlande inte misstolkat paragrafen utan en del har t. o. m. angivit tiden på sekunderna när.

3) Att tävlingsledningen tolkar uttrycket "klockslag för mottagningen", som exakt klockslag när respektive bild tas på TV-skärmen har Bertil Pettersson inte bara fått meddelande om, han vann 1957 års tävling genom att själv tolka denna regel på rätt sätt, dvs. som tävlingsledningen ville ha det.

Den 15-minutersmarginal, som Bertil Pettersson här nämner har aldrig fastslagits i tävlingsreglerna, den grundar sig på en intern överenskommelse inom juryn. Vem garanterar att alla tävlingsdeltagares klockor går exakt lika, eller att man i brådska skriver exakt rätt minutsiffror, då fingret fördes till avtryckaren?

Det har inte ansetts juste att juryn skulle diskvalificera en bild, som enligt uppgift tagits kl 15.03 men kanske i själva verket förekom på TV-rutan kl 15.01. Någonstans skall ju gränsen för juryns generositet gå, och juryn enade sig efter en diskussion om en kvart som marginal.

4) Av ovanstående framgår kanske, att juryns generösa tolkning av "exakt" tidsangivelse inte har publicerats i Teknik för Alla, det rörde sig om en intern överenskommelse. Någon speciell marginal för "svitbilder" kan juryn inte erinra sig ha fastslagit.

5) I TV-DX liksom i all annan DX-ing är det en hederssak att inte anlita hjälp för en individuell tävlingsuppgift, men här liksom i så många andra fall får regeln efterlevnad bli en fråga mellan den tävlande och hans samvete.

Inför 1957 års tävling stipulerades reglerna, att "SM i TV-DX gäller individuell tävling och samarbete mellan två eller flera personer är förbjudet. I Teknik för Alla nr 9, 1958, utvecklades denna formulering med ett tillägg: "Tävlingsdeltagaren får alltså inte låta annan person biträda i DX-jakten. Inte heller får två deltagare använda sig av samma mottagare och samma kamera."

Någon ytterligare utläggning om vad dessa formuleringar innebär, anser i varje fall juryn inte nödvändig. ■ ■

BOSCH

tändstift

med rätt
elektroavstånd –
utvalt enligt BOSCH
rekommendations-
tabell → ger bästa
effekten



För stort elektroavstånd försvarar starten och belastar tändsystemet onormalt.
För litet elektroavstånd försämrar tomgång och acceleration.
Kontrollera tändstiften regelbundet och byt när så behövs till en ny sats

BOSCH

Säljes genom fackhandeln

TFAE:s POPULÄRA FANTOMANTENN ÅTER INKOMMEN

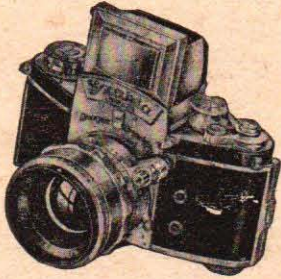
TFAE:s Fantomantenn är en effektiv inomhusantenn med förmåga att sila bort störningar. Den har många av utomhusantennens fördelar. Men det tar inte mera än ett par minuter att sätta upp Fantomantenn och den kostar **bara 6:50**

Rekvizitionskupong på sid. 41.

Kameran för

alla!*

*) Självfallet en småbildspegelreflexkamera



EXAKTA
Vorex

En oslagbar kamera
för högsta anspråk
(fr. kr. 730: —)

EXA

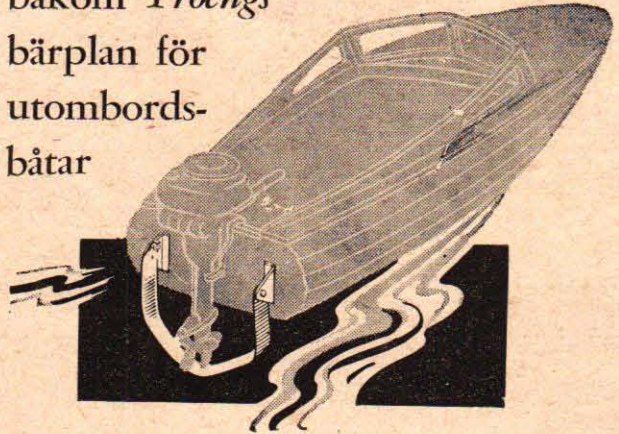
lättskött spegelreflex för framgångsrik fotografering
(fr. kr. 220: —)



Begär broschyr från Eder fotohandlare eller från generalagenten direkt:

AB EXAKTA-Agentur H. Gärtner, Stockholm O, tel. 61 16 36
IHAGEE KAMERAWERK AG • DRESDEN A 16

Mer än 10 års erfarenhet
bakom *Troängs*
bärplan för
utombordsbåtar



Unna Er själv en snabbare båt som går mjukare och behagligare i sjön. Med bärplan kan farten öka 20-50 % medan bränsleåtgången minskar i motsvarande grad. Lätt att montera, inställbart, uppsvingbart. Full garanti och två veckors returrätt.

Riktpris kr 225:-

I. TROËNG & Co

Eckbacksvägen 5 DANDERYD Tel. 552963

Prospekt över moderna motorbåtsritningar
mot dubbelt porto.

*Köp rätt plast
På rätt plats*

När det gäller

GLASFIBERPLAST

vänd Eder med förtroende till

AB SERIEBÅT

Maria Prästgårdsgata 42, Stockholm
Telefoner 44 35 42, 44 35 52, 44 35 72

*När det gäller plastfrågor,
rådgör med oss
det kostar inget*

FRISTADS
GÅR UTANPÅ ALLTI!

I Ert hobbyarbete behöver Ni en skyddsrock — Fristads kvalitetsgaranterade skyddsrock är idealplagget — trivsamt, slitstarkt, oömt.

OBS! Fristads arbetskläder finns i de flesta modeller och storlekar samt säljas i väl sorterade beklädnadsaffärer.

ARBETSKLÄDER FÖR ALLA YRKEN

ALLOVER
FRISTADS

— DUBBEL SLITSTYRKA XR HALVA PRISET!

Till Salu:

UTOMBORDSMOTORER i alla prislägen. Nya o. beg. av fabr. Evinrude, Johnson, Mercury, West Bend, Sea-Gull, NV-Skipper, Apache, Trium, Archimedes, Penta m. fl. Storlek 1,5-70 hk vissa med garanti. Båtar i trä och plast - tillbehör. Byten tages. Förmånliga avbetalningsvillkor. Till landsorten fraktfritt och utan emballagekostnad. AB STOCKHOLMS MOTORCENTRUM, Bensinstationsbyggnaden, Norra Bantorget. Tel. 11 21 41 - 20 24 42.

VERKTYGLÅDOR "Arméns vingrädsla". Tillverkade av helpressad plåt med bärhandtag samt 2 utfällbara lock med spärrlås. Mycket omtyckt av bil- och båtägare. Pris 6:- st., vid beställning av minst 3 st. 5:- st. DICKS, Fack 13, Kopparberg.

MC-FÖRARE gör som världschamp. Ronnie Moore köp överallt från BRÖDERNA HALLVARSSONS SKINNSKRÄDDERI, Malung.

BILTILLBEHÖR senaste nyheter. Katalog mot porto. AB DURAX, Malmö 5.

MOTORCYKELDELAR, begagnade, till de flesta märken. Störst i branschen. Motorfirmen Jap, Olivédalsg. 3, Göteborg. Tel. 12 60 34.

BILÄGARE! Sänd efter vår nya tillbehörskatalog omfattande biltillbehör och tävlingsutrustningar till billiga priser. GULLMOS BILTILLBEHÖR, Södermannagatan 60, Stockholm Sö. Tel. 43 00 09.

GLASFIBERPLAST. Populärt, intressant material. Självhårdar, blir glashård och genomskinlig. Användes för tillverkning och rep. av bilar, båtar, husvagnar, mc-käpor, forngjutor, m. m. Kan armeras med glasfiber. Lätt, starkt. End. prima råvara. Beställ provsats inneh. plast, hårdare, accelerator, färgpulver samt fullst. beskr. och prisl. (även i parti) för 11:- + porto. OBS! Samma plasttyp som användes vid TFA:s beskrivning av plastarbeten. GLASFIBERVÄV och MATTA. Hög kvalitet, låga priser. Prover och prisl. 5:-. Firma Regale, Box 6844, Borlänge.

DUCATI MOTORCYKLAR o. MOPEDER. Reservdelar och tillbehör. Friberg's Motor, Allgatan 78, Trelleborg.

LLOYD-ÄGARE, allt i Lloyd reservd. o. orig. tillbeh. sändes på dagen vid best. Ring el skriv till Söderbil Gotlandsg. 73, Sthlm Sö Tel. 40 68 08.

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

BYGG SJÄLV PLASTBILEN OCH PLASTBÅTEN - enklare än du tror! Med ing. H. Larssons utförliga beskrivningar, perspektivteckningar och vanligt handgrip går det lätt. Plastbilbygge 16:-. Plastbåtsbygge 6:-. Plastbeläggning av båtar 6:-. Spaceträning på "Taifun", 4 m. plastbåt med spantkonturer i full skala 35:-. AB MAGNET-FILM, Rönninge. Postgiro 509675.

NYHET! RITN. TILL SVETSAGGREGAT för upp till 3,25 mm elektroder, 220 V. Enkelt o. billigt att bygga. Kompl. ritn.-sats, arb.-beskr. prisl. för matr., allt för 14:50 + porto. GRATIS medf. ritn. till miniatyrsvets samt svetsomf., bygges av bilgen., samt broschyr på byggsatser o. färd. aggreg. 30-240 Amp. 380/220 V. Ing. B. Östlund, Högbergsvägen 5, Örnsköldsvik.

10 W RADIOSTATIONER m/39 m. rör 109:-. Beskrivn. m. svarsp. Box 5909, Örebro 5.

RESERVDELAR JAWA CZ utförsäljes till reducerade priser. AB Reservdelslagret, Krampman, Läggesta, Tel. Laxne 90.

STEFA FLYGTÄNDNING för mc och moped. Stor, friliggande, väl kyld, driftsäker tändspole. Finaste förbättring för Er som gillar sportig körning! Finns hos mc- och mopedhandlare. Tillverkare: HALDEX AB, HALMSTAD.

NYA JEEP DUNKAR. Jerry-Cans 20 l. pris 19:50. AB Namit, Timmermansgatan 60, Stockholm Sö. Tel. 41 57 20.

GÖR GEVÄRET SOM NYTT IGEN. Bättre använda fläckar på vapen el. helt omblånera dessa med CERES snabbblånering. Lätt att använda, fordrar ingen uppsettning och ger en blå-svart finish efter 1-3 min. Stor flaska m. beskr. o. tillbehör (räcker till 1-2 gevär) 6:75 + porto. 2 st. portofritt. Returrätt. 1.000-tals belånna kunder över hela landet! Firma MERVIL, Ulricehamn.

VET NI att Ni billigt och enkelt kan göra en båtmotor av en mc-motor. Passar alla båtar. Ritning o. arb.-beskr. 7:75 + porto. TV:s avd., Fack 739, Junsele.

TV-ANTENNER och tillbehör. Efterhör våra priser innan Ni köper antenn det lönar sig. F.a Th. Hillemyr, Hillerstorp.

STROBOCHECK för exakt inställning av tändningen på mopeder o. mc. Utförlig beskrivning. Postf. 7:50 + porto. F.a Reilert, Box 17, Stockholm 28.

TFA: S rad-annonser

Ann.-priset under denna rubrik är netto kr 2:50 per rad (ca 34 typer). Försökslikvid kontant eller insatt på postgirokonto 157992.

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

POSTORDERFIRMA säljes. Allt i foto, rese-radio, ur m. m. Svar till "Lönande fritids-hobby", TFA, Box 3137, Stockholm 3.

RESERADIO, kameror, ur m. m. med 20 % rabatt. TOMMY'S, Barkarby.

IMPORTERA SJÄLV. Med hjälp av vår importlista, som upptar firmor i de flesta branscher i Tyskland, Schweiz, Japan, England m. fl. Dessa firmor tillverkar nyheter vilka tidigare ej sålts i Sverige, och vill gärna exportera direkt till Eder, även i mindre poster. End. 6:-. HO.CO, Box 14026, Malmö.

RADIOCHASSI för delplock. 10:-. Beg. med: spolar, trimmer, gangkond., motstånd, kondensatorer, volym- o. tonkontr., omkopplare, div. skruvar, muttrar, kopplingstråd, plåt-detaljer m. m. + frakt. I mån av tillgång från Elit-Radio, Malmö S.

FLEXIGLASAVFALL NYTT MATERIAL. Varierande storlek. Glasklart. Färgat och självlysande material. Pris 10:-/kg mot postförsäkr. BERNØ MEKANISKA VERKSTAD, Inäggogatan 6, Göteborg H. Tel. 22 61 65.

UTOMBORDSMOTOR ARCHIMEDES, välv., äld. mod., Körklar 215:-. H. Sjöstrand, Långgatan 39, Emmaboda.

NYHET! Spisa plattor i Er bil. Skivspelare som drivs från batteriet 6 V, och anslutes till bilradion. Kompl. m. matardel, skivsp. (Philips Migon 220 V) o. beskr. 178:-. K. Larsson, Box 939, Väse.

FABRIKSFÄSTIGHET I LYSEKIL, synnerligen lämplig för mindre tillverkning, lager m. m. Källare i betong. God tillgång på arbetskraft. Köpet sker på fördelaktiga villkor. Hänvändelse till bankkamrer Erik Wallin, Skandinaviska Banken, Lysekil, Tel. 101 33.

BEG. BILMOTORER, bildelar, bildäck L.-O. Johansson, Ejderen 1, Stenungsund.

UTOMBORDSMOTOR Penta 16 hk, 2 cyl. sportmotor, genömgångan, körkl. 450:-. Bensintank BSA 500 cc 9:-. Mc-ram Monark 500 cc m. gaffel, tank, styre 18:-. Strålkast. Bosch mc 6:-. Reseradio Skantie någ. def. 20:-. B. Larsson, Fällingg. 24, Skänninge.

BANDSPELAREN PHONO TRIX erhålls nu till nettopris kr 225:- kompl. med högtalare, mikrofon, batterier o. tomspole. Riktpris kr 265:-. Vikt 1,7 kg. Broschyr gratis. Nordiska Urcentralen, Box 30, Enskede 1.

TYG-GARAGE för VW av grå väv, obetyd. använt 85:-. S. Fransson, Grönskåra.

BÅTKAPELL 2:50 met., ett mindre parti, obet. felaktig grågrön smärtingväv 70 cm bred. F.a Zina, Sölvesborg.

TIDSKRIFT, Motor ärg. 57-59, 55 st. samt 5 st. TFA 15:-. Populär Mek. 58-59, 8 st. 10:-. Stor kristallmot. m. 2 hörtel. end. 18:-. Uppl. m. porto. C.-E. Werner, Lillh. 13, Sol-lentuna.

STOYE SIDVAGNAR utförsäljes för 350:-, fabriksnya men något transportskadade. AB MOTOR-SERVICE, Ynglingagatan 24, Stockholm. Tel. 33 94 03-04.

FILMTEXTER 8 mm. Billigt! Tillskriv Textofilmtexter, Nygatan 3, Varberg.

PAKETHÅLLARE till Renault CV 4, ny 35:-. Walle Jansson, Tjärsta, Björkvik.

UTFÖRSÄLJES. Hylsnyckelsatser till bil, mc o. moped. Satserna består av 8 st. hylsor, 1 vinkelhandtag av svenskt stål samt ett plåt-etyl. Satsen pass. bil, mc end. 14:-, moped 13:-. HO.CO, Box 14026, Malmö.

BYGG SJÄLV tjuvlarm, brandlarm m. m. Fullst. beskr. o. ritn. för 1:75 + porto. F.a Reilert, Box 17, Stockholm 28.

TOPPVINSTE när Ni genom att själv importera efter min rikhaltiga importlista - kr 10:-, upptagande en mängfald branscher i bl. a. Tyskland, England, Schweiz, Japan m. fl. Lämplig för både privatperson och affärsidkare. B. Hansson, Box 1035, Bergsjö.

SKIVVÄXLARE, 78 v/m. I bef. skick. motor provad, växelstr. 25:-, allstr. 30:-. Vidgjorda, växelstr. 45:-, allstr. 50:- + frakt. Från Elit-Radio, Malmö S.

FUCHS RESERVDELAR, samt tillbehör. Reservdelar till de flesta mc-märken samt motorrenov. Breviks Reservdelslager, Tel. 410 46. Drottninggatan 8, Linköping.

FIATMOTOR 500, -39 med v.-låda, gen. o. startmot. m. batt. 200:-. E. Sterner, Vik, Jönåker.

CAREN PLAST FÖR REPARATIONER OCH HOBBYARBETEN för lagning av hål på stänkskärmar och dylikt på bilar och mc., för reparationer av båtar, för plastbilbygge, forngjutning etc. Komplet sats om 1/2 kg poly-lysterplast med glasfiberatta, hårdare och flynnadsmedel jämte bruksanvisning 22:- + porto mot postförsäkr. Vid större poster specialoffert. Caren AB, Tunnelgatan 14, Stockholm C. Tel. 10 35 54 - 21 29 10.

MINDRE BANDSÄG obet. beg., till högst-bjudande. L. Gustavsson, Tel. Hjo 109 64.

NIFE-BATTERIER, 6 V, 200 Ah, m/51. Laddade. 95:-/st. Häggström, Gökatorpsg. 4, Gbg 6

TRAFIKMOTT. 19 rör 575:-. Tel. Sthlm 25 18 29.

MOTORCYKEL VICTORIA 200 cc ny pris 1.140:- inkl. oms. Tel. Sthlm 33 94 03.

ARCHIMEDES UTOMBORDSMOT. 4 hk 250:-. Ny el. mot. 220/380 V, 1400 v/m, 1 hk 90:-. Asea el. mot. 220/380 V, 1400 v/m, 5 hk. Mont. på bår, 15 m. kabel m. propp, komplett 300:-. Mellahviktare NV 125 cc, 1-sits 150:-. Mopedmot. Victoria 60:-. Rexmot. 125 cc 65:-. D:o Husqvarna 65:-. Teleskopgaffel för moped 20:-. Stationär mot. ILO 3 hk, luftkyld, kompl., startklar 150:-. Rundstickningsmaskin Favorit som ny 75:-. G. Samuelsson, Danstorp, Blidsberg.

NYCKEL-HARPA c-dur med stråke. Svar till "175:-" TFA, Box 3137, Sthlm 3.

KLARINETT 150:-. Pianodragspel 125:-. Kamera 6x6 m. väska 60:-. Svar till "Fynd", TFA, Box 3137, Stockholm 3.

SKIVVÄXLARE som ny 200:-. Radio 90:-. Motorsåg Be-Bo 600:-. Små-bilds-kamera 125:-. E. A. Andersson, Hagalund, Jönåker.

BIL-BÅTPLAST. Materialsats inneh.: Plast, hårdare, släppmedel, glasfiberstyg, anvisningar, prisl. m. m. 9:- + porto. FIRMA POLYMATH, Box 91, Bromma.

MOPEDMOT. Fuchs som ny 90:-. Snickerifräsm. bild. J. Larsson, Önskan, Skorpod.

10 W RADIOSTATION körklar 95:-. Beskrivn. m. svarsp. J. Andersson, Döbelnsg. 86, Borås.

LJUDDÄMPARE Volksw 1-2 pip. 33:-. Mod. -56 35:-. PV 444 13:-. Opel Rek 20:-. Ford Anglia 19:-. Consul 31:-. Zephyr 29:-. Customl. 45:-. Returrätt. Övr. märk. beg. prisl. även avg.-rör. F.a Ehå, Box 35, Stockaryd.

SACHS-ÄGARE. Specialslipstift för sotning och trimning end. 6:95. HO.CO, Box 14026, Malmö.

Köpes:

UTOMBORDSMOT. 15-30 hk, även defekta kont. B. Larsson, Fällingg. 24, Skänninge.

Bytes:

60 HK FORD V8-MOT. byt. m. 2 hk 3-fas el-m. 220-380 V, 2800 v/m. A. Pedersen, Ö. vägen 67 C, Varberg.

FILMKAMERA Paillard BS mot bandspelare. G. Martinsson, Box 1132, Karlsborg.

Diverse:

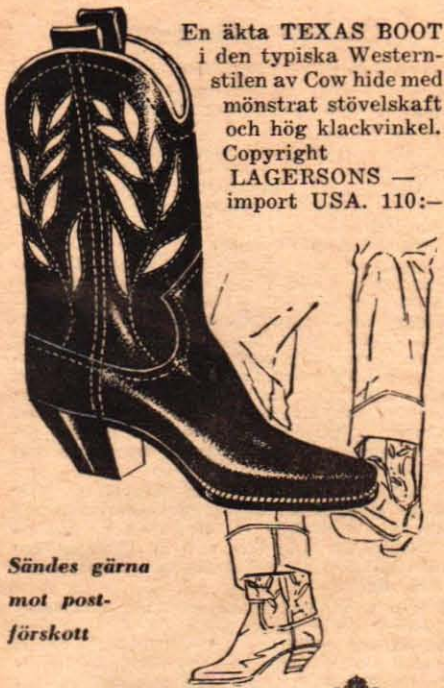
MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN. När det gäller renövar, av Eder motor kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark och specialutbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, moped, båt o. stationära motorer. Svetsn., omfordr. av cylindrar, cylinderfinborrn., vev. o. ramlagerrenovering. Väl-sorterat reservd.-lager. DKW utbytesveaxlar. Spec. avd. f. mopedmot. Aukt. rep. f. HMW o. Fuchs motorer o. reservdelar. Tel. 22 01 23. MOTORFIRMA E. ANDERSSON, Göteborg H.

ALLA ELEKTRISKA ARBETEN UTFÖRES. Oml. av magnetiska arbeten 25:-. Bilgenerator-ankare 2 pol. 25:-, 4 pol. 30:-. Tändspolar för låtta mc 15:-. Damsugare 37:-. El-handverktyg alla slag oml. och rep. 24 års yrkesvana. Lindströms Elverkstad, Kungsgatan 16, Kalmar, Tel. 188 77.

MOPEDÄGARE. Det är ej så dyrt som Ni tror att borra och byta kolv. Kolvringar, packningar, ställbara munstycken, drev, ked-jor m. m. Katalog mot porto. Roffes Motorde-lar, Blekingegatan 63, Stockholm. Tel. 42 05 43.

RESERVDELAR OCH TILLBEHÖR Lambretta-Vespa. Cylinderborrnng, renoveringar. GÖTA MOTOR, Östgötagat. 17, Stockholm Sö.

AMATÖRFOTOGRAFER. Framkalling o. kopiering till bottenpriser. Framkalling 1:-. Småbildsf. 1:50. Kopiering 6x6 o. 6x9 cm 25 öre. Först. 7x10 cm 35 öre, 10x10 cm 50 öre, 9x12 cm 50 öre, 10x15 cm 55 öre. NORR-FOTO, Blommelundsgatan 11, Norrköping.



En äkta TEXAS BOOT i den typiska Westernstilen av Cow hide med mönstrat stövelskaft och hög klackvinkel. Copyright LAGERSONS — import USA. 110:—

Sändes gärna mot postförskott



LAGERSONS SKOSALONGER
KUNGSGATAN 4 • STOCKHOLM

SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA *I centrum av landet som ger massa och kraft*

Fackavdelningar för BYGGNADS-, ELEKTRO-, MASKIN- och REGLERINGSTEKNIK.

Kursplanerna fastställda av Kungl. överstyrelsen för yrkesutbildning. Statliga lån och stipendier. Även kvinnliga elever välkomnas. Nytorget 2, Sundsvall, tel. 580 08.

ATLANTIC *Världsmästarur*
1959

NU
endast
10:—
per
månad

En elegant nyhet Extra specialbyggt ur som tål de hårdaste påfrestningar. Höglanspulerad rostfri pansarboett. Pålitligt verk med 17 rubiner, stötsäkert. Vattentät urtavla med reliefsiffror och radiumpunkter. Röd centrumsekund.
10:— pr mån. Avbet. 133:—
Kontant 120:—

ATLANTIC • KUNGSGATAN 18 • STOCKHOLM

Sänd mig 1 st. Atlantic Världsmästarur pr kontant kr / på avbet. kr Pr månad kr
Skriftlig helriskgaranti gällande 1 år skall medfölja vid leveransen. Äganderättsförbehåll för säljaren.
Kontantpris

..... den .. / .. 1959

Namn:

Adress:

Postadr.: TFA 8

BÖRJA NU

med Ditt radiostyrda flygplan

Din båt eller bil

150:— för en komplett enkanalsanläggning bestående av Sändare T 228, Mottagare T 234 samt Relä T 280.

Till denna anläggning finnes i lager byggsatser för flygplan:

Skyscooter 25:—
Electra 67:50

för båtar:

Police River Launch 36:—
Carribean Couster 75:—
Bridge 48:—

Mer om radiostyrningsmaterial finner Du i Elfas nyttkomna katalog, som sändes mot postförskott kr 2:65, i frimärken bif. kr 2:25, eller insätt kr 2:25 å postgiro 251215.

ELFA *Radio & Television AB*

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



Man blir aldrig strandsatt...

... om man håller sig med Teknik för Alla som en levande uppslagsbok. Ni hittar värdefulla tips och får trevlig läsning i varje nummer. Säkra, bekvämost och billigast får ni Teknik för Alla genom att prenumerera. Och ni tjänar faktiskt fyra kronor på en helårsprenumeration. Ordna med Er prenumeration nu med en gång!

Jag prenumererar 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. 1959

Namn:

Bostad:

Postadr.:

TFA 8/59

VAR GÖD TEXTAI

Lösen

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 237
Stockholm 3

Frankeras
ej. TFA
betalar
portat.

TEKNIK för ALLA

Box 3137

STOCKHOLM 3

INSEX 140 typ EC6S

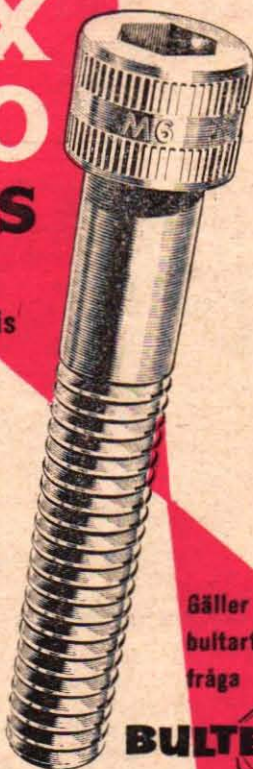
Bultens nya
toppkvalitet till lågt pris

EC6S - INSEX 140 -
är en helt kallstuckad produkt. Skruven håller ca 140 kp/mm² i brotthållfasthet, räknat på kärnarean. Detta motsvarar enligt den nya spänningsareabeteckningen min. 120 kp/mm². Sträckgränsen är min. 108 kp/mm² och förlängningen min. 8 %.

EC6S - INSEX 140 -
skruvens lettrade huvud är märkt med gängtyp och dimension. Varje storlek kan därvid lätt identifieras.

EC6S - INSEX 140 -
utföres med M- och W-gänga och överensstämmer helt med svensk standard. (SMS)

Rekvirera vår Riktpriskatalog nr 76 jämte folder med utförliga uppgifter om EC6S - INSEX 140 - skruven.



Gäller det
bultartiklar
fråga

BULTEN

BULTFABRIKS AB · HALLSTHAMMAR

Grupper till ELBA

för sportdykare och undervattensfiskare

3 veckors resa med helpension på ELBA. Uppehåll med runturer i Florens och Pisa.

Resan arrangeras av Dykarklubben Delfinen, Hålsingborg och BRODIN TOURING. 21 dagar, 15 dagar på Elba. Tågresa 2:a klass Köpenhamn

— Florens — Pisa — Piombino T/R. Båtresor Piombino—Elba T/R. Helpension under vistelsen i Italien. 2:a klass hotell och pensionat. Pris kr 725:— inkl. dricks och transfer. Avresedagar: 3/5, 31/5, 28/6, 26/7, 23/8, 20/9.

Närmare upplysningar lämnas av

Dykarklubben Delfinen, Hålsingborg 9 — Box 9017



BRODIN TOURING

STOCKHOLM
Drottninggatan 83. Tel. 23 57 00

HÖGANÄS
Tel. 400 11



Vi ha allt

I förstklassiga musikinstrument och tillbehör. Goda bytes- o. betalningsvillkor. **SKRIV I DAG!** Bygg Er egen fiol — material, verktyg och ritningar finns hos oss.

PHILIPSONS Musikinstrument MALMÖ
Sänd GRATIS Er nya katalog!

Namn och adress

TFA 8



Båtmotorn går . . .

(Forts. fr. sid. 4)

kommer vi automatiskt att få styr och bromsmöjlighet.

Sådana båtmotorer finns redan på experimentstadiet. Vad som återstår är att göra systemet mera praktiskt användbart och, vilket är minst lika viktigt, ekonomiskt försvarbart.

"Kaminröret" kommer att placeras under vatten, och det är mycket troligt, att konstruktörerna väljer möjligheten att gjuta in röret i båtens botten som en del av armeringen. Men framgången med bärplansprincipen hittills pekar också på möjligheten att t. ex. förse båten med flera sådana framdrivningsrör, därav ett i aktern, och placera rören på så sätt, att de samtidigt med hjälp av inställbara "vingar" fungerar som bärplan. Tyskarna har nått goda resultat på den vägen, även om man där använt propellerdrivna undervattensplacerade "torpeder".

Vad beträffar själva båtskrovet, kommer detta givetvis att helt utgöras av plast. Det kommer dock inte att tillverkas på samma sätt som nu. Det blir med all säkerhet den ultramoderna flygtekniken, som kommer att visa vägen.

Man kan alltså räkna med att båtskroven kommer att bestå av två mycket tunna skal på vardera sidan om ett bikakeskikt. Denna metod används redan nu vid framställning av tunna flygplansvingar, och metoden ger ett synnerligen kraftigt och styvt element. Ett ordinarie båtskrov (ca 4 meter) kommer då att väga under 10 kg.

Vidare rapporteras det från amerikanskt håll att man nu framställer plana glasfiberarmerade plastskivor, som vid uppvarmning låter sig töjas och pressas på samma sätt som plåt vid t. ex. tillverkning av plåtcarrosser.

Framtidens båt kommer givetvis att vara utrustad med diverse elektronisk apparatur för navigering. Ekolodet finns redan i så små och bekväma "förpackningar" att det kan användas i en liten sportbåt. I framtidens båt kommer ett sådant ekolod givetvis att höra till standardutrustningen liksom radarn, eller kanske infraröd-"television", dvs. en apparat som består av en strålkastare för infrarött ljus och en mottagare, som uppfångar och omvandlar det reflekterade ljuset till en synlig bild. På så sätt kommer det att bli möjligt att färdas genom den tätaste dimma utan besvär.

Pejlanordningar för direktavläsning kommer också att finnas med bland standarddetaljerna på framtidens båt. Trafiklederna till sjöss kommer säkerligen att bli helt elektroniserade och självförsörjande på ström via solbatterier, vilket kommer att avsevärt underlätta navigeringen till sjöss.

Framtidsbåten kommer, vilket vi redan kan se, att allt mer apa efter bilen och därmed kan vi räkna med att den blir helt inbyggd och så utrustad att man enkelt och bekvämt kommer att kunna använda båten som "sommarsstuga". ■ ■

Ta semesterbåten . . .

(Forts. fr. sid. 19)

När hela båten på detta sätt klänts över med ett första lager väv och plast, slipar man skarvar och kanter jämna (med t. ex. rasp eller hyvel) och belägger sedan hela båten med ytterligare ett skikt 1 mm väv, som dränks in med plast. Nu är det bättre att använda en vanlig målarpensel för att kunna dränka in väven helt. Inga luftblåsar eller veck får finnas, detta försvarar båten katastrofalt. Ett tredje skikt läggs på på samma sätt och man har då det tunnaste skal som man kan tillåta.

Flera lager kan man lägga på, båten blir då givetvis kraftigare, men tyvärr också dyrare, varför det hela får bli en ekonomisk avvägningssak. Vill man ha tjockare skrov senare kan man mycket väl fortsätta beläggningen t. ex. nästa säsong. Yttertytan måste då tvättas med aceton för att man skall få säkert fäste för den nya beläggningen. Ett 6-8 mm tjockt skrov ger en synnerligen kraftig plastbåt helt i klass med de fabriksgjorda.

STOLT IDAG:



IC OK-mannen

Han och ingen annan kan – över hela landet – erbjuda Er de nya kvalitetsbensinerna

OKTAN 97 EFFECT

OKTAN 87 ECONOMY

som ger högre motoreffekt - säkrare omkörningar och lägre milkostnader

OBS! OFÖRÄNDRAT PRIS!

Högre motoreffekt. Oavsett märke, typ och årgång på Er bil så är kompressionen det avgörande för motorns effekt.



Ni som vill utnyttja hela effekten måste tänka på att det finns ett direkt samband mellan motorns kompression och bensinens oktantal.



Motorerna i de flesta bilmodeller under senare år kännetecknas av allt högre kompressionsförhållanden. Den genomsnittliga kompressionen för de 26 populäraste modellerna från 1955 till 1958 ligger på 7,3. Det i sin tur innebär, att vår moderna bilpark kräver bränslen med högre oktantal än tidigare. Därför har OK introducerat OKTAN 97 Effect och OKTAN 87 Economy. Ni får inte bara högre motoreffekt utan också bättre bränsleekonomi med dessa nya bensinkvaliteter från OK (Kom ihåg att tändförställningen måste anpassas efter det högre oktantalet).

Ekonomiskt sett innebär användningen av OKTAN 97 Effect och OKTAN 87 Economy ett stort steg framåt för den svenska bilismen, eftersom de effektsänkande knackningarna uteblir. Dessutom kan motorn bli avsevärt "vassare" genom en korrigering av tändförställningen, som påverkar effekt och acceleration i avsevärd omfattning.

Knackning — effekttjuven. En ny eller nysotad motor går i allmänhet knackningsfritt i början. Men så småningom börjar knackningarna att höras. Det beror på att ett sotskikt successivt uppstår i förbränningsrummet. Härigenom ökas kompressionen med påföljd att man når den kritiska gränsen för det använda bränslets oktantal. Bränsleluftblandningen tål inte det höga kompressionstrycket och temperaturen utan självantänder samtidigt med den reguljära tändningen. Det är det som kallas knackning och som ger sig tillkänna i form av ett metalliskt ljud.

Knackande förbränning är förödande för såväl motorns effekt som lager, ventiler etc. Knackningen är en signal från motorn att den behöver ett bränsle med högre oktantal. OKTAN 97 Effect och OKTAN 87 Economy har var och en i sin prisklass det rätta oktantalet, — den bästa garantin mot knackning.

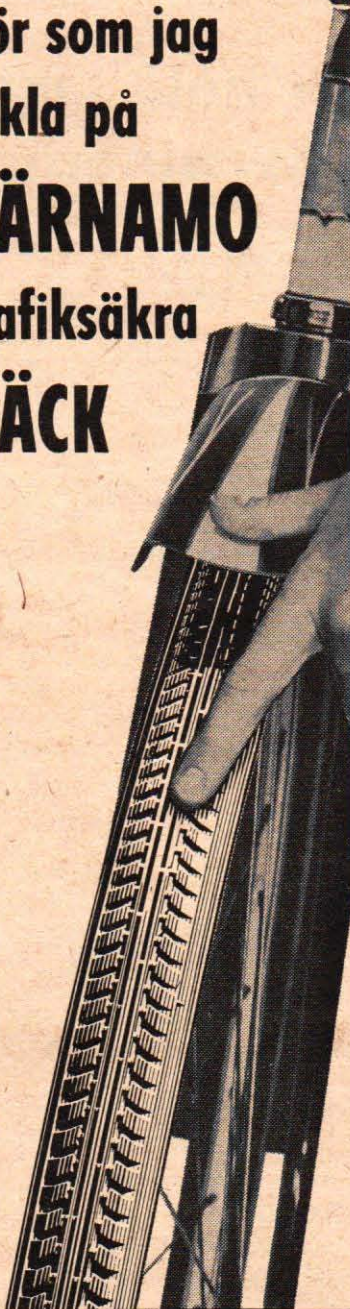
Säkrare omkörning. Ni färdas säkrare. Motorn accelererar snabbare och svarar omedelbart på Ert gaspådrag. Omkörningarna går fortare och Ni kan känna Er säkrare i förvisning om att Ni har alla hästkrafterna till Ert förfogande.

OKTAN 87 Economy är normalt idealbränslet för motorer med kompressionsförhållanden upp till 7,5:1. För mer högkomprimerade motorer är OKTAN 97 Effect rätt bensin. Ni kan själv konstatera bränslesparingen med hjälp av ett milschema, som Ni får på närmaste IC-OK-station.

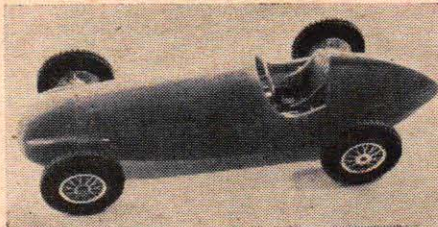
KÖR TILL IC OK STATIONER



Gör som jag
cykla på
VÄRNAMO
trafiksäkra
DÄCK



AB VÄRNAMO GUMMIFABRIK
VÄRNAMO
STOCKHOLM MALMÖ GÖTEBORG



Miniracing:

MERIT-RACERN FÅR EL-MOTOR

Det kräver en hel del händighet att bygga en flott och väldetaljerad miniracer. Ingen behöver emellertid tveka att ge sig den nya skickbyn i våld, därför att han inte är en skicklig modellbyggare. I denna artikel berättar vi om hur man med enkla medel kan förvandla en Merit-plastbil till en ettrig miniracer. Det finns en lång rad välkända racermärken i Merit-serien, och de lättbyggda plastmodellerna kan motoriseras utan svårighet.

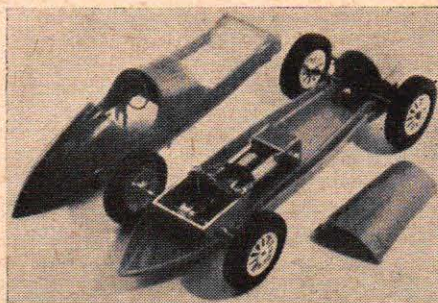
■ Vi har tidigare berättat i Teknik för Alla om de mycket fint detaljerade Merit-plastbyggsatserna, som omfattar modeller av många av världens mest kända racervagnar. Här finner man verklighetstroga efterbildningar av Aston Martin, Connaught, Ferrari, Jaguar, Lotus, Maserati, Mercedes, Vanwall och andra storheter från racerbanorna.

Det är inte svårt att motorisera dessa modeller så att man kan köra dem som miniracers. Karosserna är mycket rymliga, och det finns gott om plats för den lilla ettriga Triang MK IV-motorn, som används för miniracerdrift. Man behöver inte heller göra några större ingrepp, utan förändringarna sker med ganska enkla medel.

Bygget börjar med att man klipper en 13 mm bred remsa ur 1 mm mässingplåt. Remsan bockas i rätta vinklar, så att man får tre sidor i en kvadrat med 25 mm sida. Denna kvadrat skall dock vara öppen på den sida som vetter mot motorn. De båda "benen" löds fast mot motorns lagerplatta.

Före lödningen bör man dock fästa drevet på motoraxeln. Den bockade mässingremsan utgör ett slags "drevbox", och så fort den

(Forts. på nästa sida)



Vi ser här en Alfa Romeo 158 i Merit-utförande, som motoriserats enligt vår byggnadsbeskrivning. Lägga märke till den bockade drevboxen, som förrenar bakaxeln och Eldi-drevet med Triang-motorn. Plastbyggsatsen till Alfa Romeo kostar 7:50 kr.

Bygg Din båt själv!



Rekvirera ritn. redan idag och bygg din egen racer nu i sommar. Plywoodbygge är enkelt och billigt. Samtl. ritn. sätter omfatta linjeritn. skal. 1/10 spantruta i naturl. storl. samt arbetsbeskr. och materialspec. (Spantrutan till Sugar är i skal. 1/10).

Lättbyggda ★ Snabba ★ Stilfulla

Pass-båtar	Antal sittpl.	Längd i met.	Bredd i met.	Ut.b.m. hkr	Fart i knop	Ritn. Pris
Sugar	2	2,85	1,20	7-10	15-22	15:-
Spirit	2	3,00	1,20	7-15	15-25	25:-
Master	2	3,20	1,30	10-15	20-25	30:-
Wasp	2-3	3,40	1,30	10-20	15-28	30:-
Jewel	2-3	3,65	1,40	10-25	15-30	35:-
Celer	4	3,85	1,40	15-25	20-30	35:-
Whisper	4-5	4,35	1,70	20-40	25-38	40:-
Strike	4-5	4,60	1,80	35-65	30-45	45:-
Cream	4-5	5,00	1,70	25-50	25-40	45:-

Tävlingsskalsen Mosquito klass A

Mosquito	1	2,60	1,20	7-25	20-45	30:-
----------	---	------	------	------	-------	------

Materialkostnaderna varierar proportionellt efter storlek från ca 300:- för Sugar till 500:- för Cream. Dessa båtar äro V-bottnade och bygges i båtplywood (vattenfast). Samtliga (utom Mosquito) äro av typ Whisper, se bild ovan. Ritn. sändes mot postf. från

RUNE ROGGENTIN, Götgat. 26 II, Sthlm



BYGG I PLAST — enklare än Du tror!

Med vanlig händighet, enkla handverktyg och ing. Hj. Larssons utförliga beskrivningar och perspektivteckningar bygger Du lätt din egen drömbåt eller drömbil i plast.

Nr 1 Plastbåtsbygge

med ett 20-tal perspektivteckningar. Pris kr 6:-

Nr 2 Plastbeläggning av båtar

Utförlig beskrivning av "plastkonservering" av nya och gamla båtar, med ett 20-tal perspektivteckningar. Pris kr 6:-

Nr 3 Plastbilbygge

med ett 50-tal perspektivteckningar och foton. Pris kr 16:-

TAIFUN drömbåt i plast

Fullständig ritningsats med spantkonturer i full skala och måttatta perspektivritningar (se artikel i TFA nr 6) för 4 m passbåt, 10-35 hk utombordsmotor, 35:- 15-30 knop. Pris kr

AB MAGNET-FILM

R Ö N N I N G E Postgiro 50 96 75
Även från Teknik för Alla, Box 3137, Sthlm 3

När Ni prenumerera på TFA

sätt in avgiften på postgiro 157992 eller använd prenumerationskupongen på sid. 331

Miniracing . . .

(Forts. fr. sid. 36.)

blivit fastlödd, bör vi märka ut hålen för bakaxeln. Om man använder Eldi-drev, är rätta läget för bakaxeln 17,5 mm från lagerplattan, och där borrar vi med 2,5 mm borrhålen för bakaxeln och monterar denna med drevet på plats. För att undvika onödigt slitage på motorlagret bör man löda fast stoppringar på bakaxeln på vardera sidan av drevboxen.

Drivenheten skall nu monteras i bilen. Merit-vagnarna består av en överdel och en underdel, och vi plockar nu fram underdelen ur byggsatskartongen. Sedan provar vi ut det rätta läget för drivenheten — motor och bakaxeldrev — så att bakaxeln kommer på rätt ställe. När vi funnit det lämpliga läget, märker vi ut för hål i chassit vid drevboxhörnen närmast motorn. Hålen borrar upp och vi sätter en 2 mm skruv i vardera hörnet, placerar muttrarna i drevboxens överkant och drar fast den. Muttrarna löds fast vid boxen och drivenheten är därmed fastmonterad.

Framaxeln fästs med en vanlig styrgaffel av typ MRBC. För denna måste man säga eller borra ett hål i chassit så att strömvatagarna kan placeras. Framhjulen monteras på vanligt sätt med lödda stoppringar.

Sladdar dras sedan från strömvatagarna till motorns massa respektive kolborstar. Här måste vi ha två sladdar, då plasten är isolerande. Motoriseringen är nu klar, och det material som krävs är en Triang-motor, Eldi-drev, en hjulsats, styrgaffel med strömvatagare, 3 st skruv M2x25 mm med muttrar, 1 st skruv M1,4x10 mm med mutter, två axlar, en remsa 1 mm mässingplåt 13x90 cm.

Merits plastacers och det nödvändiga materialet för dess motorisering förs av B. Beckman & Co AB, Jakobsgratan 24, Stockholm. Här finns också en färdigbockad mäsingsprofil, som kan användas av dem, som inte önskar att själva ge sig in på att bocka till mässingplåt för drevboxen.

Merit-vagnarna är i skala 1/24, dvs. större än den vedertagna miniracingskalan 1/32. Detta hindrar emellertid inte att man kan köra Meritvagnar på en vanlig miniracerbana. Det är dock viktigt att avståndet mellan banorna är så pass stort, att vagnarna kan passera varandra utan svårighet.

Det är lämpligt att provköra den motoriserade Merit-vagnen innan karossens överdel, avgasrör etc. monteras. När bilen trimmats in kan de resterande delarna limmas fast.

Denna del av bygget är mycket enkelt, men det skadar inte att lägga ned en smula extra arbete på att få så fina limskarvar som möjligt. Plastlimmet är lättflytande, och det är lätt att sätta fula fläckar på karossens ytor. Det bästa är att fanga upp en droppe plastlim på en tändsticka och stryka ett tunt limlager på de delar, som skall fogas samman.

Merit-bilarna kommer i de rätta racerfärgerna, men man kan naturligtvis bättra på den en aning döda plastytan med någon lämplig plastfärg. Cellulosalack och hobbylim av cellulosa-typ får under inga omständigheter användas, då plasten förstörs av sådant lack och lim.

Crescent MARIN

Kvalitetsrekord för

Sveriges nu mest sålda
utombordsmotor
i sin klass . . .



REKORD i dragkraft: en fyra meters roddbåt gör med Crescent Marin ca 5 knop!

REKORD-lätt att starta!

REKORD i driftsäkerhet!

REKORD i bränslesnålhet: förbrukningen är ca 0,8 l/tim!

REKORD-enkel att hantera genom att motorn är vridbar 360 grader!

REKORD-såld i Sverige av alla utombordsmotorer i denna klass!

REKORD-billig: riktpriiset är endast

730:—

Crescent Marin hette förra året NV Marin. Namnbytet gjordes för att understryka sambandet med Crescents riksomfattande service som med den höga kvaliteten gör att Ni alltid är säker när Ni väljer en Crescentprodukt.

Tekniska data:

Motor:
Fläktkyld 3 hk
tvåtaktare

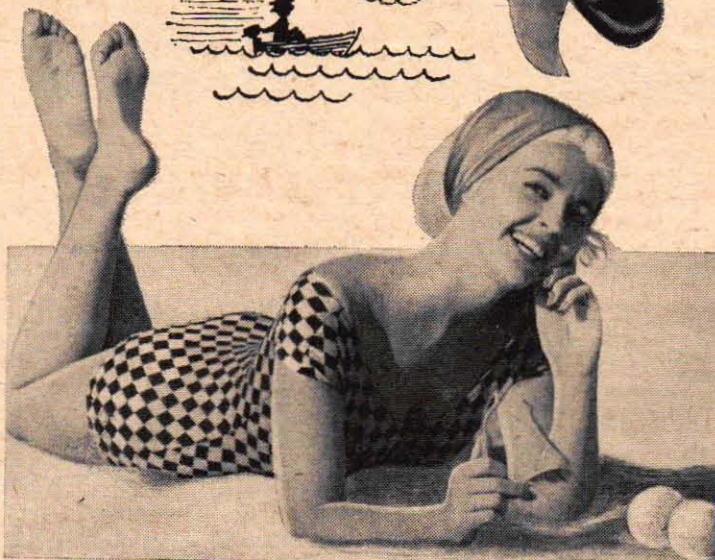
Cylindervolym:
58 cc

Belysningsuttag:
6 V 17 W

Bränsletankens
rymd:
1,8 l

Vikt:
ca 15 kg

Tystgående tack vare ny ljuddämpning med separat avgaskanal. Finns även motpristilläggs med förlängd rigg för segelbåtar.





28⁵⁰

europa

UNGDOMSKAMERAN I SÄRKLISS!

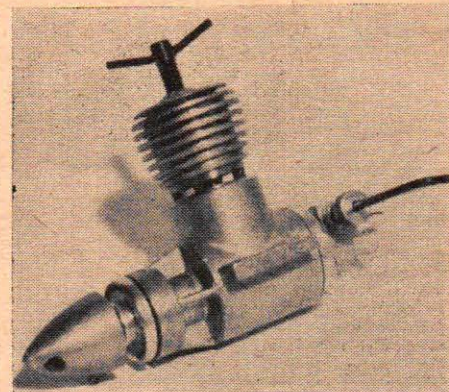
Elegant, italiensk design, 6x6 kamera
Ljusstark, antireflexbehandlad optik 1:8,
utmärkt även för färgtagningar. Avstånds-
inställning, blixtkontakt.

Riktpriset rena "drömmen" inkl. väska
Kr 28: 50

Se den hos Er fotobandlare!

Generalagent

AB HANS VICK - SOLNA



— Hurrikan är en av de bästa och snabbaste modellmotorerna i sin klass, konstaterar STEN-
AKE GRAHN, som testat den västtyska 1,5-kubika-
ren. På bilden lägger man bl. a. märkte till mem-
branförgasaren, som placerats bakom vevhuset.

Modellmotortesten:

Taifun Hurrikan

■ Taifun Hurrikan är en modellracer-
motor av konventionell konstruktion.
Som andra racermotorer är den utrus-
tad med dubbla kullager och har ganska
kort slaglängd. Vevhuset är av alumi-
nium och synnerligen fint bearbetat. Cy-
linderfodret, som är av stål, är gängat
i vevhuset och tätas liksom på övriga
Taifun-motorer genom att det nedtill går
emot en inbuktning i vevhuset. En nack-
del med denna tätning är att fodret kan
lossna och skruva upp sig, under det
att motorn är igång. Detta gäller givet-
vis alla motorer med gängat foder, men
fodret hade en obehaglig benägenhet att
skruva upp sig på testexemplaret.

Nu skall i sanningens namn sägas, att
jag inte hade någon specialnyckel för åt-
dragning av fodret utan bara en mindre
tång med vilken jag inte ville ta i för
hårt. Men hur många har nu specialnyck-
lar? En sådan borde åtminstone säljas
om inte med motorn så i alla fall som re-
servdel. Då skulle man slippa se de sorg-
liga åtdragningsförsök, som tyvärr
praktiseras av en del nybörjare, nämli-
gen att sticka in en pianotråd genom
portarna för att försöka dra åt fodret.
Detta leder bara till att hobbyaffärerna
får sälja ett nytt foder.

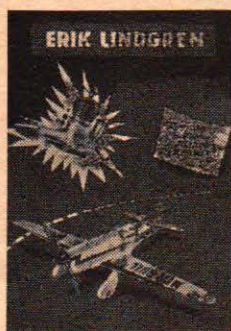
Förgasaren har placerats baktill och
är av membran typ dvs. ett membran
öppnar och stänger insuget beroende på
vakuum eller tryck i vevhuset. Själva
förgasaren är vridbar, vilket är en stor
fördel, då det annars lätt händer, att
förgasarnålen kommer i vägen för ev.
motorbockar. I övrigt gör motorn ett
synnerligen gediget intryck och kvalite-
ten är, som på alla Taifun-motorer,
mycket god.

Inkörning: Vanlig bränsleblandning,
lika delar eter, fotogen och ricinolja an-
vändes vid inkörningen tillsammans med
en propeller Tornado plasticote 8x5 och
detta resulterade redan från början i
ett varv på 9 800. Första gången tog
det faktiskt en stund att få igång mo-
torn, men när den väl gått några minu-
ter hade den blivit mycket lättstartad,
inte minst när den var varm.

Motorn fick gå i femminuters perioder
i ca en timme. Varvet hade då ökat till
10 100, vilket måste sägas vara mycket

NY JÄTTEKATALOG UTKOMMEN

med senaste nyheter. Avsevärd utökning
av sidantalet. Rekvirera i dag.



Rekv. NYA JÄTTEKATALOGEN å kr 1:—
— den finaste sortering Ni någonsin sett i MODERNT
MODELLFLYG — BÅTAR — MOTORER — RADIO-
KONTROLL — PLASTBYGGSATSER — TILLBEHÖR
Likvid insändes i frimärken.

— ERIK LINDGREN —

Östansvägen 43, Malmö Sv.
Härmed rekvireras st. kataloger.

Namn:

Adress:

Postadress: TFA 8

BYGG BÅT för 300 kronor!



Hör ni till de bilägare som tycker om att göra en liten avstickare utåt landet
över veckosluten? I så fall är den här "biltaksbåten" absolut någonting för er!
Och den eleganta plywoodskapelsen är bara 3 m lång och väger cirka 35 kg.
Om ni bygger denna idealiska lilla utflyktsbåt efter Teknik för Allas ritningar
behöver den bara kosta er 300 kr! Nu är bästa tiden att sätta igång med båt-
bygget! I sammanställningen här nedan finner ni även andra lämpliga objekt
för båtbyggen, samt litteratur för blivande "semester-skeppare".

■ TFA-RITNING NR

21. Racerbåt som amatörbygge. L. ö. a. 4,45 m,
hastighet upp till 35 knop beroende på
motorstyrka. Kompl. ritningssett 9 blad
inkl. bygglicens 22 kr.

25. TFA:s Folkmotorbåt. Båt för inombords-
motor. L. ö. a. 7 m. Ritn. arbetsbeskrivn.
8 kr.

43. TFA:s Sommarbåt. Båt för utombordsmotor.
L. ö. a. 3,13 m. Skala 1:5. 8 kr.

49. TFA:s Biltaksbåt. 3 m lång, vikt 35 kg.
Idealisk för transport på biltak. Båten tar

2-4 personer och lämpar sig för 5 hk
utombordsmotor. Ritn. i skala 1:5. 3:60 kr.

■ TFA-HANDBOK NR 16

Motorbåten som hobby. Av R. Kock. Hur
man bygger, utrustar och sköter motor-
båten. 5:50. 2 uppl.

■ TEKNIK för ALLA nr 26/1956 (pris 75 öre),
nr 2/1957 (pris 1 kr), innehåller fullst. bygg-
nadsbeskrivn. för TFA:s Sommarbåt, nr 1
och 2/1959 (pris pr ex. 1 kr), inneh. fullst.
byggnadsbeskrivn. för TFA:s Biltaksbåt.

SKICKA ETT BREVKORT ELLER ANVÄND REKVISITONSKUPONGEN PÅ SIDAN 411

■ SPECIFIKATION:

Slaglängd	11,5 mm
Cylinderdiameter	12,8 mm
Slagvolym	1,48 cm ³
Vikt	108 gram
Pris	57:50

Tillverkare: Johannes Graupner, Kirchheim-Teck, Tyskland.

Generalagent: Sigurd Isacson AB.

■ TESTRESULTAT:

Bränsle: 40 delar eter, 40 delar fotogen, 20 delar ricinolja + 2 delar amylnitrat.

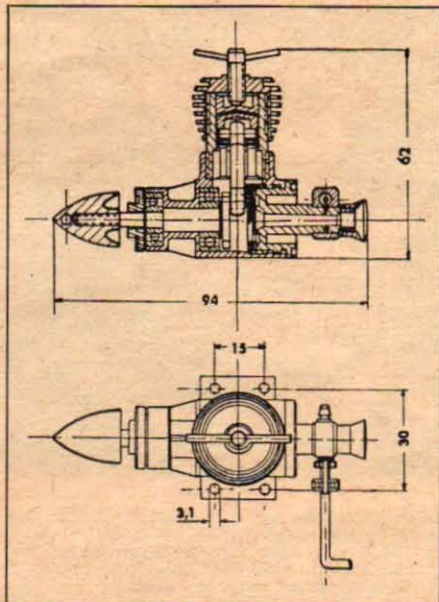
Tornado Plasticote	9x8	5 300 v/m
"	9x6	7 300 "
"	9x4	8 700 "
"	8x8	7 500 "
"	8x6	8 900 "
"	8x5	10 100 "
"	8x4	11 200 "
"	8x3	12 200 "
"	7x8	9 500 "
"	7x6	11 200 "

bra. Sedan vidtog den sedvanliga varvtalsmätningen. Motorn var lättstartad även med mindre propellrar. Den fordrade ingen exakt inställning av vare sig kompression eller bränsletillförsel för att gå igång, men å andra sidan var den inte heller okänslig för inställning.

Vid drift med mindre propeller visade motorn en viss benägenhet att gå åt fel håll, vilket ju är möjligt genom membranförgasaren. På den minsta propellern, som var en 8x3, var det faktiskt så att motorn två gånger av tre startade åt fel håll.

Motorn visade sig gå mycket rent och jämnt och det råder inget tvivel om att den är en av de bästa och snabbaste modellracermotorer på 1,5 cm³ som finns. Den lämpar sig bra för alla ändamål, dock är den enligt min uppfattning bäst som flygmotor.

Under testningen användes en bränsleblandning av 40 delar eter, 40 delar fotogen och 20 delar ricinolja + 2 delar amylnitrat. Som propellrar har jag hela tiden använt Tornado Plasticote träpropellrar av mycket hög kvalitet. Dessa propellrar kommer även i följande testningar att användas som standard. Därigenom kommer man lättare att kunna jämföra olika motorers prestanda. ■ ■



lättare båt-vår och säkrare båt-år SPAR-VAR

*
-serien för
rätt båt-vård

Erläret båtfolk har av kvalitetsskäl alltid valt Spar-Var för rätt båt-vård. I år är anledningarna att välja Spar-Var ännu fler.

Mycket bra har blivit ännu bättre. Dorch, Bäcksin's nya Spar-Var-serie innebär nämligen helt nya produkter i absolut toppklass.

Spar-Var-materialen har — med ypperligt resultat — hårdtestats i såväl västkust- som ostkustvatten.

Förbered båtsommaren på rätt sätt, lägg grunden med Spar-Var-serien — bättre än någonsin.

*
Läs närmare om de olika nya båtmaterialen i årets Spar-Var-kalender som Ni får gratis hos Er färghandlare.



Skepparskolan

Vill Ni lära mer om sjön och båtar, eller vill Ni repetera Er båt-kunskaper — bli då elev i Skepparskolan, Dorch, Bäcksin's populära och omtalade brevkurs.

Låt båtsommaren bli säkrare och roligare — skicka in Er anmälan redan idag!

Till Skepparskolan, Kursledningen, Stockholm-Bromma

Jag blir med i Skepparskolan. Skicka brev 1 och 2 inom en vecka och brev 3 och 4 tio dagar senare. Avgiften — kr. 11:50 plus porto — erlägges

- mot postförskott då de 2 första breven kommer
- per postgiro 25 42 99 samtidigt som denna anmälan postas

NAMN:

ADRESS: TFA 8

DORCH, BÄCKSIN & CO:s AKTIEBOLAG - AGNESBERG



BILKOMFORT TILL MC-KOSTNAD
Prisbillig • snabb • behändig • fullständig runt-om-sikt
topphastighet 100 km/tim • körkort, skatt och försäk-
ring som för mc

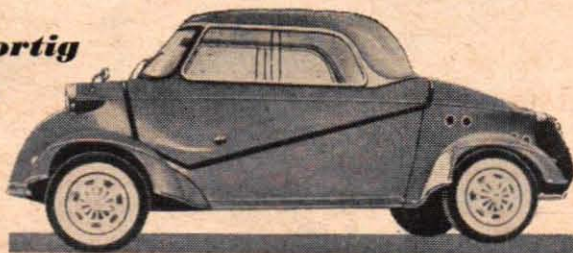
<i>Dimensioner:</i>		Spårvidd fram 1 080 mm	
Längd	2 820 mm	Vändradie	6,5 m
Bredd	1 220 "	Antal personer: 2 st (inkl. förare)	
Höjd	1 200 "	+ ett barn	
Frigångshöjd	170 "	Vikt	235 kg
Axelavstånd	2 030 "	Motorstyrka	10 hk

Sport **3.538:-**
 Lyx **3.828:-**
 Roadster, cabriolet **3.828:-**

Messerschmitt har under åratals utvecklingsarbete mognat till en absolut tillförlitlig bruksvagn, som kan skötas och underhållas av varje förare.

NYHET som kommer till Minibilsalongen
 (Osterman 17-26 april)

TIGER
4-hjulig • sportig
snabb • stark



AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18

Stockholm ☉

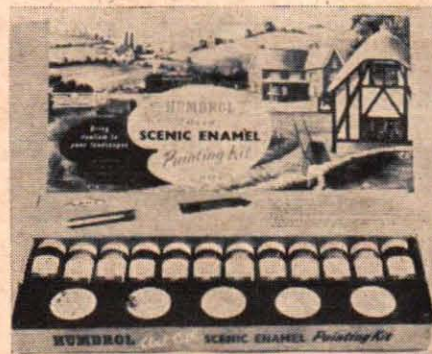
Telefon 63 13 40

Återförsäljare och service över hela landet

HOBBY



Även modellerna är inne i rymdåldern! Sigurd Isacson visar här sin senaste skapelse, en flygande modell av världens första bemannade rymdplan X-15. Modellen är jetdriven och tillverkas av ingenjör Sigurd Isacson AB, Lidingö 5.



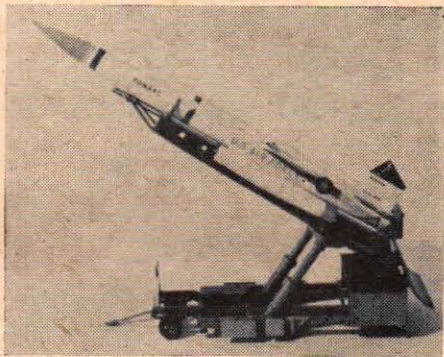
R och R-Hobby i Malmö har nu fått in Humbrols landskapsfärger, som nu finns i hobbyaffärerna. Dessa halvmatta, tixotropa färger säljs bl. a. i en sats om 12 olika kulörer, fyra färgkoppar och en pensel. Denna färgsats, som kostar 15:75, omfattar praktiskt taget alla de schatteringar, som landskapsbyggaren behöver, t. ex. jord, betong, gräsgrönt, lövgrönt, lera, tegel och sten.



Dubra-Plast heter ett nytt plastcement, som kan användas som metallspackel, användas för tätning av hål i plåt eller för att klistra metall mot metall, betong, glas eller trä. Detta snabbtorkande plastcement används i förening med härdare och 1/8-burkar säljs i järnhandeln för 4:50.



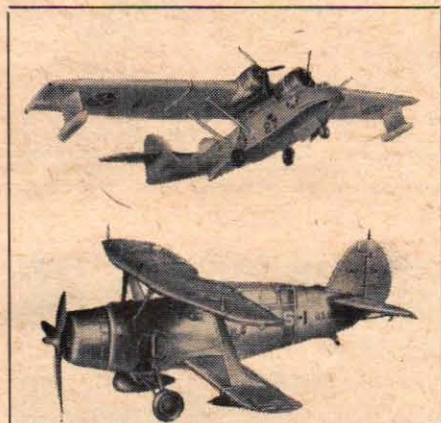
Modell-Sport i Falkenberg har nu kommit med en ny katalog, som omfattar 52 sidor. Tonvikten ligger på modellflyg, och man lägger inte minst märke till ett imponerande antal lin-kontrollmodeller av Modell-Sports och Dansk Modellflyveindustri konstruktion. Ett förnämligt danskt inslag är också de detaljrika flygande skalamodellerna i Super-serien och ett antal väl förarbetade replikamodeller av kända plan. Katalogen, som kostar 0,75, omfattar också ett intressant avsnitt för modellbåtsbyggarna samt behandlar motorer, tillbehör av olika slag och Monograms och Hawks plastmodellsets.



Roboten Bomarc finns nu i Auroras plastmodellserie. Modellen är en exakt avbild av förebilden och mycket lättbyggd. I Aurora-serien ingår även ett antal andra amerikanska robotvapen, militära fordon av olika slag, kanoner jämte stridsvagnar.



Historiska flygplan är Auroras specialitet. Totalt finns det inte mindre än 56 flygplansmodeller i denna plastserie, och av dessa är 14 färgrika jakt- och bombplan från det första världskriget. Bilden visar en intressant modell av det engelska långdistansbombplanet De Havilland DH 10, som byggdes 1917. Modellen är gjuten i två färger, mäter 42 cm i spännvidd och kostar 14 kronor.



Bland Auroras historiska flygplansmodeller lägger man märke till amfibien Catalina, som blev ryktbar under kriget, och den amerikanska störtbombaren Curtiss Helldiver, som byggdes i slutet av 1930-talet. Catalina kostar 14 kr och Helldiver 7:50 kr.

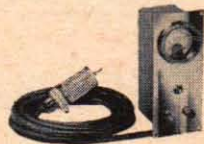


BYGG SJÄLV TILL BÅTEN



Roderindikator

anger på en 120° skala rodrets exakta läge åt babord eller styrbord. Modell RI-1, kr. 140:—



Bensingsdetektor

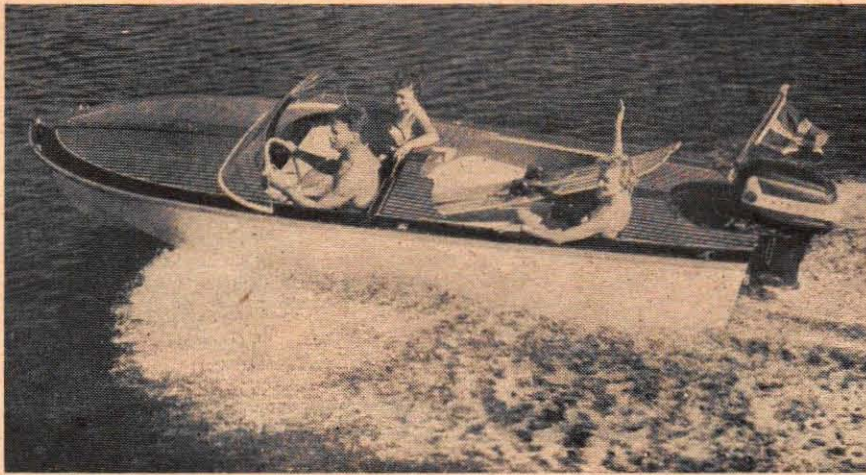
anger ögonblickligen om explosionsrisk föreligger i motorrummet. Modell FD-1, kr. 345:—

Detaljerad bygganvisning medföljer varje byggsats.

AKTIEBOLAGET ZANDER & INGESTRÖM · STOCKHOLM

Avd. Mätare och instrument • Box 16078 • Stockholm 16 • tel. 54 08 90

VEM
är det
som rakar sig?



"Sweet Sixteen"

PLASTBÅT i lyxklass Pris kr 4950:—

Längd 4,70 meter, bredd 1,85 meter, djupgående 0,90 meter, vikt 280 kg. Skrov av underhållsfri, glasfiberlaminerad polyesterplast, däck av formpressad mahognyplywood av högsta kvalitet, inredning av kokfast mahognyplywood.

Standardutrustning: komplett rattstyrning, stävhandtag, pollare för och akter, halkipar, fenderbeslag, förtöjningsringar.

Vindruta av akrylplast, en paddel, 2 stora flyttankar (inbyggda).

Lämpliga motoreffekter: 18 hk till 70 hk.

"Sweet Sixteen" har en sällsynt mjuk gång i sjögång och är bekväm även i kort, krabb sjö.

"Sweet Sixteen" är numera även bäddbar.

Närmare upplysningar kan erhållas hos

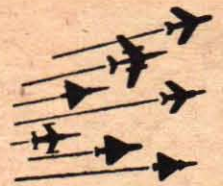
MARIEHOLMS BRUK AB

Båtavdelningens försäljningskontor

Nybrokajen 7 - Stockholm C - Tel. 21 80 01

Från flygfronten

Redaktör:
STIG SANDELIN



Handley Pages nya Dart Herald är ett gasturbin-drivet plan, som kan ta upp till fem tons last och därtill har plats för 47 passagerare i tryckkabinen. Startsträcka är kort, och planet lämpar sig därför bl. a. som militärt transportplan.



Caravelles landningssträcka kan minskas betydligt med bromsfallskärm. Här utlöses bromsfallskärmen just som en Caravelle tar mark på Bromma. Vid normal fältbeskaffenhet vinner man ett hundratal meters rullbana med skärmen utfäld.



Det västtyska flygvapnet har nu tecknat kontrakt om inköp av 96 Lockheed F-104 Starfighter och därtill kommer 200 exemplar av detta amerikanska jaktplan att serietillverkas i Tyskland. Bilden visar en Starfighter med tyska beteckningar.



Vertol Aircraft Corporation i USA arbetar liksom så många andra flygfabriker på att få fram ett vertikallstartplan. Bilden visar en stor modell av ett Vertol-konstruerat plan med vridbara vingar. Modellen skall testas i vindtunnel.

Little GERHARD
rakar sig med
Gillette

FRÅGA OSS OM DX-ING

■ Kortvågsslyssnarnas egen brev-låda i Teknik för Alla är öppen för alla som har DX-frågor av allmänt intresse. Frågorna insänds under adress "Teknik för Alla, Postbox 3137, Stockholm 3". Märk kuvertet "DX-frågor".

FRÅGA: 1) Räknas Vatikanstaten till Italien eller som en särskild stat vid erövrandet av TFAE-diplomen? 2) Vad betyder ELWA?

TTRM

SVAR: 1) Vatikanstaten räknas i alla sammanhang som ett separat land. 2) Det är anropssignalen för en missionsstation i Monrovia, Liberia, som kan höras sent om kvällarna på frekvensen 4770 kp/s.

FRÅGA: Kan man få QSL från stationer som sänder på ultrakortvåg, mellanvåg och långvåg?

EBK

SVAR: Ja, likaväl som på kortvåg. Här gäller dock i ännu högre grad, att det verkligen är DX-stationer som rapporteras, dvs. för mellanvågen stationer i Syd-europa eller utom Europa. Att skicka rapporter på MV- eller LV-stationer i grannländerna är alltså meningslöst, och sådana verifiers i allmänhet inte heller.

FRÅGA: Var kan man få World Radio Handbook översatt till svenska?

Ej engelskkunnig DX-are

SVAR: Det torde ställa sig rätt svårt. Be någon komrat eller bekant, som kan engelska, att göra en ordlista över de vanligaste orden i boken, så går det säkert bra att använda den.

FRÅGA: Vid vilka tidpunkter sänder Kairo, Egypten, på engelska språket, vilka frekvenser är det på och vad är adressen?

F. L.

SVAR: Kairo använder för sin europasändning på engelska kl 22.00-23.00 frekvensen 11 990 kp/s. Adressen är U. A. R. Broadcasting Service, 4, Sherifein Street, Kairo, Egypten (UAR).

FRÅGA: Hur lyder adresserna till 1) Radio DDR, 2) Radio Vatican, 3) Moskvaradio och 4) IBRA Radio i Sverige. 5) Vilken tid har Radio Inter-Africa svenska program och på vilka våglängder sänds dessa program?

DX-INTRESSERAD

SVAR: Adresserna är 1) Staatliches Rundfunkkomitee, Berlin-Oberschöneweide, Nalepastrasse 18-50, Tyska Demokratiska Republiken (DDR), 2) Vatican City, Vatikanen, 3) The Soviet Radio, Post Box 787, Moskva, Sovjetunionen och 4) IBRA Radio, Box 821, Stockholm 1. 5) Radio Inter-Africa har inga utsändningar på svenska men sänder provprogram på samma frekvenser som IBRA Radio sedan deras sändningar slutat för dagen. Dessa frekvenser är f. n. 9 226, 11 395 och 14 829 kp/s.

FRÅGA: Vid flera tillfällen har jag iakttagit en station som på morse sänder bokstäverna LO på våglängden 750 meter långvåg. Varför sänds denna signal?

OKUNNIG

SVAR: Det är en sändare som har med flygtrafiken att göra och är troligen en flygfyrt som alltså kan pejas in från planen och göra det möjligt att bestämma positionen.

Lysande utsikter för tekniker

NKI-studera och bli eftersökt



Din praktik är bästa grund

Börja studera teknik vid NKI — det lönar sig! Om Du NKI-studera kan du utträtta mer, där-för får Du lättare att avancera och lättare att få påökt. Skriv idag efter stor ny studiehandbok!

<p>Ingenjörstudering</p> <p>NKI:s fackingenjörskurser 16 olika linjer</p> <p>NKI:s läroverksingenjörskurser på fackskolelinjen 10 olika linjer</p> <p>NKI:s läroverksingenjörskurser på fackskolelinjen 10 olika linjer</p>	<p>Textiltekniker TV-serviceman TV-tekniker Verkmästare Vägmästare Värme- och sonietechniker Värmelednings-skötare</p> <p>Specialkurser</p> <p>Matematik Allmän yrkesmatematik Nomografi Räknestickans användning Differential- och integralkalkyl</p> <p>Arbetsledning Arbetsledarekurser för olika fack Arbetsledningspsykologi Driftorganisation Arbetsfysiologi Undervisningsmetodik Företagsekonomi Personlighetspsykologi Personalspsykologi Säkerhetsfrågor Skyddsombud Yrkeshygien</p> <p>Maskinteknik Maskinritning Maskinelement Anppannor Ångturbiner Vattenmotorer Pumpar Hiss- och transportanordningar</p> <p>Verkstädteknik Materiallära Värmebehandling Metallbearbetning Materialprovning Plastiska deformationsmetoder (smidning, valsning, pressning etc.) Spånåvskiljande deformationsmetoder (svärning, fräsning, borrar etc.) Svetsning (el- och gas-)</p>	<p>Volsverksmekanik Gjuteriteknik Modelllära Formmaterial Gjuterimaskiner Gränsgränsgjutning Lättmetallgjutning Stålgjutning Svänggjutning Stånggjutning</p> <p>Motorer Hesselmanmotorer Tvåtaktsmotorer Dieselmotorer Förgasmotorer Flygmotorer Reaktionsmotorer</p> <p>Bilteknik Grundkurs i bilteknik Bilens underrede och kraftöverföring Bilreparation Bilens elutrustning Körkortskurs Vägfotografieringen</p> <p>Flygteknik Aerodynamik Instrumentlära Flygkunskap Flygplansberäkning och konstruktion Flyglära</p> <p>Värme och sanitet Värmetechnik Värmelednings-skötelse</p>	<p>Sanitetsteknik Ventilationsteknik Luftkonditionering Kylteknik</p> <p>Elektroteknik Installationsteknik Elektrisk anläggnings-teknik Elektriska maskiner och apparater Kraftstationer Elektrisk mätteknik</p> <p>Radioteknik Elektronik Allmän radioteknik Transistorer Mottagare Sändare Felsökning och trimning Grammofon- och ljudfilmteknik Radarteknik Telegrafering Telefoni och telegrafi</p> <p>TV-teknik Byggnadsteknik Husbyggnad Belonggjutning Byggnadsmaterial Byggnadsritning Järn- och belongkonstruktionslära</p> <p>Väg- och vattenbyggnadsteknik Vägbyggnad Väghyvlning Vägunderhåll Vattenbyggnad Brobyggnad</p>	<p>Kemi och kemisk teknologi Kemisk apparat-lära Livsmedelskemi Ytbehandlingskemi Teknisk vattenkemi Teknisk fettkemi Metallurgi Organisk kemi</p> <p>Plastteknik</p> <p>Textilteknik Väveriteknik Spinneriteknik Konfektionsteknik Triå Garnberäkning Beredningsteknik Bindningslära Vävnadsanalys Vävnadsberäkning</p> <p>Trä-, cellulosa- och pappersteknik</p> <p>Offert och försäljning</p> <p>Produktion och personal</p>	<p>Företagsekonomiska kurser över handelsgymnasienivå</p> <p>Specialkurser för utbildning till olika befattningar</p> <p>Merkantil sjöfartsutbildning</p> <p>Språk Högmoderna nybörjar- och fortskurtser med grammatikövningar i 25 språk</p> <p>Realskola och gymnasium Fullständiga kurser till realex och studex, alla linjer</p> <p>Inträdeskurser till alla högre skolor och specialskolor</p> <p>Sociala studier Inträdeskurser till Socialinstituten Även snabbkurser</p> <p>Psykologi</p> <p>Teckning och nyttokonst</p> <p>Hobbykurser</p>
--	---	--	---	---	---

Andra kurser

Handel, kontor och sjöfart
Fullst. handels-skola
Handelsgymnasie-kurser

FRIKUPONG

(Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig kostnadsfritt den stora tekniska studiehandboken och den nya specialbroschyrn "Hur man blir ingenjör". Sänd även tidskriften "På Fritid" gratis ett år. Jag är särskilt intresserad av nedanstående fack:

(Skriv här vad som intresserar Dig.)

(Namn)

(Född år)

(Yrke)

(Bostad)

(Postadress)

(folkak.) (folkhögsk.) (verkstadsk.) (annan yrkesk.) (realex.) (stud.ex.)

(Ange Dina föregående studier genom kryss i resp. ruta.)

TFA 8-50

Frånkras
el-
NKI
betalar
portol.

Till
NKI-SKOLAN
S:t Eriksg. 33
Stockholm 12

LOSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12



Allt för
motoristen
hos

Esso

Ha alltid  i tankarna

BREVLÅDAN

Under denna vinjett besvarar Teknik för Allas experter på olika tekniska områden kostnadsfritt frågor av allmänt intresse.

På grund av det begränsade utrymme som står till brevlådans förfogande kan det dröja innan svaren publiceras i TFA, men vill ni ha snabbare svar på era problem per brev uttas ett arvode på två kronor som insänds på postgirokonto 15 79 92.

Alla frågor sänds f. ö. under adress "Teknik för Alla, Postbox 3137, Stockholm 3". Märk kuverten "Brevlådan".

FRAGA: Vilka fel kan föreligga på min Volkswagen (8 000 mil), då följande iakttagelser gjorts, som inte förefaller normala? Acceleration vid kall motor måste ske ytterst försiktigt, då den minsta häftiga nedtrampning av gaspedalen förorsakar ett motorstopp, fördröjd accelerationseffekt vid varm motor och kraftiga oljud från bakvagnen vid körning på dålig väg. K. N.

SVAR: Det är alltid mycket svårt att enbart på en beskrivning av ett fel, som i praktiken kan ha flera orsaker, direkt säga vad orsaken kan vara. Undersök a) att chokespjällets reglage fungerar riktigt, b) att bränslenivån i förgasaren är den rätta, c) att bränstetillförseln fungerar, d) att samtliga munstycken är rena, e) att luftrenaren är dammfri, f) att accelerationspumpen fungerar. Prova därefter förgasaren genom att sedan motorn är driftsvarm först justera tomgångsvarvet och sedan öppna förgasarspjället för fullt. Blir det då smällar i förgasaren är huvudmunstycket för litet eller accelerationspumpen ur funktion. Uppstår däremot ett "snörvlande" ljud och i samband därmed svart rök ur avgasröret, är huvudmunstycket alldeles för stort eller, vilket kanske är mest troligt, finns det någon läcka i förgasaren. Oljudet i bakvagnen kan bero på stötdämparna eller på lösa bromsskoldar.

FRAGA: 1) Vilka tekniska data är det på Svalan 25, 1952, med NSU 250 cc? 2) Vilket tändstift skall användas och vilken olja i växellåda och vevhus? T.

SVAR: 1) Data: Antal cylindrar 1. Cylinderdiam. 64 mm, slaglängd 75 mm, cylindervolym 241 cc, kompressionsförhållande 6,4:1. Effekt 10,5 hk vid 5 000 v/min. Avbrytarspetsar 0,4—0,5 mm. Tändstiftsgap 0,6—0,7 mm. Ventilavstånd: insug 0,15 mm avgas 0,25 mm. Förgasare typ Bing 2/22/12. Munstycke 90. Reglernålar: spår 2 uppträn. Ringtryck fram 1,25 kg, ringtryck bak 1,25—1,75 kg. Ringdimensioner 3,00×19", 4-lagers. 2) Tändstift Bosch W 225 T 1 eller likvärdigt. Olja i växellåda: vinter och sommar SAE 40. Olja i motor: vinter SAE 40, sommar SAE 50.

FRAGA: 1) Varför höjdes priset på 1958 års Puch-mopeder så mycket? 2) Har verktygssatsen blivit bättre utrustad? 3) De båda dyrare modellerna har fläktkåpor i aluminiumgjutgods enligt reklamen. Vilka förbättringar innebär det och vad är standardmodellens kåpor tillverkade av? 4) Vilket varvtal har den bantade modellen vid 30 km/tim? 5) Kommer 1959 års modeller att få några förändringar på motor, ram eller ljuddämpare? 6) Hur många Puch-mopeder har importerats? G. ERIKSSON

SVAR: 1) Anledningen till prishöjningen var ökade framställningskostnader i fabriken. 2) Nej. 3) Standardmodellens fläktkåpor är tillverkade av aluminiumplåt, vilken formpressats. Aluminiumgjutgodsets fördel är att det i längden kommer att bättre "hålla formen". 4) Ungefär 4 500 v/min. 5) Nej. 6) Ungefär 23 000 st.

FRAGA: Med anledning av att jag sett en rysk station på kanal 2 vore jag tacksam för svar på följande frågor: 1) Hur stor är polhöjden mellan Stockholm och Leningrad? 2) Kan antenn enligt insänd skiss vara lämplig för denna station? 3) Vilken inverkan har dubbla antenner? 4) Vad menas med folding? 5) Har det i TFA funnits någon ritning på ett episkop? B. BENGSSON

SVAR: 1) Polhöjden för Stockholm är 59° 20' och för Leningrad 59° 57'. Om ni menar skillnaden i polhöjd mellan dessa städer så är den 37'. Tecknet ' betyder minuter. 2) Ja, den antenn ni sänt skiss på förefaller gå utmärkt. 3) Med dubbla antenner erhålls en något högre antennförstärkning samt bättre undertryckning av störningar underifrån samt bättre riktungsverkan. 4) Ordet folding i samband med antenner betyder dubbel. Jämför t. ex. folding dipols, vilket enklast kan översättas med dubbla antenner. 5) En utförlig beskrivning på ett episkop var införd i TFA nr 1, 1954, vilket nummer kan fås från vår expedition för 60 öre plus porto. ■ ■



Se Sverige skofigare

KÖR RÄTT VÄG MEDRÄTTDÄCK

Säkerheten kommer i främsta rummet för varje sann bilist. Och säkerheten beror inte minst på däck. Välj därför ett däck på toppen av tekniken, ett däck, som i otaliga tävlingar hävdad sin ställning - välj METZELER, Er garanti för säkrare färd.

METZELER, har det rätta däck för varje vagn, varje väg, varje årstid - Ni är alltid på rätt väg med METZELER!



Generalagent:

AUTO LUND

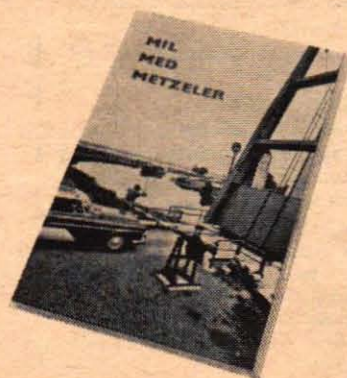
MALMÖ
Nederlag:
STOCKHOLM
GÖTEBORG
SKELLEFTÅ

Återförsäljare över hela landet

Gratis

"Mil med Metzeler" får Ni gratis så långt upplagan räcker mot porto- och expeditiionskostnader. Sänd in kupongen omgående eller senast inom fjorton dagar, tillsammans med 90 öre i frimärken.

Som bilist kan Ni uppleva Sverige på många sätt, men varken behagligare eller roligare än tillsammans med den nyutkomna boken "Mil med Metzeler", Kända författare — bl. a. Per Nilsson-Tannér, Marianne Höök, Linus Brodin, Lars Mad-sén och Hubert Lärn — skriver personligt och medryckande om "sina landskap" och ger tips om kuriosa och sevärdheter, som många annars far "värdshus förbi". Gabriel Jönsson sjunger på klingande versfötter Skånes lofv. En stor del av bokens 160 sidor upptas av utsökta fotografier, som de kända kameramännen K. W. Gullers och Gustav Hansson svarar för.



Hela familjen, inte minst barnen har glädje och nytta av denna bok om bilturism på nytt och trevligare vis. Försäkra Er om ett exemplar!

AUTOLUND AB

Postfack Malmö 1

Härmed rekvireras boken Mil med Metzeler att sändas till nedanstående adress. Jag bifogar 90 öre i frimärken för porto- och expeditiionskostnader.

Namn

Adress

Postadress

TFA 8

Direkt hem portofritt

från inköps-klubben



MINOLTA 16
10 x 14

— inkl. 2 försättslinser, dagsljuskasset, film och skinnetu i blått, rött och silver. (I guld-148 kr).

Kamera i fickformat som ger skarpa bilder. Redan en stor slagare i Sverige. Objektiv: Rokkor 1:3,5/25 mm. Bländarsteg: 3,5-4-5,6-11. 1/200 sek.

138 kr, delköp 148 kr, handp. 28 kr, 24 kr per månad.



MINOLTA AUTOWIDE

24 x 36

— en elegant småbildskamera med inbyggd exponeringsmätare direkt kopplad till både bländare och slutare. Rokkor 1:2,8/35 mm, 6-linsigt, slutare 1-1/500 sek.

350 kr, väska 45 kr, delköp med väska 425 kr, handp. 80 kr, 34:50 kr per månad.

Ni kan också beställa film — Agfa, Kodak el. Ilford.

BLIXTUTLÖSARE RAINBOW, 22 KR

METZ FOTOBLOXTAGGREGAT
184 kr, delköp 199 kr, handp. 34 kr, 27:50 kr per månad.

Sätt ett x vid det Ni vill beställa och sänd in annonsen. Då blir Ni också medlem i Inköpsklubben och får 5-dubbel säkerhet för kameran. 18 mån. utbyggd allriskförsäkring • 2 års garanti • fotolitteratur • rabattkuponger • 8 dagars returrätt.

Betalning:

Kontant

Delköp

Broschyr om

Minolta 16

Autowide

Rainbow

Metz



inköpsklubben

BROMMA 1 • TEL. 87 2116, 87 2473

Namn och adress:

.....

.....

TfA 8

Kan också köpas hos våra ombud över hela landet samt i TV-Ringens affärer.

När Ni prenumererar på TfA

sätt in avgiften på postgiro 157992 eller använd prenumerationskupongen på sid. 33!

Senaste bilnytt



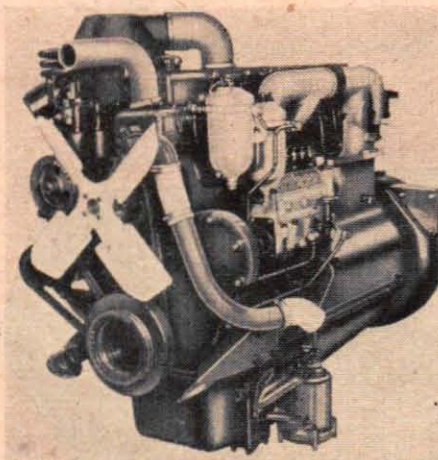
Lancia Appia visade på Genève-salongen upp ett nytt ansikte med den om Flaminia påminnande fronten som mest uppmärksammade nyhet. Under huven har motorn fått 48 i stället för 43,5 hk och utrymmet har blivit 3—4 cm större i sidled.

■ **GENOMSKINLIGT STÅL** kallas en ny glassort, som redan kommit långt på laboratoriestadiet, och som bl. a. kan tänkas komma att förändra bilarnas utseende väsentligt. Det nya materialet möjliggör helt genomskinliga takkonstruktioner, som faktiskt är lika starka eller ännu starkare än dagens. En ytterligare fördel är materialets stora förmåga att i motsats till våra dagars glas absorbera värme.

■ **MERA SMÅBILAR** än Chevrolet's, Fords och Chryslers tycks vara i faggorna i USA. Tidningen Motor Life, som hittills varit den ledande, när det gäller avslöjanden från Detroit, rapporterar att både Pontiac, Oldsmobile, Buick och Mercury har mindre bilar på försöksprogrammet. De tre GM-märkena skulle, om ryktet talar sant, tillämpa samma principer som från och med 1 år gäller för de "stora" vagnarna, dvs. man använder en grundkaross med variationer. Utgångsmaterialet skulle i detta fall bli skalet för Chevrolet's svansmotorvagn, men nu med motorn placerad fram.

■ **STARKARE PRINZ** kan man nu få för ett i varje fall i hemlandet blygsamt merpris, knappt 200 kr. NSU levererar nämligen på begäran sin minibil med sportmotorn på 30 hk i stället för standardmotorns 20. Toppfarten blir drygt 120 km/tim.

■ **PRISER SOM HÅLLER**, dvs. över hela landet enhetliga riktpriiser som talar om vad kunden får betala "på gatan", är en nyhet från GM. I priserna ingår frakt, leveransavgift, värme, stöldskydd och oms. Nyheten gäller alla GM:s europeiska bilar, och priset blir för Opel Olympia 8 980 kr, Rekord 9 785, Kapitän Standard 15 130, de Luxe 15 990, Vauxhall Victor Standard 9 520, de Luxe 10 140 kr, Velox och Cresta 13 295 respektive 14 150 kr. I flera fall innebär de nya priserna en viss prissänkning för kunden. ■ ■



Nya Volvo Titan har bl. a. fått en ny motor, som med turbokompressor blir Sveriges starkaste lastvagnsdiesel, 185 hk. Motorn är på 9,6 liter, och har fått namnet D 96 B. Titan har dessutom fått kraftigare ram och kraftigare fjädrar, vilket ökat lastförmågan med dryga två ton. Särskild avgasbroms kan levereras för den nya lastvagnen.



Säker med SOLO marin

Det känns tryggt att ha en Solo-marin motor i båten... Den går jämnt och säkert i alla väder och är ekonomisk i drift. Starten är alltid lätt och ögonblicklig, gången tyst och lugn. Solo marin är resultatet av över 40 års erfarenhet och den är testad för de hårdaste strapatser. Finns från 2½—28 hk.

Begär broschyr!

BRODERNA SKOOGS MOTOR-FABRIK AB - BORLÄNGE



Renare händer

ger nya Fenom med BACTERICID — ett bakteriedödande ämne som även verkar lukt borttagande.



Även Ni vinner på Husqvarna...

Husqvarna vinner 9 tävlingar av 10



Tävlingsstatistiken visar att Husqvarna vinner i 9 tävlingar av 10, där märket ställer upp. Här är resultat från samtliga svenska motocross-tävlingar 1958. Även i internationella sammanhang har Husqvarna under året gjort mycket bra ifrån sig.

Motocross-tävlingar i Sverige 1958:

47 tävlingar	
1:a placering	42 gånger
2:a " "	31 " "
3:e " "	27 " "

Tävlingsresultaten talar sitt tydliga språk om Husqvarnas prestationsförmåga — det gör också försäljningsstatistiken: varannan motorcykel som säljs i Sverige är en Husqvarna. Märket som vinner 9 tävlingar av 10 är märket för Er som vill ha ut mest för Era pengar när Ni köper en mc. Husqvarna vinner i *alla* avseenden — *Ni* vinner på Husqvarna.



SILVERPILEN

175 cc motorn ger god toppfart och blixtrande acceleration. En stark och tillförlitlig mc i elegant utformning — en helsvensk segermaskin i världsklass!

Husqvarna

Teknisk PRESSREVY

● **DATAMASKINER** blir namnet på alla med "minne" utrustade maskiner för behandling av data, vilka automatiskt kan anpassa sitt arbetssätt efter under bearbetningen erhållna resultat genom modifiering av det i minnet lagrade programmet. Det nya namnet på de maskiner, som tidigare kallats "elektronhjärnor" etc. har föreslagits av en normkommitté, som tillsatts av Svenska Elektriska Kommissionen.

● **ATOMGENERATOR:** Den lilla atomgenerator som den amerikanska atomenergikommisionen nyligen demonstrerade för president Eisenhower kan komma att få stor betydelse som kraftkälla i framtida rymdraketer och rymdfarkoster. En atomgenerator på 2,3 kg, som drivs av 2/3 gram av radioisotopen polonium, kan leverera lika mycket elektricitet under sin verkningstid på 280 dagar som 650 kg vanliga batterier. Snap III, som generatören kallas, har inga rörliga delar och är bara 11 cm i diameter och 14 cm hög. Den första modellen har kostat 15 000 dollar att framställa och grammet atombränsle kostar 30 000 dollar. Vid serieproduktion räknar man dock med att få ned priset till ca 200 dollar och ersätta den dyrbara polonium-isotopen med billigare atombränsle.

● **UNIKT:** Då Aescas Tidning på initiativ av J. Sigfrid Edström utkom med sitt första nummer i januari 1909, var det första gången som en företags-tidskrift över huvud taget utgavs i vårt land, skriver direktör Åke T. Vrethem i Aescas Tidnings jubileumsnummer, en liten nått sak på 120 sidor.

● **TEKNIKER** vid General Electric's atomanläggning i Hanford, USA, har konstruerat ett nytt instrument för identifiering av olika typer isotoper. Detta ytterst känsliga instrument kallas för masspektrometer och med dess hjälp kan man nu avslöja identiteten hos alla typer av isotoper. Det finns åtskilliga slags isotoper, och det kan nämnas att det t.ex. finns 17 olika sådana i bly. General Electric's tekniker säger att en isotops atomvikt är ett lika säkert avslöjande av dess identitet som fingeravtrycket då det gäller en människa.

● **ULTRAHÖGT:** Världens kraftigaste "HI-FI-anläggning" används nu av flyg- och raketindustrierna i USA vid testning av vissa delar. En del ljudvibrationer från t.ex. jet- och raketmotorer kan förorsaka skador på vissa känsliga komponenter i flygplan och raketer. Vid General Electric's ljudtestningsavdelning, vilken består av ett ljudisolerat rum med sju väggar, som byggts så att inga av dem är parallella, testas bl.a. delar som ingår i noskonerna till Jupiter-raketerna. I detta rum sitter tre 600 watts högtalare som återkastar ljud, som är 300 gånger starkare än de som en vanlig HI-FI-anläggning maximalt kan prestera.

● **AMBULERANDE** atomkraftverk står på programmet i Sovjetunionen. Man håller redan på att lägga sista handen vid tillverkningen av utrustningen för ett ambulerande atomkraftverk med en s.k. vatten-vattenreaktor med en effekt på 2 000 kW. Reaktorn är placerad i en behållare med 1 m diameter och 2,2 m höjd.

Illustrations: A red car at the top, a red car on the left, a scythe on the left, a box of matches at the bottom left, and a red biplane at the bottom left.

Clues (some in Swedish):
 - FÅ E J BIL VÄGA
 - KAN BIL BYGGAS PÅ
 - PÅ-HITTIG "FÄDER"
 - LVD-LÖS FÖR-FÖRTNING
 - VID OPERA-TION
 - BANKA SEJIGT
 - LUFTIG
 - PÅ PLAN
 - FINA FÖRE KICKING
 - PBOV KALL
 - SVANG
 - VÄXER
 - TA TILL FLYKTEN
 - TUB
 - OBE-BÖDD
 - IRRITERA
 - PÅ FLA-SKA
 - NY HET-ER
 - DEYCK
 - FRAK-TILL
 - VAR SVÄLL
 - ALLA KÖPARE

Words in the grid: MUSIK, STAKE, PLOCKA IN I SITT SAMMANHANG, GÅR ATT SÄLJA, ROS TIG, RÅCCA, NA, ÖR ON, OBOJD, R G, LITER DB, GISSA, ANA, FRAN FÄR, ATT TVÄTTA, KAR, RADIO-STATION, FÖLD AV FÖR LITE OLJA, NAHN I NORDBIK SAGA, MITT I HJUL, BIL, N N, FLEA SIFFROR, VÄGA TYST, TIGA, SA, SVENSKA, TÄVLING, NY HET-ER, FÖRE TVÄ, ET, OM ANDRA, FÄRE, FÖR, VAR SVÄLL, LYD, TFA:S, LÅSARE.

TfA-KRYSS 8

Vi delar ut ett förstapris på 50 kronor och dessutom två priser på 25 kr. Insänd krysset ifyllt eller en avskrift tillsammans med tävlingskupongen nedan till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3. Märk kuvertet "TfA-Kryss 8". Krysslöningarna skall vara Teknik för Alla tillhanda senast den 1 maj 1959.

Tävlingskupong TfA-Kryss 8

Titel

Namn

Bostad

Postadress

Illustrations: A factory at the top, a landscape with a house at the bottom left, a horse at the bottom left, and a horse-drawn carriage at the bottom left.

Words in the grid: FABRIKK, IDEALEN, SOLTAKA, KRASSOD, SPANTANTA, KÅRANTAND, RIEERO, BILISTDA, SNÖVÄDLIG, ALPTERRANG, BARNUKAS, KRONAANTIK, ORDNARKIKA, DREBANDP, ENNÅBALSAS, NAHASTKRAFT.

Stockholmarna vann

TfA-KRYSS 5: Först öppnade rätta lösning hade insänts av Lennart Johansson, c/o Holm, Roslagsgatan 13, 3 tr, Stockholm Va, som därmed vann 50 kr. De två 25-kronorspriserna gick till Ingvald Nilsson, Menstråsk, Norsjö-Vallen, och Birger Ringström, Frejavägen 4 a, Falun.

BILREPARATÖRS-

kurser samt traktor- och bilrikt-
ningskurser om 4 mån. Fullständig
bilverkstadsutrustn. Teori med still-
film. Platsförmedl. Prospekt mot
2 porten.

Skövde Praktiska Skola

Tidan. Tel. 700 84

KLG F75

**mopedstiftet
som håller**

En verklig GULDGRUVA

att ösa ur är Teknik för Allas handböcker —
en serie som bör återfinnas på alla teknik-
bitnas bokhyllor. I handböckerna bjuds på
trevlig och underhållande läsning, för att inte
tala om de inslag i serien vilka kan betraktas
som nästan oundgängliga som uppslagsverk!

Svensk Teknisk Ordbok. 6 000 tekniska
ord, termer, uttryck, med definitioner,
uttals- och tonviktsbeteckningar. Inb.
Pris kr 12:75.

Mekanikern. TFA:s yrkeskurser i svarv-
ning, borrar, hyvling, fräsning och
slipning. Av O. Ekberg. Inb. Pris kr
14:50.

TFA-HANDBOK NR:

1. Räknesticken och dess användning. Av T. Porsander. 2:50. 14 uppl.
2. Elektriska ackumulatörer. Konstruktion — Skötsel — Laddning. Av T. Porsander. 4:25. 6 uppl.
4. Omledning och beräkning av småmotorer. Av T. Porsander. 4:25. 10 uppl.
9. Alla matematiska formler — en populär matematikhandbok. 5:70. 6 uppl.
10. Svarvboken. Av T. Porsander. 3:25. 5 uppl.
11. Maskinritning. Av R. Tegström. 3:—, 4 uppl.
- 12—13. Modelljärnvägen. Del I och II. Av C. E. Nordstrand. 4:90. 4 uppl.
14. Genvägar till snabbriktning. Av J. Almqvist. En oundgänglig hjälpreda vid det praktiska räknearbetet. 4:25. 4 uppl.
15. Att laborera hemma. Del I. Laborationshandledning med 150 kemiska försök. Av I. Bolin och B. Gustaver. 3:75. 2 uppl.
16. Motorbåten. Av R. Kock. Oumbärlig för alla nuvarande och blivande motorbåtsägare. 5:50. 2 uppl.
17. Att laborera hemma. Del II. 114 försök i organisk och fysisk kemi. Av I. Bolin och B. Gustaver. 3:75.
20. Dyk. Av Gunnar Nordanfors. Råd och anvisningar i undervattenssimning, undervattensfotografering och undervattensfiske för amatördykare. 4:75.
21. Perspektivteckning av maskiner och mekanismer, röntgenteckning och sprängda bilder. Av Olle Norellus. I lamnerat omslag. 7:50.
22. Elektronik för nybörjare av Hjalmar Larsson. En lättfattligt upplagd, rikt illustrerad bok, som kan göra den inom elektroniken helt obekvämd till något av expert på området. I lamnerat omslag. 8:25.

Rekvistionskupong till höger.

Kvinnan och tekniken

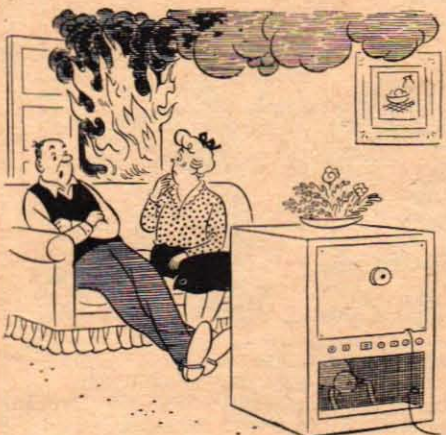
Kvinnans små egenheter tycks vara ett
outfömligt motiv för skämttecknarna. Här
ger amerikanen DON TOBIN några små
smakprov på kvinnan i teknikens tidevarv.



— Emma lilla, gå in är du snäll. Du gör mej
bara nervös...



— Vad var det du sa' att ni kallade den där
knopen när du var scout?



— Dämpa ner dej, Agnes! Vi väntar på pausen
innan vi ringer efter brandkåren...

CONNOISSEUR

marknadens bästa Hi-Fi-spelare. ÖVER-
LÄGSEN — PALITTLIG — HÖGKLASSIG.

Generalagent:

AB TJERNELDS RADIOFABRIK

Hudiksvallsgatan 4, 5 tr. Stockholm Va.
Tel. 33 03 80, 33 03 70



NY

MC-KATALOG

Insänd 1:50 i
frimärken samt
namn och adress
så kommer vår
nya 144-sidiga
katalog på pos-
ten. Innehåller
den största sor-
tering av reserv-
delar, tillbehör,
verktyg m. m.
för mopeder och
motorcyklar.

Beställ katalogen i dag det lönar sig!

**CYKEL & MOTORFIRMAN
O.E. SÖDERSTRÖM**

ÖRNSKÖLDSVIK

1-FAS MOTORER

1/6 hk, 1 400 v/m, 220 V. Utförsäljes
till kr 50:— pr/st.

FIRMA J. MOBERG

de Geersgatan 14, Stockholm No.

**TA ETT GOTT RÅD
AV EN FACKMAN:
Nya
Mustang 596?**

Ja, den är helt
enkelt fan-
tastisk!

AB TRELLEBORGS VELOPCEP-FABRIK

REKVISITIONSKUPONG

Från Teknik för Alla, Box 3137, Sthlm 3,
rekvireras mot postförskott (varvid porto
tillkommer)

..... ex. TFA-Handbok nr

..... ex. TFA-Ritning nr

..... ex. TFA nr

..... st. Fantomantenn

Namn:

Bostad:

Postadr.: TFA 8/59

Insändes i kuvert, frankerat med 30 öre.

LESLEY SHANE



JASA, DÄR ÄR DU, ELLIS!
DU SER BEKYMRADE UT!



JAG TÄNKTE TA EN TUR
TILL RUNT BANAN.
FÖLJER DU MED,
PAPPA?
JA VISET.



DET ÄR SÄNT SOM GÖR EN STJÄRNFÖ-
RARE. ELLIS TRENT KAN MONTELEMA-
BANAN BÄTTRE ÄN NÅN
ANNAN - HAN HAR STUDERAT
DEN HELA DAN - MEN
DET RÄCKER INTE.

SOM FÖRARE
ÄR HAN NOG BRA -
MEN SOM MÄNNI-
SKA --!



VAD HAR DU FÖR
BEKYMNER,
POJKE?



JÄ JAG MINNS DET, OM EN FÖRARE KOMMER
FÖR LÅNGT UT DÄR OCH HÅLLS KVAR
AV EN EFTERFÖLJANDE VAGN, DÅ
KÖR HAN AV VÄGEN, ELLER...
ELLER-!

DU MINNS KURVAN
STRAX BORTOM CHATEAU ROCHE?
HUR DEN LUTAR-



HÄR MENAR JAG - ANTINGEN
KÖR HAN DÄ AV VÄGEN
ELLER KOMMER RAKT
FRAMFÖR DEN ANDRE!



DÅ MÄSTE JU DEN
EFTERFÖLJANDE FÖRAREN
MED AVSIKT TRÄNGA UT
HONOM - MED RISK ATT
SÄRLY RÄKA ILLA UT!

DET KAN TÄNKAS,
ELLIS - OCH HAN
KANSKE INTE
FINGE NÅT VAL
HELLER, MEN
SITUATIONEN
ÄR OSÄNNOLIK.

HMM - DET
MÄSTE JAG
UNDERSÖKA
SJÄLV...



VISST - DET ÄR DÄRFÖR
JAG SEGRAR. STANNA
HÄR OM DU ÄR
RÄDD, PAPPA. JAG
KÖR FORT -
MYCKET
FORT!



HAN ÄR VID BYN. HAN
SVANGER - MEN VARFÖR
MÄSTE HAN GÖRA
DETTA?



OM JAG VINKADE ÅT MILT ATT
KÖRA FÖRE MEJ HÄRIFRÅN,
SEN TRÄNGDE HONOM I
KURVAN, SÅ HAN KOM HIT...



...DÄR SEN KURVAN LUTAR MÄSTE
HAN DÄ ANTINGEN GÅ AV VÄGEN
ELLER KÖRA FRAMFÖR MEJ. MEN DÄ
VET JAG DET OCH BROMSAR UNGEFÄR
HÄR - GER HONOM BARA EN
TÖRN, SÅ HAN KRASCHAR...



BUCK ROGERS



BUCK, DE BESKJUTER OSS
OM VI FÖRSÖKER
UNDKOMMA!



DET
GÖR DE
SÄKERT!



DE HAR SATT FÄST OSS
FÖR ATT VI KOM HIT UTAN
PASS! MEN JAG HAR
ANDRA PLANER! SLÅ PÅ
SUPERBRÄNSLET!
SKA
SKE!



HÅLLÅ JORDSKEPP! NÄR VI KOM
MER TILL MILITÄRBÄSEN, LANDAR
NI FÖRST, STIGER UR OBEVÄPNADE
OCH VÄNTAR PÅ OSS. FÖRÅD, VI UPP
UPPFATT
TÄT!



OKEJ, DÅ SÄJER
VI ADJÖ!



SE! DE
SKJUTER,
BUCK!
JA - MEN SOM
JORDMILITÄR
KAN JAG INTE
BESVARA ELDEN!



DET KUNDE LEDA TILL KRIG MEL-
LAN JORDEN OCH SATURNUS!
NEJ TAK!



VI HÅLLER OSS TILL KAPPLÖP-
NING - DÄR HAR VI SATURNUS
MÄNAR SOM PÅ BESTÄLL-
NING!



JORDSKEPPET HAR
STARK FART OCH EN
GOD PILOT - JAG TRÄF
FAR INTE PÅ LÅNGA
HÅLL

JAG SER DET! MEN
SE - DE FLYGER MOT
MÄNE 316 - EN AV
VÅRA HUVUDBASER!



DÄ ÄR DET FINT -
S. O. S. MÄNBAR 316...
FÄLLAN ÄR GILL-
RAD! NU FÅR JORD-
FÄRLIGA JORDSPIONER PÅ
VÄG MOT ER... DE FÅR INTE
UNDKOMMA. DET VAR ALLT!
NINGAR KLIPPTA!



TV-masten i Hörby blir Europas högsta byggnadsverk: 320 m mot Eiffeltornets 300. Arne Gustavsson och Kiko Lethonen från Stockholm sisslar med det halsbrytande jobbet att foga ihop triangelsektionerna. I toppen är masten bara 240 cm bred.



Mitt uppe i de fascinerande projekten med satelliter och månkraketer görs även uppfinningar för vanligt folk. Stimulerad av påsken (?) har en tysk uppfinnare nyligen presenterat en kul form av äggskärare, som delar hårdkokta ägg i sex klyftor.



En ny köksfläkt har introducerats av AB Bahco i Stockholm. Den är försedd med metallkapslad motor på 40 W och har inbyggd strömbrytare. Den tystgående fläkten kan placeras i taket. Spjället ger viss ventilation även då fläkten inte körs.



General Electric har nu fått fram en helt ny typ av ljusrörslampa, som man räknar med blir framtidens taklampa. "Ljusskivan", som ännu är på experimentstadiet, mäter 30 cm i fyrkant och är 3 cm tjock. I förgrunden visas vanliga ljusrör.

Teknisk rundhorisont



I förra numret berättade vi om några nya och praktiska båtillbehör från Rös-Marin i Stockholm. T. v. ser vi det nya amerikanska polyeten-lågvrivet, som kan splittas i en handvändning med hjälp av ett enkelt specialverktyg. "Nålen" sticks in, och när den dragits ut är splitsen klar. T. h. ser vi två frihållare av Polvas mjukplast. Fjädringen regleras helt enkelt genom att man fyller på vatten. Plastfrihållarna kan även användas som vattenbehållare.



Convoplane kallar Goodyear detta vertikalstartplan, som för närvarande undergår aerodynamiska prov hos Goodyear Aircraft Corporation i USA. I de fjocka vingarna finns rotorerna, som dirigerar luftströmarna antingen uppåt eller nedåt. Luftströmarna dirigeras genom jalousi-liknande anordningar på vingarnas ovansida och undersida. På planet längst ned t. v. är ving-jalousierna öppna och ger vertikalstartplanet helikoptergenskaper.



En åtta transistorers reseradio, som tar in även avlägsna stationer under resor med flyg, bil och tåg har presenterats av General Electric. Apparaten, som kallas "Cross-Country" kan användas i 500 timmar utan att ficklampsbatterierna behöver bytas.

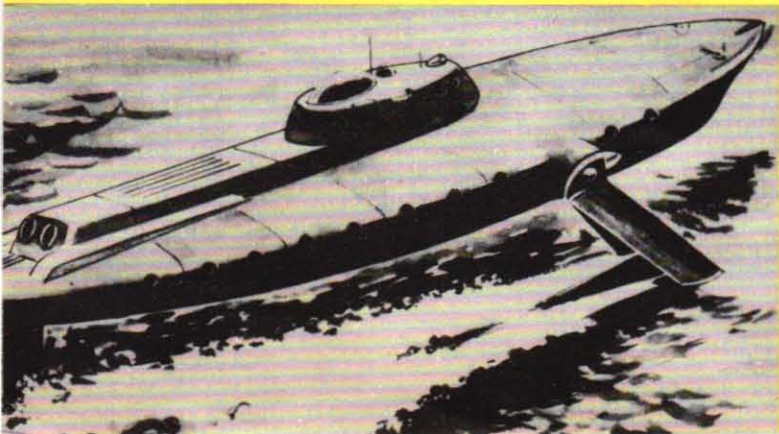
Dr J. C. Kelly vid Westinghouse studerar här en amerikansk solgenerator, som direkt omvandlar solvärme till elektricitet. Man räknar med att sådana termoelektriska apparater blir användbara i satelliter.

Den amerikanska flygplansfabriken Grumman håller nu på att bygga en bärplansbåt på 100 ton för den amerikanska flottans räkning. Samtidigt utarbetar man planer på ett atomdrivet och "ubåtssäker" bärplansfartyg med stor lastförmåga.



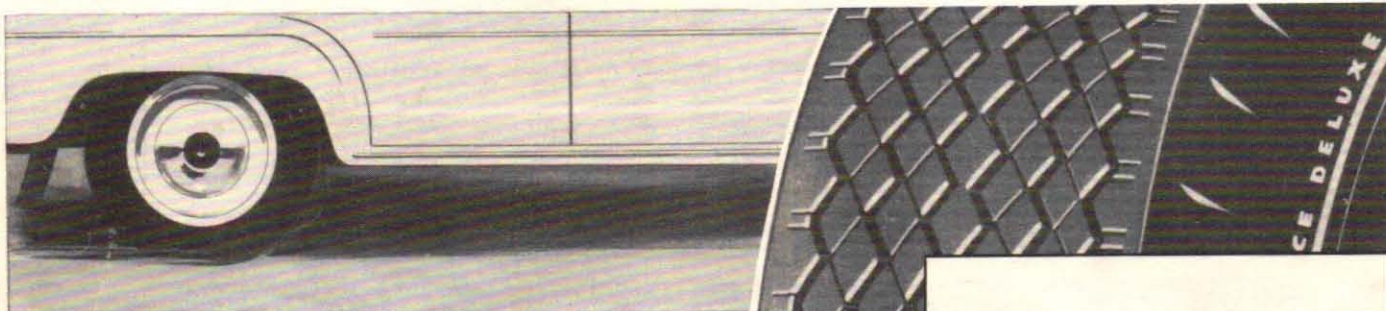
Syd-Amerikas största byggnad blir denna skyskrapa av glas och aluminium i Rio de Janeiro. Bland finesserna: "Hängande trädgårdar", tak för helikopterlandning, 18 elektroniska hissar, vattenverk och 12 rulltrappor för 60 000 passagerare/tim.

Tält av papper är sista skriket på den amerikanska campingfronten. Ett 2-manstält av denna typ väger bara 2 kg och är både vattentätt och eld-säkert. Priset för papperstältet, som kan kasseras efter semestern är f. n. rätt högt — eller drygt 300 kronor.





Er komfort och säkerhet beror på däck!



Byt till säkerhet, byt till Goodyear Service DeLuxe

TRIPPEL-HÄRDAD

Super-Rayon Cord

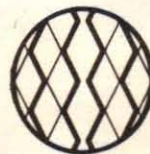
Goodyear Service DeLuxe har Trippel-Härdad Cord av Super-Rayon och samma, fullständigt utprovade mönster som det för ett år sedan introducerade Service DeLuxe-däcket med nylonstomme. Det nya säkerhetsmönstret ger Er maximal trygghet. Goodyear Service DeLuxe tillverkas slanglöst, men finns även med slang. Säljs av Goodyear-återförsäljare över hela landet.

Över hela världen — liksom i Sverige — färdas fler människor på Goodyear än på däck av något annat märke.

Nytt säkerhetsmönster



Ni startar mjukt — skarpkantade romnabbar griper tag i vägbanan — däcken slirar inte.



Ni kör ekonomiskt — däcken har "ekonomi-mönster" — håller längre. Och Ni kör mjukare, tystare!



Ni bromsar säkert — tusentals skarpa kanter griper tag i vägbanan — snabbt, rejält, säkert!

GOODYEAR

GOODYEAR GUMMI FABRIKS AKTIEBOLAG Huvudkontor i Stockholm · Fabrik i Norrköping · Återförsäljare över hela landet