



MOTOR · RADIO · FLYG · HOBBY

TEKNIK

FÖR ALLA



Nr
15
20 juli—3 aug.
1956

Jul **75 öre**
i Danmark och Norge
1:50 kr

Skånska atomskördar

*Tekniskt kryss | Sommarlätt tävling
med fina priser*

SE TILL ATT NI HAR TFA

med er på semestern

Delta i vår sommarlätta tävling och tekniska storkryss

Många fina priser att vinna

Prenumerera på

TEKNIK
FÖR ALLA

TIDNINGEN FÖR DEN MODERNA FAMILJEN

TEKNIK
FÖR ALLA

ger en lättläst skildring av de fascinerande tekniska framgångar som omskapar vår värld.

Följ de regelbundet återkommande artiklarna:

Ägaren testar bilen

Plats för uppfinningar

Teknisk rundhorisont

Händigt folk

Staffan och Pellekrikus m.m.m.m.

NORDENS BÄSTA POPULÄRTEKNISKA TIDNING

Undertecknad prenumererar på **TEKNIK** för ALLA 1956 att sändas mot postförskott
☐ Helår 16:50 ☐ Halvår 9:—
fr. o. m. den
(sätt X i ruta för önskat alternativ).

Namn

Adress

Postadr.

TFA 15 -56. VAR GOD TEXTA!

Frankeras
ej. TFA
betalar
portot

TEKNIK för ALLA

Box 3137
STOCKHOLM 3

Lösen

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 237
Stockholm 3

TFA

Äktvett

Det är mycket glädjande att den rekordartade semestertrafiken i juli förflutit lugnt. Aldrig tidigare har så

Motorsemester i år

många svenskar semestrar i bil eller på mc, skoter och moped, men trots detta har trafikapparaten klarat påfrestningarna. Det har talats om bilköer på riksettan, som varit mer än tio mil långa, men stockningarna har ändå varit obetydliga och man har inte behövt köra på lågväxel. Myndigheternas positiva uttalande om semestertrafikanternas goda trafikkultur har fullt fog.

Triumf i speedway

"Sverige främst i motorsport" skrev TFA i förra numret och skildrade speedwayförarnas VM-framgångar. Sedan dess har de svenska speedwayessen vunnit ytterligare framgångar och bl. a. belagt alla tätplatser i VM-uttagningarna i Norge och överraskande slagit det engelska A-landslaget. De svenska segrarna på Wembley och Wimbledon kom som en chock för britterna, som från början ämnat sätta in ett div. III-lag i landskampen. Englands seger i Norwich var visserligen ett litet plåster på sårerna för dem, men Sverige vann i alla fall den första officiella speedwaylandskampen mellan de båda länderna.

Det har ansetts som obligatoriskt att England varje år ska hemföra VM-kronan i speedway, men det är inte att undra på om både deras tävlingsförelare och ledare nu börjat fundera över var VM-segern ska hamna i år. Blir det i Sverige?

Owe Fundin, den mest framgångsrike föraren i landskampen och VM-uttagningarna, har blivit föremål för en unik hedersbetygelse. Vid den match som utkämpades i Southampton uppstod en kritisk situation, då den brittiska stjärnan Bradley låg framför svenskarna. Fundin klarade situationen och förhindrade en svår olycka, men gick miste om heatseger. Speedway Control Board har i ett brev till Fundin framfört ett tack. "Sådant osjälviskt och sportsmannamässigt handlande — dessutom utfört under vissa risker för er själv — är ett strålande exempel för den internationella speedwaysporten, en gren som ni är en mycket värdig representant för", heter det i skrivelsen.

VM och EM

Stortävlingar i teknisksportgrenar förekommer nu slag i slag. Rävjägararna har tävlat i Belgrad och när de kommer hem från jugoslaviska huvudstaden blir det landskamp mot Norge i Stockholms-trakten.

Modellflygarna rustar för att ta emot världseliten i Höganäs den 19 augusti och SMU förbereder VM i modellracing, som går i Västerås 5 augusti.

Golfboll med radio



SIGNALERANDE GOLFBOLL. Leif Åberg, Söbyholm, Landskrona, är golfspelare och har utvecklat en golfboll som sänder ut t. ex. radiovågor, så att man sedan skulle kunna lokalisera den med hjälp av en mottagare. Men varför inte komplettera anordningen, så att hålet signalerar till sig bollen, när den kommer i närheten?

Boxboll som slår



BOXANDE BOXBOLL anser Kenneth Helmersson i Eskilstuna vara en passande uppfinning. Boxbollen bör ju rimligtvis inte bara ta emot stötar utan då och då prova boxarens förmåga att gardera sig. Men sätt inte i för stark motor.

Mot smutsiga skor



DAMMSUGANDE DÖRRMATT vore en idealisk present för flerbarnsfamiljer tror Gunnar Andersson, Källgatan 3, Söderhamn. Mattan skulle suga smuts och damm från skosulorna, när man trampade på den, och sedan skulle den tömmas precis som en dammsugare.

Ljudisolerat piano



PIANO MED HÖRLURAR och perfekt ljudisolerung "utåt", ja vore inte det en människans välsignelse? Jan Erik Odenbalk, Sollentuna, kommer med förslaget, som han speciellt tänkt sig för övande pianister. En högtalare i pianot skulle kunna kopplas på, när färdigheterna ska demonstreras. Om ljudisoleringen blir en dyr historia, så skulle nog grannarna kunna förmås att lämna ett bidrag.

PLATS FÖR UPPFINNINGAR!

Har ni en idé?

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

Lätt att parkera



PARKERINGSHJUL PÅ BILEN skulle underlätta parkering i stan. Förslagsställaren, Fred Carlén, Fredsgatan 8 B, Ludvika, tänker sig ett tvärsällt hjul i höjd med bakaxeln. Med hjälp av hydraulik skulle hjulet kunna sänkas ned tills bakhjulen mister kontakten med marken. Sedan sätts tvärsjället i gång via en specialväxel — och vagnens akterparti glider behändigt in på parkeringsutrymmet. Fiffigt, eller hur?

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

TEKNIK
FÖR ALLA
TEKNISK REVY

Pren.-pris helår 16:50 kr, halvår 9:— kr. Postgirokont. 15 79 92. Utkommer varannan fredag.



OMSLAGSBILDEN

visar "världens modernaste segelbåt", en svensk hobbybyggd båt med skrov som på en racerbåt och segel som en flygplansvinge. Se sid. 17.

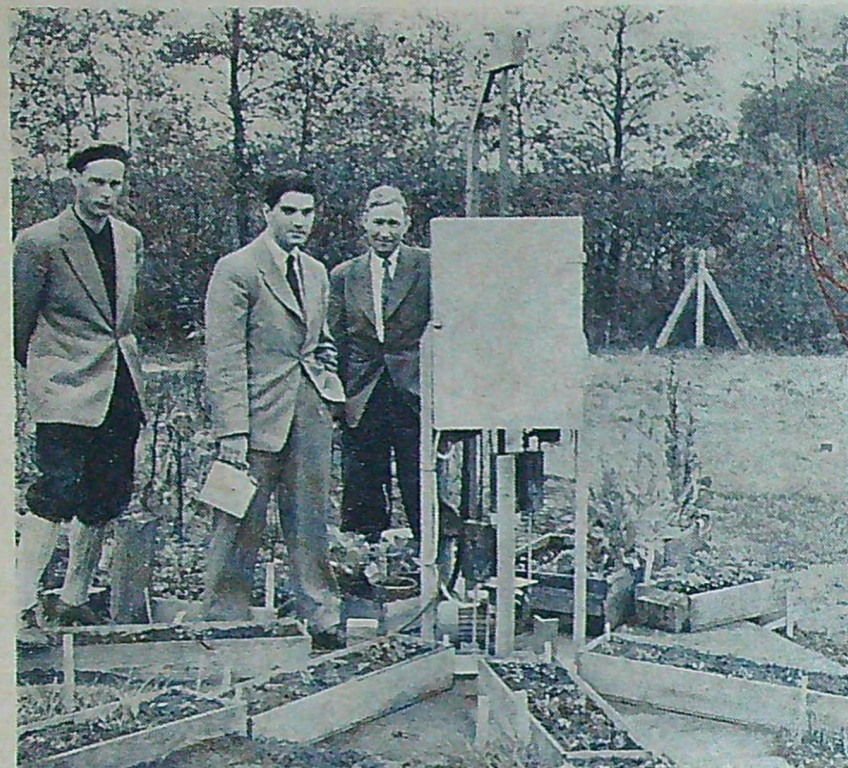
Nr 15. 20 juli—3 aug. 1956. Årg. 17.

REDAKTIONSKOMMITTÉ: föreståndaren för Tekniska museet intendent Torsten Althin; verkst. ledamoten 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 Skoldbeeg.

RED. OCH ANSV. UTG. Olle Edner.

Nästa TFA-nr kommer 3 aug. 1956.

(Eftertryck av innehållet förbjöds!)



Bengt Svedberg

Skånska atom- skördar

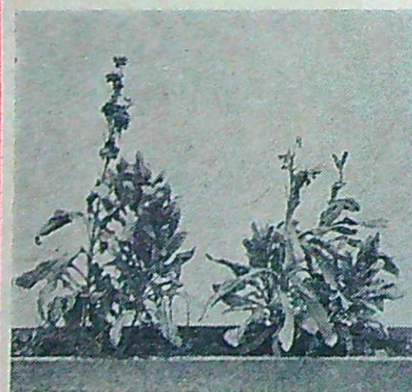
En intressant skildring från anstalten för frukt-trädsförädling i Skåne, där gammabestrålning används i växtförädlings syfte.

Ovan: Den gammastrålade koboltkanonen vid Balgärd utanför Kristianstad demonstreras av växtförädlingsanstaltens chef, fil. dr Nils Nybom (i mitten med geigerräknare i handen) för ett par växtbiologer. Koboltpreparatet, som kan fjärrmanövreras från grunden till det inhägnade området, är här upphissat bakom strålskyddet överst. Med 15 cm tjocka blyklotsar kan strålningen varieras i olika sektorer. I bakgrunden t. v. skymtar en häck som delvis dödats av strålningen.

Det står en koboltkanon därute på den skånska slätten, där som "sadesfalten böja sig för vinden". Geigerräknaren börjar ticka allt intensivare redan när man befinner sig på flera hundra meters avstånd. Men koboltkanonen är omgiven av flera stängsel med varningsskyltar för radioaktiv strålning. När man läser upp grunden till det inhägnade atombestrålade området, träder automatiskt en mekanism i funktion så att koboltkanonen hissas ned i ett avskärmande blyhölje — och samtidigt reduceras geigerräknarens tickande till nästan normal nollnivå.

Man kan nu beskåda gammastrålningens skadliga och nyttiga verkningar inom "gamma-fältet" som är cirkulärt med en radie av ca 15 meter. Man kan se hur olika växtarter har olika strålningsskänslighet beroende på olika storlek hos kromosomerna — dessa de minsta levande strukturer, som för ett i viss mån självständigt liv, som bland annat innehåller arvsanlagen och som finns hos allt levande väsen utom vissa bakterier och alger på allra lägsta stadium. Man kan se en tom rabatt på några meters avstånd från gammakällan — där planterades för ett par år sedan en

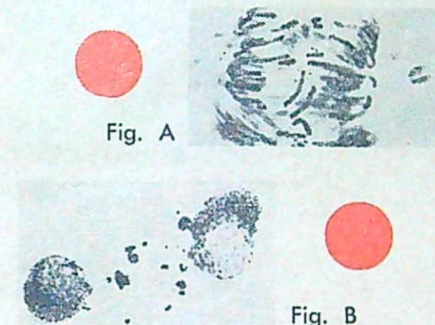
Gammastrålning kan ge växterna större livskraft



Jämförelse mellan obestrålade (ovan) och bestrålade (t. h.) plantor av några växtarter. De sistnämnda har från koboltkanonen mottagit stråldoser varierande mellan 35 och 90 r/dag. Man kan märka hur gammastrålningen hämmat växtförmågan och inverkat olika på olika delar av växten. Ett par arter har även helt dött under. Stråldoserna har varierats med hjälp av blyskärmarna.



Ovan: En s. k. växtslätsmutation åstadkommen genom atombestrålning av fröna. Växten heter gul sötlupin och ses t. v. i normalt tillstånd och t. h. i form av en mutation med förändrat växtslätt och förgrening. Arvsanlagen har genom bestrålningen förändrats och vid förökningen av den nya arten kommer de nya egenskaperna att bibehållas. PÅ SAMMA SÄTT KAN MAN GENOM ATOMBESTRÄLNING SKAPA NYA DJUR- OCH MÄNNISKOARTER — FASTÄN TYVÄRR I DE FLESTA FALL MED EGENSKAPER FÖRÄNDRADE I ÖGYNNSAM RIKTNING.



På dessa tidigare ej publicerade bilder ser man hur kromosomerna hos en växt — rospetsarna hos lök — under inverkan av bestrålning, eller behandling med kinolin, som även går bra i detta speciella fall, delar på sig och grupper av dotterkromosomer samlas mot ett par "poler" (A). Därefter koncentreras kromosomerna i ett par kärnor medan kromosombitar har lämnats utanför kärnorna (B). Arvsanlagen, som påverkas vid kromosombehandlingarna, sitter i kromosomerna som pärlor i ett pärlband. De längsta kromosomerna är 1000 μ och bilderna har tagits av forskarna Tjio och Levan.

träddart, som helt dödats av strålningen. Men litet längre bort ser man låga tallplantor, som har motstått strålningen — den härdiga tallen tål även atombestrålning bättre än många andra trädslag, tack vare att den har mindre kromosomer.

Man ser också en häck som växer i radiell riktning ut från strålningskällan — närmast källan är den död, det är bara rötterna som lever, men ju längre bort man kommer, ju mer gör sig dess livskraft gällande.

Och man kunde tillägga — de svarta och förtvinade buskarna och träden härute på den sommarfagra skånska slätten är resultatet av samma förödande be-

(Forts. på sid. 31.)

RÄVJAKT mot NORGE

I år har det i Sverige jagats flera rävar av flera jägare än någonsin tidigare — dvs. flera i terrängen dolda radiosändare har uppspärrats av flera pejlmot-tagarförsedda tävlande än förr om åren. En landskamp mot Norge i Stockholms-trakten står på årets tävlingsprogram.



Var tredje rävsax i vårt land är en "folksax" från Elfa. Den syns t. v. på bilden med sin batterilåda. Rävsaxen t. h. har ferritantenn och inbyggda batterier och debuterade den 9 juli i Belgrad, där tre svenska rävjägare tävlade mot sina jugoslaviska kolleger.

Två stora rävgareevenemang äger rum om omkring en månad. Den 19 augusti blir det landskamp mot Norge. Förra året vann svenskarna i Trondheim och lade beslag på alla de sex första platserna, varför man kan vänta sig att våra vänner norrmännen i år kommer att kämpa hårt för revansch. Landskampen arrangeras den här gången av Stockholms rävjägare.

Nästa stora arrangemang blir svenska mästerskapen de två första dagarna i september. Arrangör är Norrköpings Radioklubb. Tidigare har fyra SM hållits, i Västerås, Näs-sjö, Stockholm och Karlskrona.

Men runt om i landet förekommer också mindre tävlingar, i Stockholm cirka 15 per år. De ordnas vanligen på söndagsförmiddagar men ibland även på vardagskvällar. Bana brukar fågelvägen vara någonting mellan 3 och 7 km. Ibland arrangeras rävjakter i samarbete med motorklubbar.

Åtskilliga är de som samlat ihop till-

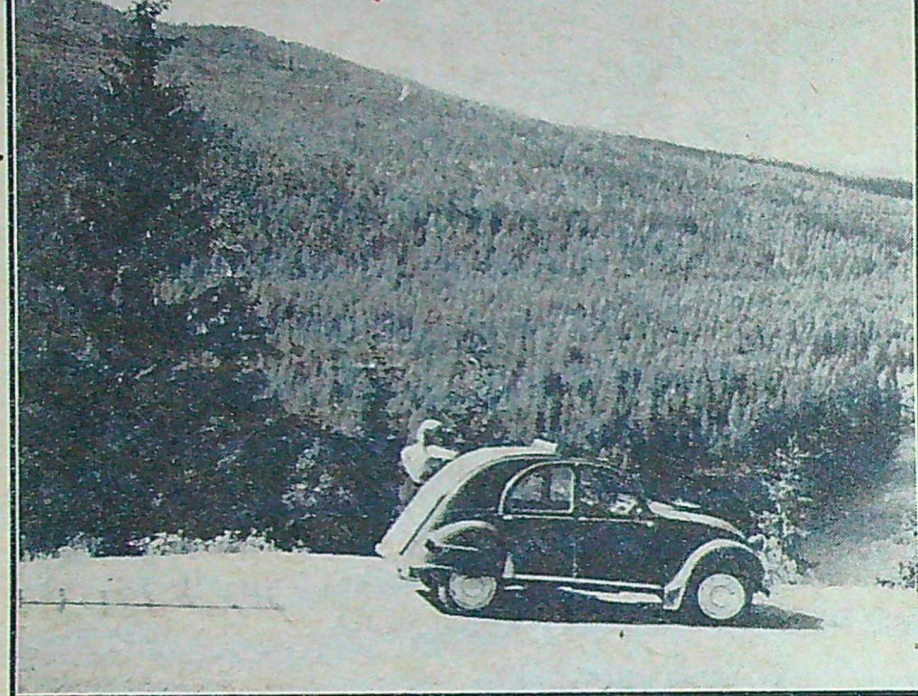
(Forts. på sid. 25.)



Ovan: 1955 års Stockholmsmästare, SM51Q Alf Lindgren, med sin "folksax", vars konstruktör han är.

T. v.: Svenske Junjormästaren och segraren i förra årets Norge-kamp, SM5AKF Bosse Lindell.

Ett år med TFA-vinst



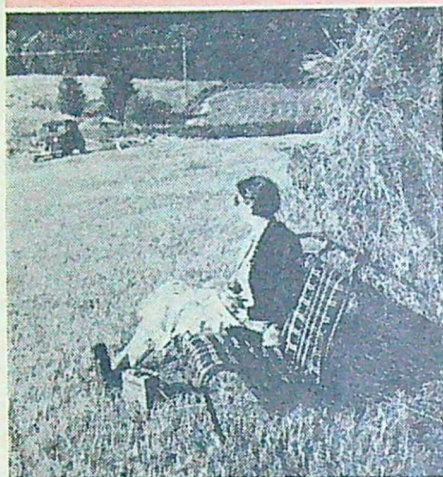
Ovan: Vinstbilen har prövat på många sorters vägar under det gäna året. Här har den fotograferats mot bakgrund av Älvdalens skogklädda åsar.

Nedan: Så här trivsamt kan man ordna kafferasten under semesterresan. Den här rasten togs under vägen mot Åre.



"Kör bilen gratis ett helt år!" Ni minns väl TFA:s jubileumstävling och vårt originella förstapris, en Citroën 425 till kostnadsfritt förfogande ett helt år?

Men hur gick det sen? Här berättar förstapristagaren Olle Högberg om sitt år med Lilleittran.



Fru Högberg och bäddad Lilleittra i morgonsol vid Bräcke. Bilen tjänstgjorde som "hotell" under resan.



Lagom till midsommarhelgen förra året kunde tierpsingenjören Olle Högberg hämta ut en av de originellaste vinster som någonsin utdelats. Han skulle som vinnare i TFA:s jubileumstävling ett helt år gratis få använda en Citroën 425 med bensin och service betald för 3 000 mils körning.

Dagen före midsommaraften i år kom familjen Högberg tillbaka till Automobiler Citroën AB med vinstbilen, som under det här året har varit en pålitlig och arbetsvillig medlem av familjen.

— De 3 000 milen räckte precis, eftersom de sista dropparna gratisbensin gick åt under resan upp till Stockholm, rapporterade vinnaren, som under året flyttat sin bopålar till Skövde.

— Det har varit ett trevligt år tillsammans med Lilleittran, och det är med saknad vi skiljs från den, försäkrar Olle Högberg. I början trodde vi ju aldrig att vi skulle hinna köra så långt som 3 000 mil och man tog naturligtvis tillfället i akt att få "åka av sig". Det mesta har gått till småkörningar med avbrott för 40-milaresor till släktingar i Östergötland. Men då och då har det blivit en längre tripp och förra sommaren gjorde vi en oförglömlig 400-milatur i Norrland — som vanligt utan mankemang.

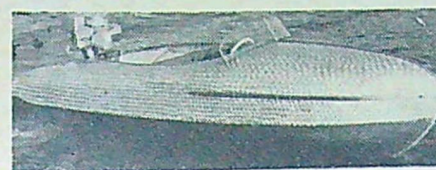
Färden gick från Tierp norrut över Gävle, Söderhamn och Sundsvall, var-

efter vi tog väg nr 14 längs Ljungan upp mot Östersund. Efter rundturer på Frösön och en avstickare upp till Åre och Tännforsen styrde vi Lilleittran söderut längs Storsjön till Vemdalen och Sveg. (På grund av bristfällig planering fick vi aldrig tillfälle att prova vagnen på vår högst belägna landsväg över Flatruet.) Vi fortsatte längs Österdalälven, gjorde ett kort uppehåll i Grängesberg och vilade sedan ut efter resan i Rimforsa. Cirkeln slöts sedan med återfärden till Tierp.

Under så gott som hela resan ordnade vi logifrågan på billigast tänkbara sätt — vi bodde i bilen. Med hjälp av

(Forts. på sid. 29.)

DANMARK tur och retur på 9 minuter



Marco lättmetallracer kan förvaras i garaget och med en liten släpvagn är det möjligt att snabbt transportera den till stranden. Sedan tar det bara några få minuter att koppla ifrån den och skjuta ut den i vattnet.

Racerbåten som är lika lätt att transportera som en kanot, vacker som en segelbåt, sjösäker som en stor båt...



Under sommaren har de 10 000-tals badande i Hovås, Näset och andra platser i Göteborgs skärgård kunnat se en vacker syn — en snabbgående lättmetallracer som drar två par vattenskidåkare. Det var den enda svenska racerbåten av lättmetall, Marco Racerbåt, tillverkad i Ängelholm, som svarade för den uppvisningen.

Den har hittills sålts i endast ett 30-tal exemplar, vilket väsentligen beror på att den handgjorda båten naturligtvis måste ligga i något högre prisläge än de vanliga.

Om man kör på rikstväan söder om Ängelholm, kan man gå in och titta på ett exemplar i utställningslokalen till Marcussons Transportvagnfabrik. Det är ingen överdrift att säga att det är en mycket vacker båt. Ur manöver- och fartygspunkt har man nått så långt

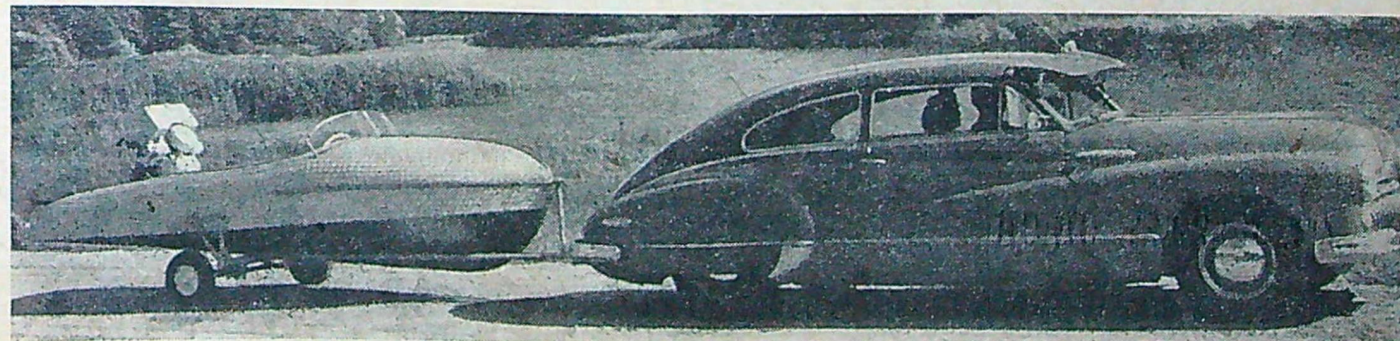
Snabbgående lättmetallracerbåtar har under sommaren uppmärksamats vid västkusten. Det är en svensk firma som tagit upp tillverkningen av båten, vilken kan avverka sträckan Häl-singör och åter på 9 minuter.

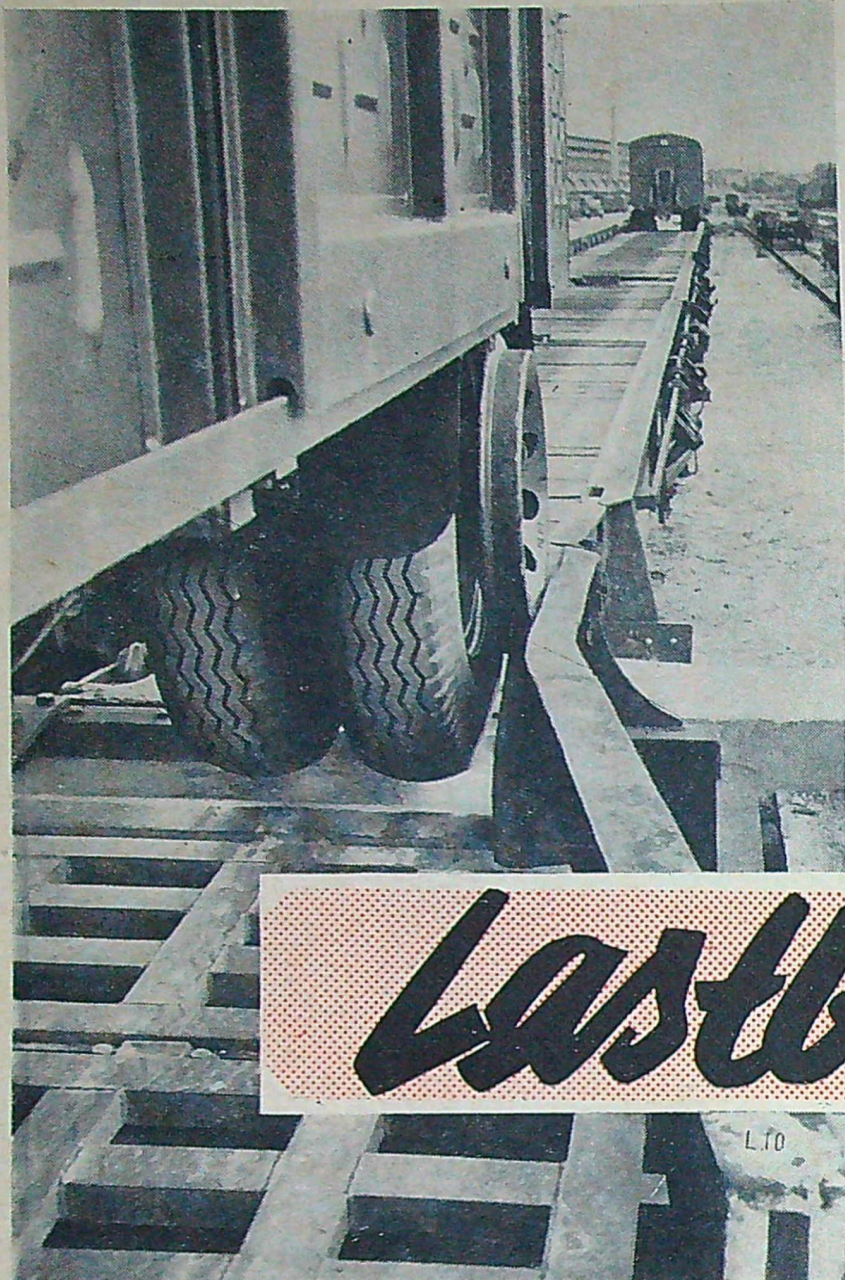
Bilden nedan:

Tack vare släpvagnen är det lätt att ta båten med på bilutfärden. När man kommer fram till en vacker sjö kan man stanna och göra en trevlig båttur som omväxling.

man kan komma. Med en 55 hk motor når båten maximifarten 40 knop. Med 5 hk 8 knop, med 10 hk 15 knop, med 16 hk 22 knop och med 22 hk 30 knop. Båten har även avverkat sträckan Häl-singör—Helsingör tur och retur på 9 minuter.

För den som har råd, är denna racerbåt nog idealet. Man kan synnerligen enkelt transportera den på en specialgjord släpvagn, som kopplas efter bilen. Man kan då ha den förvarad i t. ex. ett garage. Den är dessutom helt underhållsfri och saltvattensbeständig. Man kan köra fort med en eller två personer och långsamt med upp till 4 personer med den. Det bör slutligen framhållas att den inte är någon specialbyggd tävlingsbåt, även om den går fort, utan konstruerad för att vara en säker och stabil båt för alla. Vikten är tack vare lättmetallen endast 150 kg.



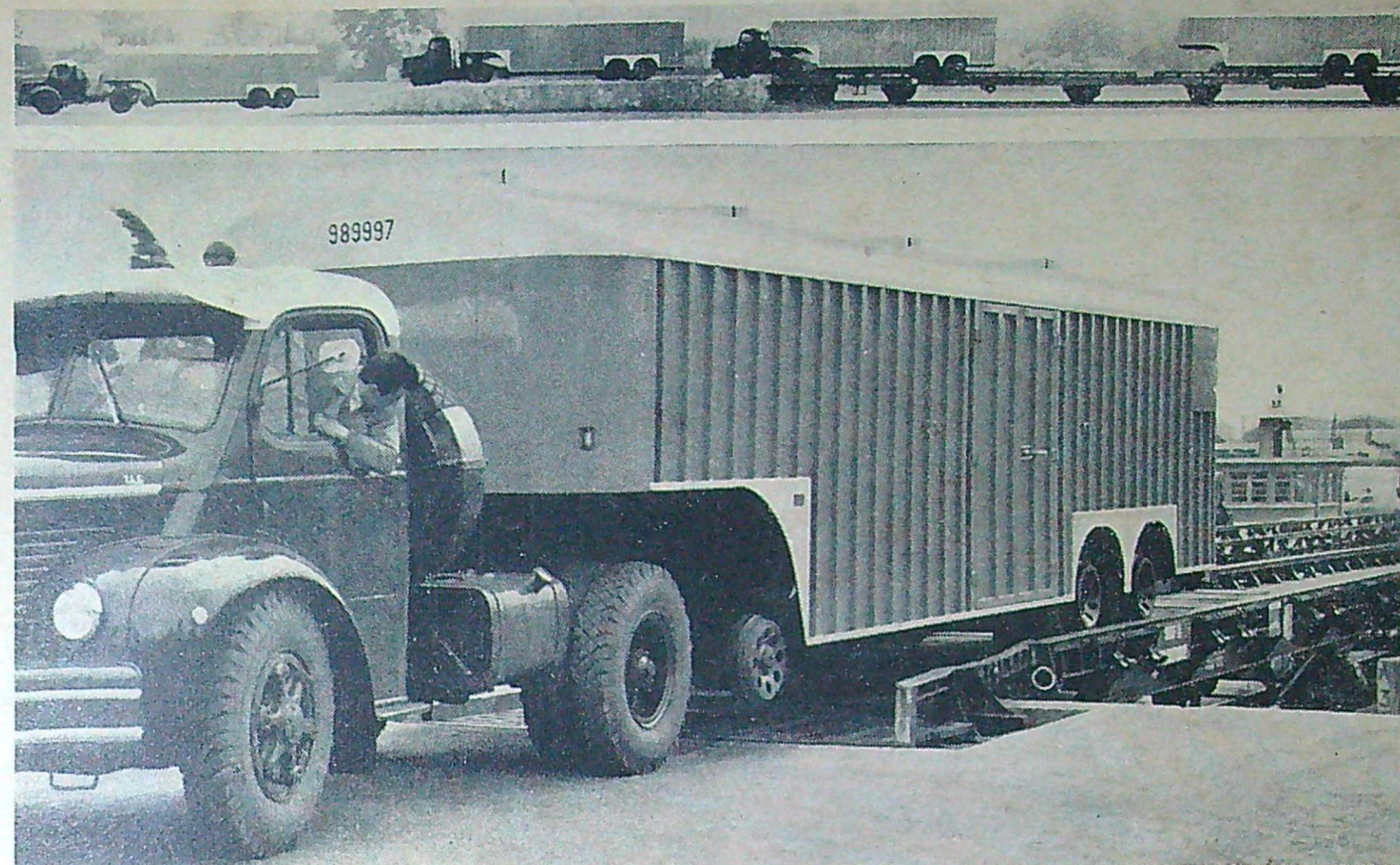


Lastbilen

Överst på vidstående sida: Rail-route förklarar i fyra bilder. Längst t. v. ses lastbilen sådan den uppenbarar sig på vägar och gator. På nästa bild har den backat upp på lastbryggan, tredje bilden visar ekipaget på väg ut på transportchassit och längst t. h. en släpvagn klar för järnvägstransport. En enda trailer kan på en timme lasta 25 släpvagnar på järnväg.

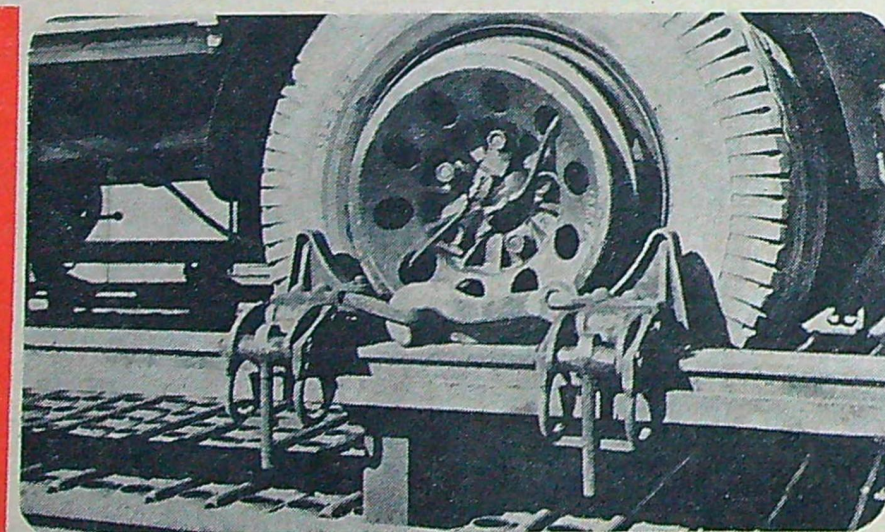
T. v. har vagnen just börjat rulla på sina järnvägshjul, medan gummihjulen hänger fritt. I förgrunden ses de två lämmar, som automatiskt centrerar vagnen när den backas in.

En god kombination av landsvägs- och järnvägstrafiken har lanserats i Frankrike. Den kallas "rail-route" och medger snabba transporter, som är av särskilt stor betydelse då det gäller färskvaror.



Åker tåg

Bilden visar hur långtrRADAREN backar in sin släpvagn på transportchassit. Järnvägshjulen utanpå släpvagnens gummihjul rullar vid inlastningen på en extra rils ovanpå transportvagnen.



En enkel men effektiv låsanordning håller släpvagnen på plats under järnvägstransporten.

När Kalle Pettersson från Kungälv reser på semester till Paris, då brukar ett morgonbesök vid Hallarna höra till programmet. Men ändå missar han där en sak, som just för honom borde vara en strålande sevärdhet.

Hemma i Kungälv är han van vid att då och då se en järnvägsvagn försiktigt bogseras genom stan på s. k. vagnbjörn. Kungälv's järnvägsstation ligger nämligen en halv mil från järnvägen. Men i Paris märker han säkert inte, att de väldiga långtrRADARNA, som lossar kött utanför Hallarna i själva verket också är järnvägsvagnar.

Frankrike har nämligen definitivt och smidigt knäckt problemet med att kombinera järnvägs- och landsvägstrafik. Lösningen heter rail-route ("rÄls-vÄg") och är lika enkel som genial.

LångtrRADAREN förvandlas till järnvägsvagn

Den lastbil, som på eftermiddagen hämtar kött vid slakteriet i Bretagne, består av en trailer med påhängsvagn. På närmaste järnvägsstation förvandlas sig släpvagnen till järnvägsvagn och tar tåget till Paris. En annan trailer möter på bangården där, hämtar vagnen di-

rekt ur tÅgsÅttet och så rullar den på nytt som bil genom ett morgonsömnigt Paris mot ruschen vid Hallarna.

Byte bil—tÅg tar endast 1 ½ minut

Hemligheten ligger dels i en automatiskt centrerande lastbrygga, dels i hjulkombinationen. Varje släpvagn har ett eller två par bärande gummihjul. Plus ett järnvägshjul på varje fÄlg. Dessutom sitter två järnvägshjul fram till. De används som stödhjul, när vagnen parkeras och hänger i luften, när den går som lastbil.

Men trots sin extra hjulutrustning kan vagnen inte släppas in på rälsen. Den fÄrdas i stället på ett särskilt tÅgunderrede, ett slags godsvagn med räls Även på flaket.

LÄter det konstigt? SÄ här enkelt ser det i varje fall ut i verkligheten:

Transportvagnen har körts fram mot en särskild lastbrygga i samma nivå som vagnens "övre" räls. LångtrRADAREN kommer upp på bryggan, backar ut på transportvagnen med släpvagnen först (då upphör gummihjulens funktion) och lämnar vagnen där för att Åka ner på bangården och hämta nästa vagn. Två och två låses släpvagnarna fast på varje

chassi — ungefär som man lägger en stoppbom under hjulen på en järnvägsvagn — och sedan kan ekipaget rulla ut på de franska järnvägarna precis som vilken annan vagn som helst.

— Vad som förvånar mest i det hela är snabbheten. Jag såg en trailer på ungefär en och en halv minut hämta en godsvagn på parkeringen, koppla den, köra upp på lastbryggan, backa in på transportchassit, placera vagnen på rätt ställe och sedan återvända för att hämta en ny vagn. På en timme lossar trailern 25 släpvagnar.

Centrerad lastbrygga underlättar körningen

Naturligtvis skulle en långsam och försiktig backning spolia hela tidsprogrammet. Nu kan bilarna, tack vare den centrerande lastbryggan backa med god fart och Ändå träffa med släpvagnens flÄnshjul precis mellan skenorna.

I slutet av lastbryggan är rälsen lagd i form av en tratt. LastbilsfÖrÄren siktar bara ungefär mitt i "tratten", och sÄ fort vagnens hjul stÖter emot nÅgon av rÄlsstrÄngarna, trÄder en centreringsordning i funktion. Den lÄm, som hjulen

dÄ befinner sig pÄ, flyttar Ögonblickligen Över hela vagnen Åt andra sidan. Kommer den fÖr lÄngt Över, justeras detta av nÄsta lÄm — och sedan har järnvägshjulen fÄtt sin plats, och vagnen rullar prydligt bort till sin plats pÄ chassit.

1 500 biltÅgsvagnar rullar dygnet runt

— 150 järnvÄgsstationer i Frankrike har redan den utrustning som behÖvs fÖr rail-route-trafiken, och man berÄknar att ungefÄr 1 500 bil-tÅgsvagnar Är i verksamhet dygnet runt. Redan nu gÄr t. ex. 60 procent av alla kÖtttransporter till Paris med det hÄr systemet, och mer blir det, fÖrsÄkrar direktÖr M. Vuillequez i Soframixte, det transportrÄd, som nu arbetar uteslutande pÄ att utveckla den kombinerade trafiken.

Systemet uppfanns av en fransman, det var redan 1933, men fÖrst under de senaste 10 Åren har det provats i stor skala. Under den tiden har en del mindre barnsjukdomar kunnat arbetas bort, och nu borde systemet vara dags att lanseras Även i andra lÄnder. Hur vore det att bÖrja i KungÄlv?

TRIAL för ALLA



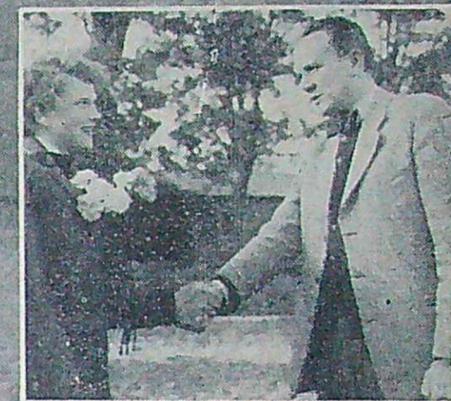
Trial är en tävlingsform, där motorcyklens omdöme, inakttagelseförmåga och körskicklighet sätts på prov. Däremot har den ingenting med hastighetskörning att göra. Tävlingen avgörs helt i ett antal kontrollstationer. Stöttar den tävlande motorcykeln med foten en gång får han en prick, gör han det flera gånger får han 3 prickar och om han stannar blir det 5 prickar. Nr 12 Sigvard Ryd, MS Stockholm (ovan och t. v.) fick full prickbelastning i denna sektion och nr 2 Olle Israelsson, Leksands MK, lyckades inte heller forcera samma hala uppförsläp utan prickar. Israelsson tillhörde f. ö. de verkliga entusiasterna och kom till starten efter att ha kört direkt från Leksand.

**Tävlingsledaren
Bertil Nilsson:**

Trial för Alla och deltagarna

Man strävar efter att lägga en trialbana i terräng med stora höjdskillnader, så att kontrollsektionerna kan göras branta. Tack vare tillmötesgående från Stockholms stads myndigheter hade banan för "Trial för Alla" kunnat läggas

(Forts. på sid. 24.)



Uno Duzäll:

Utrusta själv din trial-mc

Göteborgarna visade vid TFA:s och GSMK:s Trialstävling en sådan överlägsenhet att det tarvar en förklaring. För det första har man i Göteborg och för övrigt i hela Väst-sverige kört trial ganska flitigt, och därigenom gjort erfarenheter som stockholmspojkar ej haft tillfälle till. Dessutom har ett par göteborgare varit över i England och tävlat och naturligtvis lärt sig mycket. Men det är inte bara förarna det hänger på, maskinerna betyder en hel del även när det gäller trial.

Man märkte tydligt hur överlägsen de vanliga sportmaskinerna en specialmaskin är, men den måste givetvis kombineras med ett lugnt åk-sätt. Att stockholmsgrabbarna rusade iväg lite vårdslöst i terrängen tyckte man nog, men det förklaras av att de dels var ganska nya i gamet och dels — vilket säkert var den viktigaste orsaken — i stor utsträckning hade fel-

(Forts. på sid. 25.)

Innan trialförarna gav sig i kast med den svåra sektionen "Passet" studerade de enligt spelets regler ingående terrängen och lät cyklarna bli stående.

På sid. 46 återfinns generalprotokoll från Trial för Alla — succétävlingen som arrangerades av Teknik för Alla.

Infällda bilderna visar t. v. hur Gustaf Johansson från SMK, Göteborg, i typisk "ridande" göteborgsstil klarar en bergsknalle.

T. h.: Teknik för Allas chefredaktör Olle Edner ger Stockholms kända motorflicka Eva Britta Stach blommor för en väl genomförd körning.

Ägaren TESTAR bilen

TFA:s biltestningsserie med 14 fasta frågor till olika bilmärkens ägare har nu nått fram till Lloyd 400 av årgång 1955. Denna lilla bil är minstingen i den ganska omfångsrika Borgward-familjen och var till för något år sedan Västtysklands minsta bil. De första Lloyd-bilarna var varken vackra eller ändamålsenliga, men med de senaste är det annorlunda. — Fem ägare till Lloyd 400 låter oss veta varför de valde just den och delger oss sina erfarenheter av vagnen. Då Lloyd är en typisk "nöjesbil" har ingen av ägarna kört så särskilt långt, men de har i alla fall fått ett ganska gott begrepp om sin bil.

5 ägare till Lloyd 400



Byggnadsarbetare
Ivar Bengtsson:
Billigaste bilen. Den är lättstartad, men har svag motor och dålig acceleration.



Lantarbetare
Sigurd Göransson:
Den är liten och nätt, tar sig fram överallt, men lite större mått hade ändå inte skadat.



Affärschef
Bertil Grönlöf:
Motorn är lite ojämn i gången, men den är lättstartad och bilen förhållandevis rymlig.



Försäljare
Svante Sörensen:
Ekonomisk i alla avseenden. Bra blinkers och värmesystem. Motorljudet väl högt.



Chaufför
Ove Andersson:
Bra köregenskaper och billig, men trång vid långfärder. Reservhjulet svåråtkomligt.

De fem ägare till Lloyd som besvarat TFA:s fjorton frågor om sina bilar är byggnadsarbetare Ivar Bengtsson, lantarbetare Sigurd Göransson, affärschef Bertil Grönlöf, försäljare Svante Sörensen och chaufför Ove Andersson. Vi kallar dem i fortsättningen för A, B, C, D och E.

Varför köpte ni Lloyd?

A. Jag fann att det var den billigaste nya bil som gick att få. Den var till-

räckligt liten för att jag skulle ha råd att köra till mitt arbete ensam i den, och den var likväl tillräckligt stor för mig, min fru och mina två pojkar.

B. Jag tyckte att den var både billig och bra att köra med.

C. Den var billig.

D. Det var för att den var så ekonomisk i alla avseenden.

E. Jag köpte den för att den var billig i drift och billig i inköp.

Hur långt har ni kört den?

- A. 1 100 mil.
- B. 900 mil.
- C. 900 mil.
- D. 1 100 mil.
- E. 1 000 mil.

Har ni haft några reparationer?

- A. Inga alls.
- B. Nej inte ett dugg.
- C. En kollision har orsakat en del skador på min Lloyd, men annars har inga reparationer behövts.
- D. Nej.
- E. Nej, det har jag inte haft.

Är underhålls- och reparationskostnaderna höga eller låga?

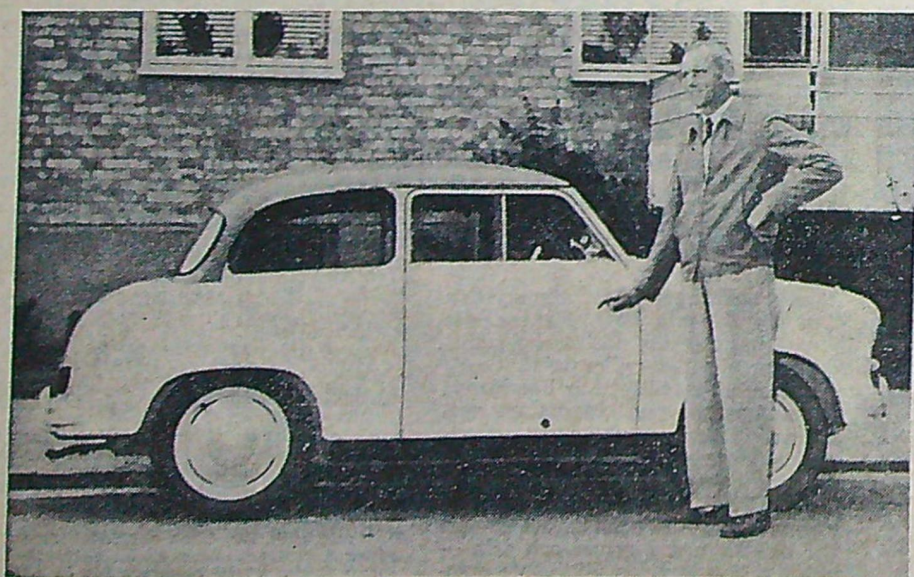
- A. Jag skulle tro att de är de lägsta tänkbara.
- B. De måste vara låga.
- C. Jag tror att de är låga.
- D. De är låga.
- E. Låga.

Hur stor är bensinförbrukningen?

- A. Genomsnittligt 0,6. På landsväg lägre.
- B. Något över en halv liter per mil.
- C. 0,59.
- D. Jag har aldrig mätt riktigt, men jag skulle uppskatta den till 0,5 l.
- E. Gott och väl 0,5 liter per mil.

Har er bil några särskilda nackdelar?

- A. Den är lite svag i motorn och accelererar långsamt. Andra små nackdelar finns också, men de visste man ju om när man köpte bilen. Reservhjulet ligger



Byggnadsarbetare Ivar Bengtsson tycker att accelerationen är svag och att reservhjulet ligger illa till. Den nästan största fördelen med Lloyd 400 är att den är så billig att köra.

t. ex. i bagagerummet och detta saknar utvändigt lucka. Vidare måste man, när man ska fästa reserven i bagagerummet, lägga hjulet upp och ned så att en vingmutter måste lossas innan man kan kontrollera ringtrycket i reserven.

B. Den kunde varit en aning större och gått lite tystare. Likväl så vänjer man sig ganska fort vid ljudet.

C. En 2-taktare är alltid svårare att köra än en 4-taktare. Gången blir i Lloyd lite ojämn, tycker jag. Vid 60 km/timmen så "piper" gärna motorn.

D. Jag är mest besvårad av det höga motorljudet och den svaga accelerationen. Detta måste man förstås sätta i samband med det låga priset.

E. Den är trång att åka i om man ska långt. Accelerationen är i klenaste laget och reservhjulet ligger illa till i den invändiga, men utifrån oåtkomliga körferten.

Har er bil några särskilda fördelar?

A. Den är lättstartad både när det är varmt och kallt. Framhjulsdriften som förbättrar vägegenskaper är också en fördel. Sikten är numera bra runtom. Att den är så billig att köra med är nästan den största fördelen.

B. Den är liten och nätt och tar mig fram över allt. Den är också billig att köra och hålla.

C. Fördelen för mig är att den var billig i inköp och drar lite bensin. Jag har den nämligen bara för okynnes skull och då behöver man en bil som är billig. Behöver man bilen för sitt uppehåll så spelar inte alltid kostnaderna så stor roll som för mitt vidkommande. Dessutom så är den förhållandevis rymlig och mycket lättstartad.

D. Den är framhjulsdreven och ligger bra på vägen. Den har bra sikt runtom och är för sin storlek bra att både köra och åka i. Den ekonomiska fördelen är också stor.

E. Den är bra att köra och ligger ganska bra i kurvorna, även om farten skulle gå upp mot de 80. Den är också billig i drift och det är viktigt när man bara har bilen för nöjes skull.

Trivs ni med Lloyd?

- A. Ja, jag har inte tänkt byta den än på ett bra tag.
- B. Ja, säkert.
- C. Ja, mycket bra.
- D. Ja, relativt. Alla siktar vi ju på månen.
- E. Jadå, mycket.

Vilka förbättringar vill ni föreslå?

A. De förbättringar som jag skulle tänka mig finns i den nya och större modellen, Lloyd 600. Denna har nämligen starkare motor. Detta behövs särskilt vid omkörningar, även om de som blir omkörda kör ganska sakta.

B. Motorn kunde varit lite större och kraftigare och haft bättre acceleration.

**Nästa bil
i denna serie blir
Fiat 1400**



Motorn är luftkyld och ger ganska mycket ljud ifrån sig. Men detta gör aldrig att undvika när luftkyllning kommer till användning. I motorrummet finns även bensintanken.



En titt genom ena framskärmen på Lloyd 400. De baka stolparna är tunna och föga skrymmande, men reservhjulet ligger illa placerat.

Lite större "mått" helt över hade inte heller skadat.

C. Den finns nu med 4-taktsmotor, och det tror jag är en fin förbättring. Nerfällbara sidorutor hade också varit bra.

D. Bättre ljudisolerering. Bättre anordning för öppnande av sidorutorna. Annars så måste man se bilen i förhållande till priset och inte begära för mycket.

E. Kraftigare motor och ett bagageutrymme som går att öppna utifrån.

Vilka tekniska finesser sätter ni särskilt värde på?

- A. Reservtanken är väl den enda finess som inte finns på alla andra bilar.
- B. Blinkers som är bra och lättmanövrerade.
- C. Den har inte så många tekniska finesser. Den har förstås blinkers och det är bra.

D. Både blinkers och värmesystem är bra.

E. Köregenskaperna över huvud taget.

Vad kan göras för att få bilen trafiksäkrare?

A. Det vet jag inte. Den har oljebromsar och bra sikt. Kraftigare stötfångare hade förstås skyddat bättre. De som finns är bara av bleckplåt och gör ingen nytta.

B. Den är så liten och långsam att den bara mera sällan kommer i kritiska situationer.

C. Jag skulle tro att den blir trafiksäkrare genom 4-taktsmotorn i den nya modellen. Denna ger bättre acceleration och större säkerhet.

D. Bättre acceleration är viktigast. Ska man göra en omkörning så behöver man bättre acceleration för att slippa ligga på den högra väghalvan så länge som nu.

E. Kraftigare acceleration för bättre omkörningsmöjlighet.

Trivs er fru med den och kör hon den?

A. Hon har inget körkort, men har provkört den. Då trivdes hon bra med den.

B. Tyvärr har hon inget körkort, men har försökt köra den några gånger. Hon tycker att den är trevlig.

C. Ja, hon tycker bra om den i alla avseenden.

D. Min fastmō trivs inte så särskilt bra med den.

E. Hon tycker om att åka, men kör inte själv.

Håller reklamen vad den lovar?

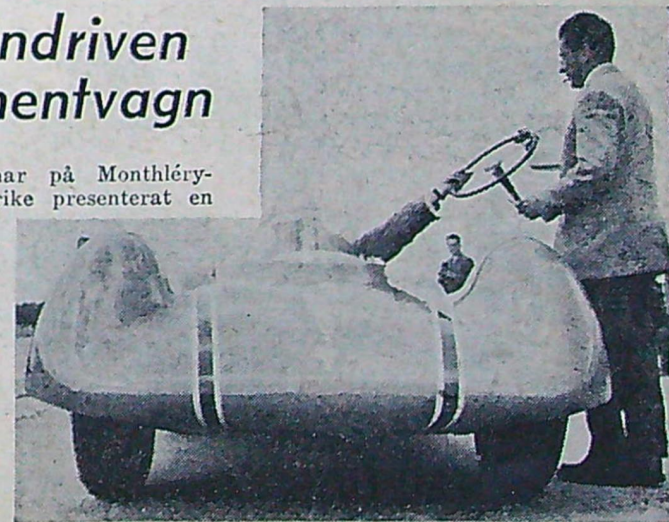
- A. Det gör den absolut.
- B. Ja.
- C. Det tycker jag.
- D. Den lovar inte så mycket.
- E. Ja, det gör den.

Vad är er uppfattning om säkerhetsbälten?

- A. Det kan säkert vara bra vid en eventuell olycka. Vid tvärbromsningar som jag gjort har min pojke som suttit i framsätet kastats framåt i panelen.
- B. Det är klart att sådana är bra.
- C. Det vet jag inte, för jag har aldrig provat sådana.
- D. Det är nog inte dumt.
- E. Jag har aldrig provat sådana.

Gasturbindriven experimentvagn

Renaultfabriken har på Monthléry-banan i Frankrike presenterat en experimentvagn, "Stjärnskottet" — se bilden — som är utrustad med en turbinmotor av fabrikat Turbomeca. Drivturbinens maximala styrka är 270 hk vid 28 000 varv/min. Plastkarossen har utformats efter de resultat som erhållits vid vindtunnelprov.



Staffan och PELLEKRIKUS

Av Georg Eliasson

Bäst som Staffan suttit och resonerat med Pellekrikus, nyutnämnd medhjälpare åt honom i hans egenskap av sjöfartsminister, om begreppen rymdgrunko och viktgrunko, hade det plötsligt kommit ett regn av barkbåtar över dem. Staffan begrep ingenting, men Pellekrikus hade blivit väldigt arg.

Kap. VIII

Det kalla kriget blir varmare

Staffan satt ännu och stirrade utan att förstå, vad alla de här små barkbåtarna runt omkring honom skulle betyda, när Pellekrikus kom tillbaka.

— Jag hann i alla fall se en skymt av dom, förklarade Pellekrikus.

— Vilka dom?

— Dom, som kastade in barkbåtarna. Det var barkbåtsjuntan, det betyder krig för oss det här!

Ordet krig hade ju en otrevlig klang, tyckte Staffan, men lika litet som en viktgrunko var detsamma som en viktgrunko, var kanske krig detsamma som krig på den här planeten. Och barkbåtsjuntan lät ju mer som en kindergården eller barnträdgård än som något hotfullt farligt. Pellekrikus såg på Staffans min, att en förklaring var på sin plats.

— Du förstår att före din utnämning till sjöfartsminister fanns det en annan sjöfartsminister och kring honom bildades ett parti, som går under namnet barkbåtsjuntan. Sedan en hel serie skeppsbyggen misslyckats genom att

fartygen bara sjönk, fordrade denna junta, att alla båtar skulle byggas som barkbåtar, alltså helt massiva och alldeles flata ovanpå. Den här juntan har nu köpt in stora skogar av det lättaste träslag, som finns här på planeten. I och med din utnämning till sjöfartsminister är dom rädda för att vi åter ska försöka bygga båtskrov av metall. Det skulle betyda en väldig förlust för de här skogsägarna i barkbåtsjuntan.

Staffan hade med en viss olust lyssnat till Pellekrikus långa förklaring, men samtidigt vaknade hans stridslust. Inte skulle rent privata, ekonomiska intressen få stå i vägen för en sund och riktig utveckling och det gick ju att bygga båtar av metall bara man gjorde det på rätt sätt.

— Vad menade du med att det här betyder krig, frågade Staffan?

— Det betyder, att varje förslag, som sjöfartsministeriet kommer att framlägga för riksdagen kommer att möta deras nejroster. I tredje kammaren har dom majoritet och i andra kammaren

råder väl ungefär jämvikt mellan juntan och de andra.

— Nå men i barnkammaren då, undrade Staffan?

— Där är deras inflytande lika med noll, eftersom barnkammaren alltid röstar efter var och ens egen personliga uppfattning i varje fråga, utan att ta hänsyn till junter eller annat.

— Då måste vi bygga på barnkammaren, menade Staffan, som inom sig med viss tillfredsställelse konstaterade att ordet krig ändå inte hade med kulor, krut och atombomber att göra.

Nu kom Pellekrikus föräldrar tillbaka från sitt kulspel. Pappan hade varit i fin form och hade fickan full av kulor, som han spelat av sin granne. Han visade dem stolt för Staffan, som bestyrktes i sin misstanke att de var av guld.

— Nej, men vad har ni gjort, utbrast Pellekrikus mamma och såg missnöjt på alla de kringströdda barkbåtarna. Inte hade ni väl behövt skräpa ner så!

Staffan kom att tänka på att mam-mor var sig bestämt lika på alla planeter. Det skulle inte förvånat honom, om hans egen mamma hemma på jorden hade sagt precis samma sak. Även om Staffan haft en sjöfartsminister hemma på en pratstund.

Pellekrikus förklarade vad som hänt och båda hans föräldrar blev ledsna över att Staffans första dag som sjöfartsminister slutat med en demonstration av (Forts. på sid. 25.)

VESPA KAN BLI ER!

Först fyller ni i de tre rutorna närmast till vänster om ert namn och adress på vidstående sida. Tre bokstäver behövs för det ändamålet. Bokstav nr 1 och 2 har ni från första resp. andra etappen. Bokstav nr 3 är den första bokstaven i meningen, som inleder tredje etappen. Vad ni för övrigt ska lösa för uppgifter i 3:e etappen framgår av texten på vidstående sida. Lösningarna till 3:e etappen ska insändas före den 2 augusti 1956. Liksom i föregående etapper utdelas också nu ett etapppris på 50 och två på 25 kr. Tävligen pågår i fem etapper, och som slutpris kan ni vinna en Vespa, värd 1850 kronor. Tänk på att hålla reda på bokstäverna etapp för etapp. Tänk på ettusenåttahundra-femtiokronors-Vespa, som kan bli er! Märk kuvertet "Sommartävlingen 3".

TfA:s 3 ETAPPEN sommartävling

Alla trafikmärken ska fyllas i

Nu tar vi itu med tredje etappen av TfA:s sommartävling. Det gäller att fylla i de åtta tomma "skyltarna" med rätt trafikmärke, och att i bilden — som också är en fixeringsbild — finna ett antal gömda märken. Läs vidare om denna etapp på sid. 14.

NAMN:

ADRESS:

Staffan satt ännu och stirrade utan att förstå vad alla de här små barkbåtarna runt omkring honom skulle betyda, när Pellekrikus kom tillbaka.



Säker körning med servostyrning

Bussar och lastbilar är numera lättstydda och lättmanövrerade — åtminstone om det är fråga om Scania-Vabisfordon. Man har nämligen gått in för servostyrning och vad det innebär för bekvämligheten och trafiksäkerheten har visats vid en demonstration i Södertälje. Tunga lastbilar med 3 och 4 tons

last kördes i 50—60 km hastighet mot knivar så att vänstra framskärmet bringades att explodera. Det vållade dock inte föraren någon svårighet att hålla rak kurs eller att göra en högersväng efter en utdragen linje. Demonstrationen gav klart belägg för att det är lätt att undvika dikeskörning vid punktering om man har servostyrning.



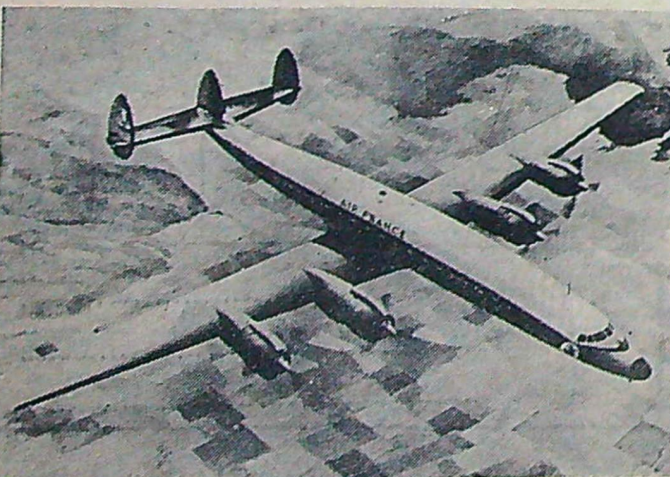
På bilden syns Scania-Vabislastvagnen i samma ögonblick som däck-
ket exploderar.

Rekord för standardvagnar

Ett nytt hastighetsrekord för standardvagnar har nyligen satts på den världsberömda Indianapolis Speedway i USA med en Ford Customline. Tävlingssträckan var 500 miles (800 km) och segrarbilen, en V-8 med vanlig växelåda, klockades för en genomsnittshastighet av 172,37 km/tim. Tävlingen arrangerades av United States Auto Club (USAC).

Non stop 1000 mil

Med fyra Curtiss Wright turbokompoundmotorer på 3 400 hk kommer Lockheed Model 1649A Super Constellation med extra lång aktionsradie att vara utrustad, då den testflygs för första gången i oktober i år. De första leveranserna görs 1957 till Air France, som beställt 12 plan, och till Trans World Airlines (24 plan). 10 450 km ska den nya Constellation kunna flyga non-stop med en marschfart på 550 km i timmen, medan maximifarten på 6 000 m blir 607 km i tim.



T. v.: Det nya Lockheedplanet.

Nedan: Gyllene delfinen har en helt ny form.



TEKNISK pressrevy

DE EXPERIMENT, SOM HAR gjorts med atom- eller vätebomber, har inte haft någon större inverkan på väderleken, anser Meteorologiska världsorganisationen WMO, som nyligen har haft möte i Genève för att diskutera denna fråga på basen av nu föreliggande upplysningar, meddelar FN-Nytt. På mötet beslöts bl. a. att tillsätta ett fyramanna expertutskott för att undersöka den meteorologiska aspekten av ett utnyttjande av atomenergin i fredens tjänst med särskild hänsyn till de radioaktiva avfallsprodukternas rörelser i atmosfären.

RYMDRESENÄRERNAS VÄLBefinnande sysselsätter vetenskapen, och i Nyheter i dag skisserar Prof. Nello Pace vid Californiauniversitetet i Berkeley en del av problemen. Han säger bl. a.: "Morgondagens rymdskepp kommer förmodligen att likna miniatyrplaneter, där de första rymdresenärerna måste föra med sig egen atmosfär, egen dag och natt och kanske till och med egen gravitation".

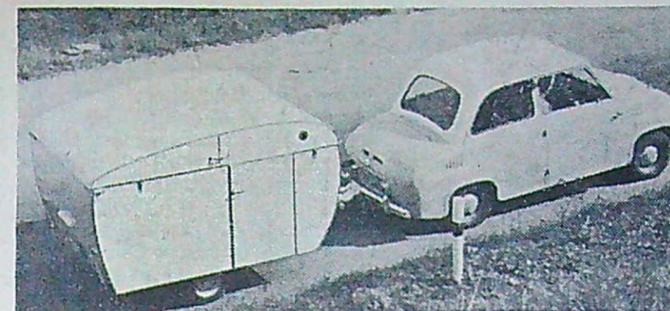
Båt i resväska

Mer och mer populära blir Metzlers gummibåtar. Man viker ihop båten



Båten som ryms i en resväska ses här färdig för sjöfärden.

och har den i väska, som ställs in i bilens bagagerum. När man sedan kommer till en strand behöver man bara pumpa luft i farkosten för att kunna göra en liten sjöfärd.



Goggomobil med husvagn

Goggomobilen på 300 cc kan nu också utrustas med husvagn med sovplats för två personer. I Sydtykland har man gjort en provkörning på 2 000 km. Husvagnen, som väger 200 kg drogs utan svårighet. 75 km/tim var den högsta uppnådda hastigheten under provturen och brantaste stigningen 18 %. Då man stannar för camping kan man med några handgrepp höja husvagnens tak en halv meter, varefter det blir gott om utrymme.

Scania Vabis nya buss

En ny svensk buss har visats vid Scania-Vabis fabrik i Södertälje. Den nya bussen, som fått typbeteckningen BF 73 kan användas lika bra som landsvägs- eller stadsbuss. Den rymmer högst 82 personer, varav 49 stående. Till finesserna hör dubbelverkande stötdämpare fram och bak och servostyrning, som gör den synnerligen lättmanövrerad. Den har också extra låg instegshöjd, vilket betyder kortare uppehåll vid hållplatserna då passagerarna snabbare kommer in i bussen.

Ovan: Goggomobilen med husvagn.

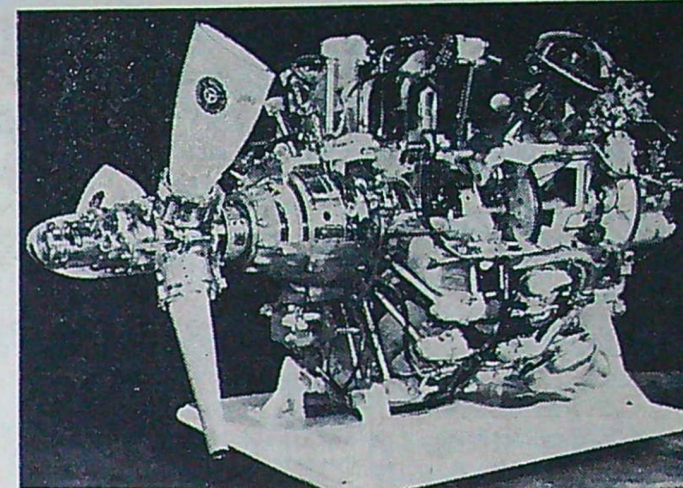
T. h. en bild av Curtiss-Wright-motorn som ska driva de nya trafikflygplanen.

Amerikansk flygmotor

De nya trafikflygplanen Douglas DC-7 och Lockheed Super Constellation är utrustade med en 18-cylindrig compoundmotor. 32 av världens ledande flygbolag har valt denna Curtiss-Wright turbokolvmotor till sina långdistansplan. Genom ett unikt system att återvinna kraft som normalt förloras i avgasrören ökas motorens prestanda med 20 %. Den är på 3 400 hk.

Rekord för civilflyget

Den civila flygtrafiken har passerat alla tidigare rekord. Förra året räknades 69 miljoner passagerare. Genomsnittlig flygsträcka per passagerare är 899 kilometer. Den sträcka som tillryggalagts på reguljära flygrutter under året motsvarar 15 gånger avståndet från jorden till solen.



Hi-fi-bandspelare

Bandspelaren har allt mer börjat komma till användning i vardagslivet. Efter att bara för något tiotal år sedan ha varit en exklusiv och dyrbar studiomaskin kan man nu till ett överkomligt pris få en bandspelare med vilken man



Så här elegant är en Tandberg 3, det senaste på bandspelningsområdet. Vikten är 10 kg och priset håller sig mellan 900 och 1 000 kr.

kan göra i det närmaste lika högklassiga upptagningar som en radiostudios anläggning. Återgivningen på den högsta hastigheten är så god att den täcker hela det mänskliga örats uppfattningsområde. Beroende på vilken spelhastighet och bandtyp som används kan speltiden per band bli ända upp till 8 tim. och 32 min.

Konsthartslackering

Hos Scania-Bilar i Stockholm konsthartslackerar man bilarna. Efter lackeringen förs de på transportband in i en torkugn, där de torkas under en timme i 65° C. konsthartsen ger bl. a. en mycket hållbar och slagfast lackering, som väl bibehåller glans och lyster. Vid reparationslackering med originallack är det ingen risk för framtida nyansskillnader.



Sista putsen före lackeringen utförs under överinseende av målarmästare J. Lillberg.

Världens modernaste segelbåt

Med ett skrov som på en racerbåt och ett segel som en flygplanvinge är civilingenjör Erik Linderöths "Phantom" något av en framtidsvision av hur våra segelbåtar kommer att se ut om 50 år. Konservativa seglare är det inte så lätt att övertyga om att dagens båttyper är mogna för snabb avskrivning och därför blev det som vanligt USA som fick äran av att denna enligt expertisen "världens modernaste segelbåt" över huvudtaget blev byggd. Född på ett varv i Vätö och betraktad med stor skepsis på några svenska regattor har "Phantom" väckt stor sensation i Amerika, där den anses som förelöpare till en helt ny epok i segelsporten.

"Phantom" kan sägas vara ett mellanting mellan segelbåt och segelflygplan. Vid konstruktionen har de senaste aerodynamiska och hydrodynamiska erfarenheterna utnyttjats för att skapa en båt där skrov och segel bildar en samverkande enhet. Man skulle också kunna kalla "Phantom" en fjärdarnas Porsche.

Storseglet och focken har ett anmärkningsvärt stort sidoförhållande, och den 8 meter höga, vridbara och självskotande masten som utgör hela 20 procent av segelytan är strömlinjeformad för att seglet skall erhålla den bästa aerodynamiska utformningen. Seglen är sydda av gummitaft, som har en slät och tät yta med litet luftmotstånd. Det väsentliga i segelkonstruktionen är emellertid ut-

nyttjandet av den inom flygtekniken kända ändskiveffekten. Seglen sluter tätt till däck och därmed förhindras luftströmningen kring seglets underkant. Tack vare detta kan man få seglet att påverka en dubbel så stor luftmassa än vad som är möjligt med konventionella segel med bom. För att i så hög grad som möjligt utnyttja denna ändskiveffekt har även hela skrovet fått en aerodynamiskt riktig utformning som gör att inte bara däck utan hela vattenytan fungerar som ändskiva.

Övriga data för "Phantom": Längd 8 meter, största bredd 1,80 meter, djupgående 1,35 meter, järnköl på 90 kg, displacement 275 kg. Båten för 17 m² bidevindsegel omfattande storsegel och fock. Skrovet är byggt på flygplansvis med spant och konsthartslimmat "plywoodskal".

Civilingenjör Linderöth började experimentera med sin "segelflygbåt" för att undersöka om vissa aerodynamiska lagar även skulle vara tillämpliga på sjön. Så kom det sig att aerodynamikern och teknikern med segling som hobby blev mannen som skulle skapa den första verkligt moderna segelbåten — så modern att det säkert kommer att ta en avsevärd tid innan bottenkonserverna svenska seglarfarbröder inser att tekniken och inte traditionen måste vara avgörande för utvecklingen även på sjön.

Sven Saloniüs.

HÄNDIGT folk

Tefat som linkontrollmodell

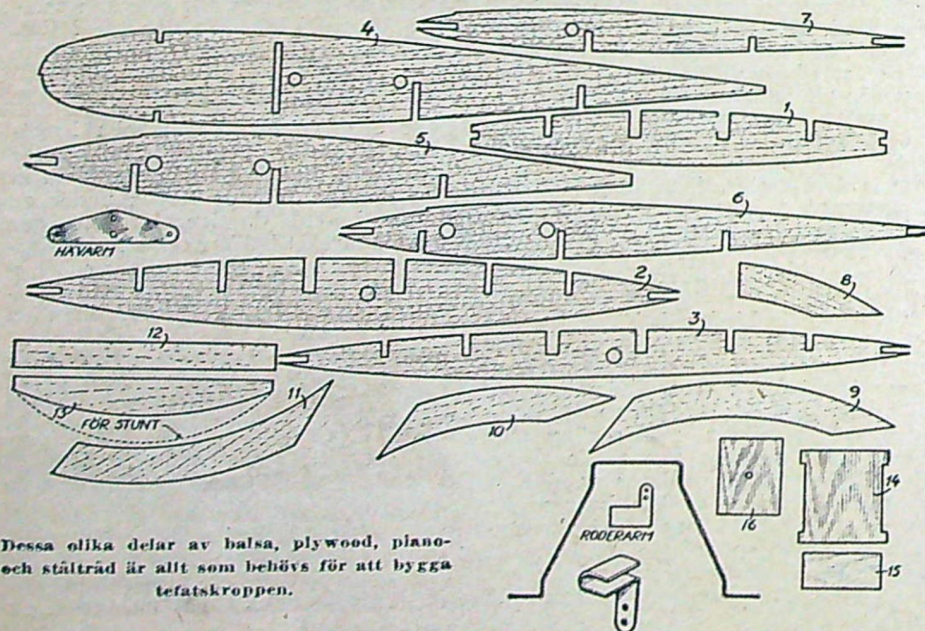
TfA presenterar här en mera ovanlig linkontrollmodell — tefatet som passar bl. a. för stuntflygning. För att underlätta bygget av denna trevliga och intressanta modell kommer ritningar i full skala att tillhandahållas genom TfA. Mera därom i kommande nummer.

En linkontrollmodell av något ovanligt slag är TfA:s nya flygande tefat. Modellen är synnerligen lämplig för sport- eller stuntflygning. Modellen kan förses med vilken diesel- eller glödstiftsmotor som helst omkring 2 cc. Som modellen här presenteras är den försedd med en motor för bakmontage men ett motorfäste för sidomontage kan lätt installeras.

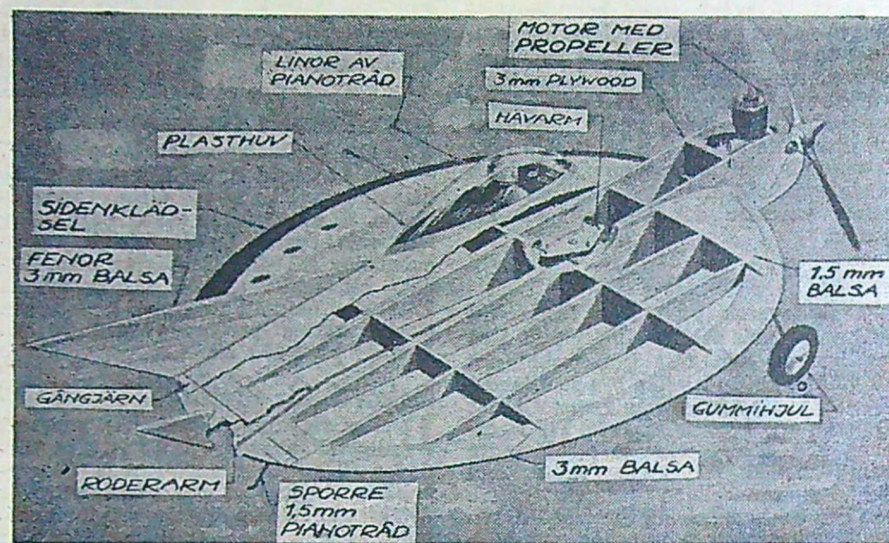
Konstruktionen är förenklad så tillvida att det endast förekommer två olika dimensioner balsaflik och en dimension plywood. Används ritning i full skala kommer därför bygget att bli ett enkelt företag.

Börja med att skära ut detaljerna 1—13 i hård 3 mm balsa. Därefter sågas detaljerna 14—16 ut ur 3 mm plywood. Alla detaljer slipas till exakt form med sandpapper.

Sammanfogningen börjar med att motorfästet 14 och fästet för hävarmen, 16, limmas fast vid kroppssidorna 4. Skjut in "vingbalken" 1 genom urtaget i 4 och limma fast den omsorgsfullt. Rikligt med lim. Limma sedan fast bitarna 2 och 3. Se till att inte modellen blir sned.



Dessa olika delar av balsa, plywood, piano- och ståltråd är allt som behövs för att bygga tefatskroppen.



Så här har tecknaren tänkt sig den färdiga modellen.

När limmet torkat sätts "spryglarna" 5, 6 och 7 i sina lägen och limmas fast. Därefter limmas ringen samman av bitarna 8, 9, 10 och 12. Se till att ringen blir jämn. Höjdrodret limmas till 12 med gångjärn av tyg eller isolerband. Roderarmen tillverkas av plåt och bockas till enligt ritningen och limmas sedan på plats. Bocka till stötstången av 1,5 mm pianotråd och skjut in den genom urtagen i "vingbalkarna".

Innan hävarmen eller roderoket sätts

fast monteras kontrollinorna in. Ändarna bockas till ögglor och tvinns och eventuellt löds. Skjut in linorna genom rören i vingkanten och fäst dem vid hävarmen genom att tråda dem genom hålen och bocka dem till ögglor. Stötstångens uppvikta ände sticks genom hävarmens hål och en bult med bricka placeras i hävarmens centrumhål och sedan skruvas det hela fast i plywoodfästet. Roder-systemet måste nu injusteras så att det går mycket lätt och fritt. Lås muttern som håller hävarmen genom lödning.

Limma fast förstärkningen till sporrer som ritningen visar. Bocka till landstället av 1,5 mm pianotråd och limma fast detta mellan motorfästet 14 och för-



En bild av den färdigbyggda kroppen innan den är klädd.

stärkningen 15. Rikligt med lim i flera omgångar.

Tefatets översida, framför "vingbalken" 1, kläs med 1 eller 1,5 mm balsaflik. Balsastycket kan hållas i läge med knappnålar medan limmet torkar.

Om ni använder en köpt stunttank så är det bäst att installera denna nu, den måste sättas fast omsorgsfullt. Förstärkt tanken med balsaspill och lim. Se till att påfyllnings- och överströmningsrören befinner sig på modellens utsida. Om så fordras kan man använda plaströr. Se till att ledningen till motorn blir så rak som möjligt. Gör ett hål i motorfästet för ledningen.

Utrymmet mellan detaljerna 4 kläs nu med 1 eller 1,5 mm balsaflik. När limmet torkat slipas hela modellen omsorgsfullt med sandpapper. Därefter ger man

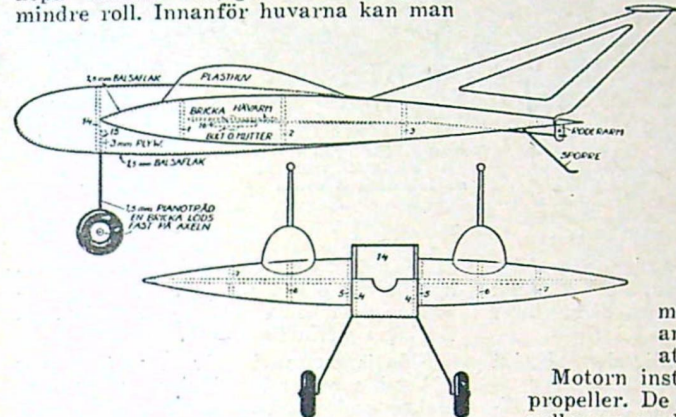
MATERIALLISTA

- 2 st 3x75x900 mm hård balsa
- 1 st 1,5x50x900 mm balsa för klädsel
- 1 st 3x75x150 mm plywood
- 1 st 1,5x900 mm pianotråd
- 1 st kontrolllina

Plåt till roderarm och hävarmar, dope i olika kulörer enligt önskan, japanpapper eller siden, plasthuvar, gummihjul, sandpapper och lim.

samtliga fogar ännu ett lager med lim och när detta torkat och all finslipning är färdig kläs modellen med papper eller siden. Tefatet kläs med fyra bitar, två på översidan och två på undersidan. Fibreriktningen ska gå från för till akter. Sporrer limmas nu fast. Fenorna sågas ut ur 3 mm balsa och slipas till rätt form. Dessa kläs också med papper eller siden.

Plasthuvarna kan man själv tillverka (se TfA nr 6, 1956) eller också kan man köpa sådana färdiga. Formen spelar mindre roll. Innanför huvarna kan man

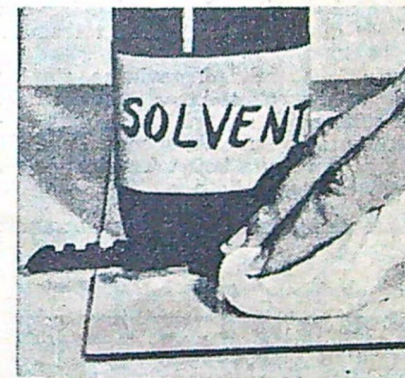


T. v. genomskärning sedd från sidan och framifrån. Övan tefatskroppen. Observera ledningarna!

montera in ett par robotansikten eller en pilotattrapp av något slag.

Motorn installeras och förses med propeller. De flesta 5 1/2" till 6" propellarna med en stigning på 3" till 4" kan användas. Modellens framparti

Klädskorg eller papperskorg

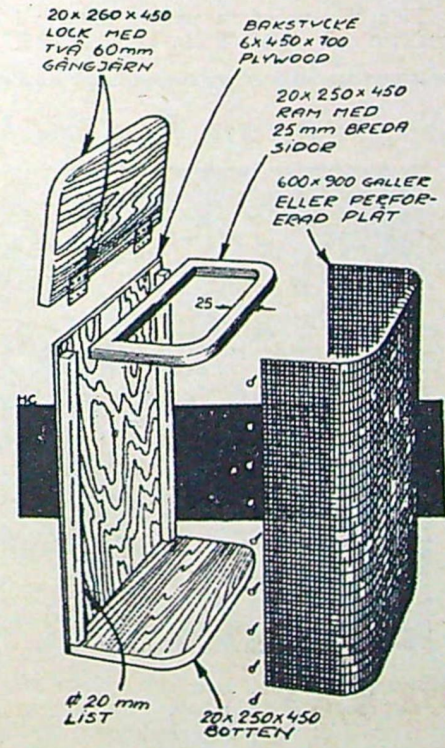


Lättare skära glas

Att skära glas går bättre om glasytan är absolut ren. Gnid därför glasskivan med en trasa indränkt i en lösningsvätska, t. ex. terpentin, innan diamanten används. Fett eller olja orsakar lätt att diamanten glider utan att bita.

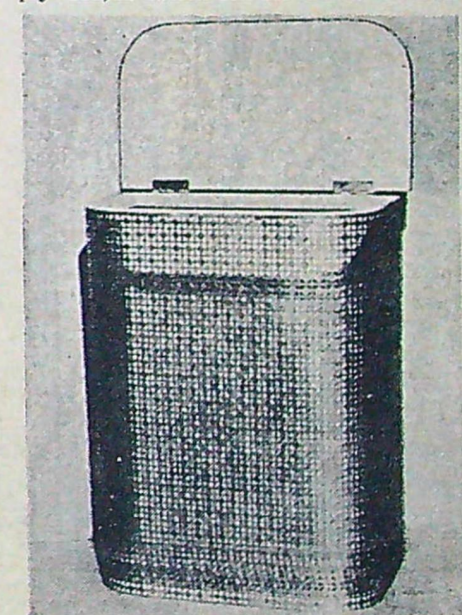
Lossa skruvar

Fastnade skruvar kan ofta lossas om de först värms upp. Ett bra sätt är då att placera en skruvmejselinsats i en elektrisk lödkolv enligt bilden.



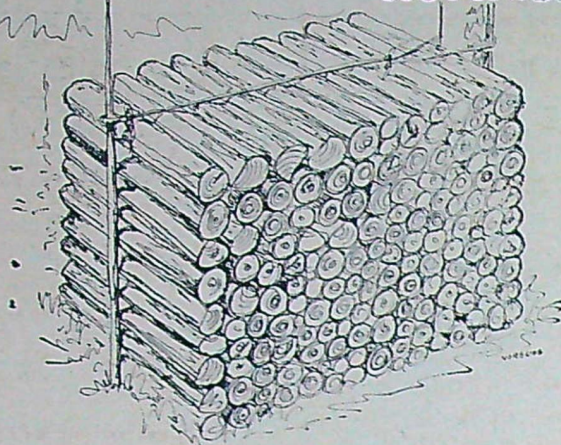
På några timmar kan ni förfärdiga denna enkla men trevliga korg, som ni antingen kan använda som klädskorg eller papperskorg allt efter behag.

Den består av ett bakstycke av 6 mm plywood, en botten och ett lock av 20 mm



plywood samt en ram som sågas ut ur 20 mm plywood. Ramen kan lätt sågas ut med en bandsåg eller med en vanlig sticksåg. Ytterst förses korgen med ett metallnät eller som på bilden med en perforerad plåt.

BYGG HEMLIKA RUMMET



Det har ju i alla tider varit roligt och spännande att bygga kojor i skogen eller på tomten. Här är en ny idé till en koja som man kan få alldeles för sej själv, om man håller tyst med hemligheten. Det är inte alltid man får bygga en koja på tomten, därför att kojan kanske ser skräpiga ut och man stör grannar och dylika, som inte alltid gillar att det ser "zigenaraktigt" ut på tomtarna.

Denna koja kan också användas som cykelställ, eller som redskapsskjul på

tomten. Man bör göra den ordentligt från allra första början, så kan man ha den stående år efter år, både vinter och sommar.

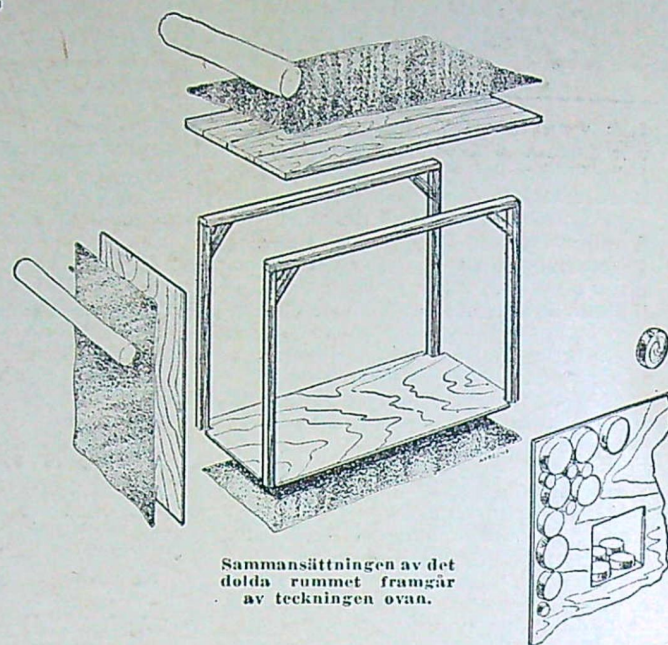
Gjord på rätt sätt blir den absolut omöjlig att upptäcka.

Det framgår säkert och tydligt av bilderna hur kojan är uppbyggd, och man kan betrakta dessa bilder som ett uppslag, av vilket man själv utformar detaljerna efter egen önskan.

Först och främst ska man ordna underlaget för golvet, så att marken är absolut jämn och slät på den plats man vill ha kojan. Närmast marken lägger man tjärpapp och över denna ett golv bestående av plywood eller bräder.

Man slår ner fyra stycken stolpar i marken och stöttar dessa till dess man

En originell idé som kan användas för såväl ett dolt cykelställ som för pojkarnas hemliga högkvarter under deras lekar.



Sammansättningen av det dolda rummet framgår av teckningen ovan.

får taket och gavlarna fastspikade. Taket består också av plywood eller låbräder över vilka man spikar tjärpapp. De båda gavlarna likaså.

Sidoväggarna består av träskivor (försedda med gångjärn) på vilka man spikar ändarna av vedträn, på så sätt att det hela kommer att se ut som en vedtrave då det är färdigt.

Av bilderna framgår också att man bör ha någon eller några luckor här och var för att släppa in ljus och framför allt luft.

Över taket och på gavlarna staplar man vedträn och spänner ihop det hela med stöttor och rep, så att det blir stadigt. Inuti kojan ordnar man bekvämt för sig, som i alla kojor. Trasmattor på golvet, el-ljus, radio osv.

Soptunnan kan döljas



En soptunna kan man lätt klä in på så sätt som bilden visar. Man spikar fast tre sidor av perforerad panel mot ramar av trälistor och lägger ett maso-

nitlock över det hela. Lådan är lätt och enkel att lyfta bort när det är dags att tömma tunnan. Ett tips både för villan och sommarbostaden!

Lödkolv som doppvärmare

Lödpistolen eller lödkolven kan man använda som doppvärmare i verkstaden. Man får emellertid inte sänka ner mer än lödspetsen i vattnet eller vätskan, eftersom i annat fall kortslutning kan uppstå i elementet.



DX-SOMMAR

Under semestertiden blir det inte så mycket DX-at och varför skulle man inte kunna ta semester även från en rolig och trevlig hobby? Vi njuter därför av sommarvärmen och återkommer med nya krafter då dagarna börjar bli kortare i augusti.

QSL-jakten fortsätter som förut under sommarmånaderna, men som väntat är deltagandet i juli mindre än vanligt. Så segern i juli-tappen kommer inte att kosta på långt när så många poäng som vanligt. Om inte någon av TFAE-medlemmarna sätter igång med en väldig slutspurt under senare delen av månaden förstås!

Genom semestrarna får deltagarna i mars-etappen möjlighet att vänta ända till den 15 augusti med insändandet av sina förteckningar över erhållna QSL och beträffande april-etappen uppskjutes avgörandet till den 15 september. Under tiden 1-20 augusti görs ett uppehåll i vidarebefordrandet av lyssnar-rapporterna till stationerna, så därför kan deltagarna i QSL-jakten spara ihop

alla rapporter för augusti och insända dem strax efter den 20:e.

TFAE:s nya diplom har nu kommit och kan rekvireras på den kupong som finns på sid. 32. Valövern och priserna är desamma som tidigare. Vid rekvisition måste en bestyrkt förteckning över erhållna QSL bifogas. Det är antalet olika länder som räknas. Någon tidsbegränsning finns inte, utan QSL som erhållits under förra året och tidigare får medräknas.

Så till sist en liten påminnelse om DX-tinget i Hackås den 22 juli. Där fattas ju det viktiga beslutet om riksförbundet och där kommer att dryftas många andra DX-frågor av betydelse. Samtidigt ges tillfälle till semestervila under den vecka DX-läget pågår och deltagarna får möjlighet att knyta bekantskap med nya radiovänner. Ellen Campana från HCJB kom till Sverige redan den 10 juli och deltar i DX-tinget. Ett populärt besök, som Sveriges DX-are uppskattar.

H. G-n.

Nytt från Ecuador

Från Ecuador rapporteras en del nya stationer. HC3RM Radio Cultural Machala, Machala sänder på 4845 kp/s. Sändaren är på 0,25 kW. HC4JB Ondas Manabitas, Suchre på 3385 kp/s. HC5TO La Voz del Pueblo, Rlo-bamba på 60,25 kp/s och HC5HM Radio Amazonas, Cuenca på 4805 kp/s har likaledes sändare på 0,25 kW. HC5JC La Voz de Salcedo, Salcedo på 3380 kp/s sänder med en effekt av 0,2 kW. HC2ET Radio El Telegrafo, Guayaquil sänder på 4825 kp/s och HC2DC Radio Cent, Guayaquil på 6150 kp/s. Även dessa båda stationer har 0,25 kW sändare.

QSL-jakten

Deltagarkupongerna i detta nummer återfinnes på sid 30. De måste bifogas rapporterna för att registrering ska kunna ske.

Hj. Larsson: ELEKTRONIK FÖR NYBÖRJARE. 15:e avsnittet

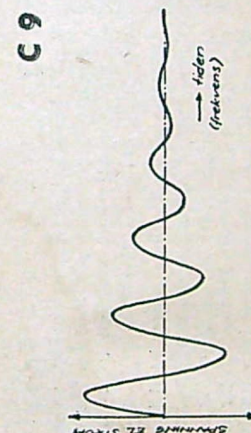


Fig. C-16

triska svängningskretsen. Antalet svängningar per sekund beror på hur stor kondensatorn och spolen är. Frekvensen kallas för egenfrekvens eller resonansfrekvens. En sådan svängningskrets kallas också för avstämningsskrets vilket innebär att om elektrisk energi tillförs en sådan krets uppstår en resonansfrekvens.

Om man sätter en pendel, en oro, en fjolsträng eller annan mekanisk svängningskrets i rörelse så kommer svängningen så småningom att minska för att slutligen helt avstanna. Detta beror som bekant på att friktionen i lager och luftmotståndet ständigt bromsar rörelsen. En sådan "friktion", det ohmska motståndet, se sid. B-3, har vi också i elektriska kretsar. Hur noggrant man

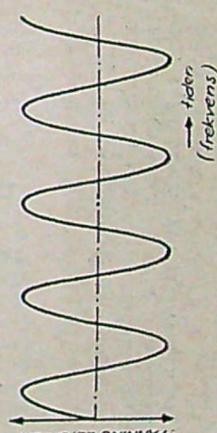


Fig. C-17

än gör en sådan krets så kan man aldrig få bort denna "friktion" helt. Ger vi därför kretsen i fig. C-13 en strömstöt så kommer den alstrade svängningen så småningom att dö bort. Tänker vi oss svängningen i form av en sinuskurva så kommer denna att få det utseende som fig. C-16 visar. Frekvensen

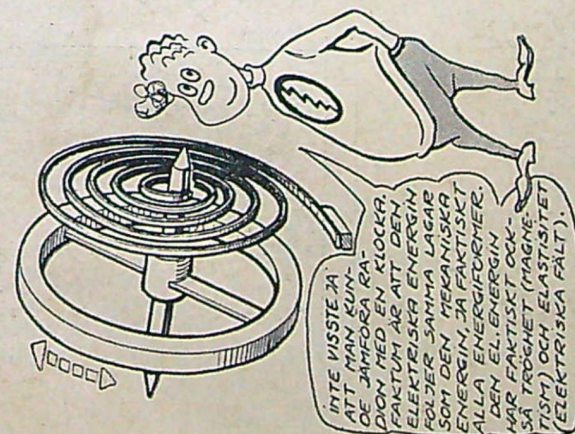
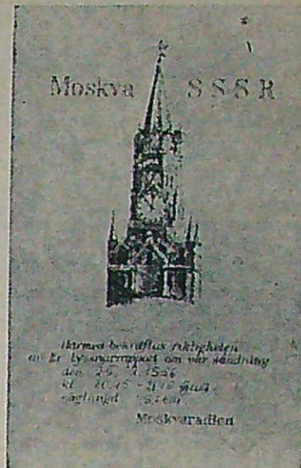


Fig. C-15

Upphör då också strömmen? Nej, det gör den faktiskt inte! När magnetfältet minskar i spolen, ger detta upphov till en induktionsström, som vill fortsätta. Det gör den också, ända tills magnetfältet har upphört (svängningens stannat), vilket betyder att kondensatorn uppladdas av denna ström, denna gång åt motsatt håll, se fig. C-14. Uppladdningen ger upphov till en spänning över kondensatorn (membranets spänning), som gör att strömmen rusar tillbaka över spolen. Ett nytt magnetfält byggs då givetvis åter upp, denna gång med omvända poler (svängningens roterar åt motsatt håll). Strömmen kommer således att pendla fram och tillbaka mellan kondensatorn och spolen på exakt samma sätt som vattnet i vår liknelse. Den elektriska energin finns hela tiden kvar, men den ändrar form från elektriskt till mellan kondensatorns plattor ("elektisk energi") till magnetiskt fält omkring spolen ("magnetisk energi").

Oron i fig. C-15 kommer givetvis att svänga ett visst antal gånger per sekund beroende på hur stort svängningens och hur kraftigt fjädern är. På samma sätt förhåller det sig med den elektriska



Moskvaradion

har nu fått ett trevligare QSL än tidigare. Dessutom svarar stationen med upkort och man kan också få en och annan miniatyrgammofonskiva.

Radio Nederland

har meddelat TFAE att ett nytt QSL är under tryckning och att det beräknas bli färdigt under augusti.

Dx-Club Gnistar

är en nybildad klubb med adress Ulf Bendorff, Ö. Esplanaden 7, Arvika. Ordförande i den nya klubben är Leif Aronsson.

IBRA

I det senaste numret av "IBRA", radio-stationens egen tidning, skriver Börje Hammargren om kortvägsslyssarna under rubriken "Hela världen din hobby". Tidningen innehåller dessutom aktuellt från radiofronten samt IBRA:s program för en månad.

TIPS

Här några aktuella tips i tidsföljd. Stationerna har avlyssnats på en Centrum "Pacific".

- 0.30 Radio Mayrink Veiga, Rio de Janeiro, Brasilien 9575 kp/s, 31,33 m, QRK 3.
- 2.00 Radio Del Estado, Buenos Aires, Argentina 6062 kp/s, 49,49 m, QRK 2-3.
- 2.00 Radio Relogio Federal, Rio de Janeiro, Brasilien 4903 kp/s, 61,16 m, QRK 3.
- 2.00 Faro del Caribe, San José, Costa Rica 9615 kp/s, 31,10 m, QRK 3-4.
- 2.00 Radio Nacional, Lima, Peru 9562 kp/s, 31,37 m, QRK 3.
- 2.00 Radio Splendid, Buenos Aires, Argentina 5985 kp/s, 50,13 m, QRK 2.
- 2.30 Radio El Mundo, Buenos Aires, Argentina 15290 kp/s, 19,62 m, QRK 3.
- 2.30 La Voz Dominicana, Ciudad Trujillo, Dominikanska republiken 3285 kp/s, 91,34 m, QRK 2.
- 3.30 La Voix Evangelique, Cap Haitien, Haiti 9656 kp/s, 31,07 m, QRK 3.
- 4.00 Radio Cultural, Guatemala City, Guatemala 9668 kp/s, 31,03 m, QRK 2-3.
- 6.00 Radio Pakistan, Karachi, Pakistan 11725 kp/s, 25,58 m, QRK 3-4.
- 8.30 Radio Monte Carlo, Monaco 7140 kp/s, 42,02 m, QRK 1.
- 8.30 Norddeutsche Rundfunk, Hamburg, Tyskland 6075 kp/s, 49,38 m, QRK 1.
- 9.00 Österreichischer Rundfunk, Wien, Österrike 9665 kp/s, 31,04 m, QRK 4.
- 9.30 Radio Luxembourg 6090 kp/s, 49,26 m, QRK 4.
- 9.45 Radio Australia, Melbourne, Australien 17790 kp/s, 16,86 m, QRK 3.
- 10.30 SSS, Bern, Schweiz 1781 kp/s, 16,87 m, QRK 4-5.
- 12.00 ORU, Bryssel, Belgien 17860 kp/s, 16,80 m, QRK 4.
- 12.00 OY Yleisradio, Finland 15190 kp/s, 19,75 m, QRK 4.
- 12.00 Deutsche Welle, Köln, Tyskland 11795 kp/s, 25,43 m, QRK 4.
- 12.00 Radio Nederland, 9745 kp/s, 30,78 m, QRK 4.
- 15.30 AIR, New Delhi, Indien 17850 kp/s, 16,81 m, QRK 3.
- 16.30 VOA, Manila Relay Base, Filippinerna 15245 kp/s, 19,68 m, QRK 3.
- 16.45 Vatican Radio, Vatikanen 15120 kp/s, 19,84 m, QRK 4.
- 17.15 Ríkisutvarpið, Reykjavík, Island 12175 kp/s, 21,64 m, QRK 3-4. Endast söndagar.

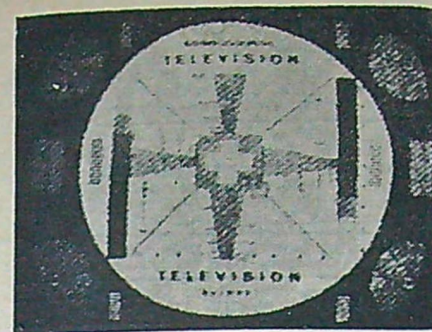


Nippon Hoso Kyokai

Tokio, Japan, har olika OSI, en del originala. Korlet ovan återger en japansk målning sedan början på 1800-talet. NHK hörs bra på 15255 kp/s, 19,69 m kl. 9.00-10.00.

- 17.30 Radio Ceylon, Colombo, Ceylon 9520 kp/s, 31,51 m, QRK 3-4.
- 18.00 Polskie Radio, Warszawa, Polen 9555 kp/s, 31,40 m, QRK 3.
- 18.30 SSS, Bern, Schweiz 11865 kp/s, 25,28 m, QRK 4-5.
- 18.30 Radio Canada, Montreal, Canada 17820 kp/s, 16,84 m, QRK 4.
- 18.35 Radio Roma, Italien 9710 kp/s, 30,90 m, QRK 4.
- 18.45 Radio Australia 11900 kp/s, 25,21 m, QRK 3-4.
- 19.00 Egyptian Broadcasting Service, Kairo, Egypten 9745 kp/s, 31,66 m, QRK 4.
- 19.30 Radio Belgrad, Jugoslavien 6100 kp/s, 49,18 m, QRK 4.
- 20.00 Tanganyika Broadcasting Service, Dar-Es-Salaam, Tanganyika 5050 kp/s, 59,11 m, QRK 3.
- 20.00 Radio Clube de Angola, Luanda, Angola 4869 kp/s, 61,60 m, QRK 3.
- 20.00 Voice of Indonesia, Djakarta, Indonesien 9865 kp/s, 30,40 m, QRK 4.

- 20.00 Radio Ankara, Turkiet 15160 kp/s, 19,79 m, QRK 4.
- 20.00 Radio Cotonou, Dahomey, 4900 kp/s, 61,23 m, QRK 2-3.
- 20.30 Radio Clube de Huambo, Nova Lisboa, Angola 4852 kp/s, 61,84 m, QRK 2-3.
- 20.30 Radio Peking, Kina 11650 kp/s, 25,75 m, QRK 4.
- 20.30 Radio Bukarest, Rumänien 6210 kp/s, 48,31 m, QRK 4.
- 20.30 Radio Sofia, Bulgarien 7670 kp/s, 39,11 m, QRK 3.
- 21.00 WRUL, New York, USA 15200 kp/s, 19,74 m, QRK 3.
- 21.00 Radio Budapest, Ungern 7220 kp/s, 41,55 m, QRK 4.
- 21.00 VOA, Tangier Relay Base, Tanger 7235 kp/s, 41,47 m, QRK 4-5.
- 21.00 Radio Thera, Iran 15100 kp/s, 19,15 m, QRK 3-4.
- 21.15 Radio Pakistan, Karachi, Pakistan 1710 kp/s, 42,80 m, QRK 3.
- 21.30 HCJB, Quito, Ecuador 17890 kp/s, 16,77 m, QRK 3.
- 21.30 Radio Nacional de Espana, Madrid, Spanien 7100 kp/s, 42,25 m, QRK 4.
- 21.30 Radio Tirana, Albanien 7850 kp/s, 38,20 m, QRK 3.
- 21.30 Radio Prag, Tjeckoslovakien 9670 kp/s, 31,02 m, QRK 3-4.
- 22.00 Süddeutscher Rundfunk, Stuttgart, Tyskland 6030 kp/s, 49,75 m, QRK 4-5.
- 22.00 Syrian Broadcasting Service, Damaskus, Syrien 17865 kp/s, 16,80 m, QRK 4.
- 22.00 Armed Forces Radio Service, New York, USA 17780 kp/s, 16,87 m, QRK 4.
- 22.30 VOA, Radio Station WLWQ, Mason, Ohio, USA 17800 kp/s, 16,86 m, QRK 3.
- 22.30 Kol Zion Lagolah, Jerusalem, Israel 9908 kp/s, 33,30 m, QRK 4.
- 22.30 The Voice of Tangier, Station WTAN, Tanger 9185 kp/s, 31,60 m, QRK 4.
- 23.00 Radio Angola, Luanda, Angola 11863 kp/s, 25,29 m, QRK 3.
- 23.00 Radio Bandeirantes, Sao Paulo, Brasilien 11925 kp/s, 25,17 m, QRK 3.
- 23.00 Deutschlandsender, Ost-Berlin, Tyskland 7150 kp/s, 41,96 m, QRK 3.
- 23.15 Polskie Radio, Warszawa, Polen 9555 kp/s, 31,40 m, QRK 3.
- 23.15 Radio Abidjan, Elfenbenskusten 4915 kp/s, 60,67 m, QRK 3.
- 23.30 Südwestfunk, Baden-Baden, Tyskland 1016 kp/s, 29,5 m, QRK 5.
- 24.00 Radio Saarbrücken, Saar 1421 kp/s, 211,1 m, QRK 5.
- 24.00 Radio Gazeta, Sao Paulo, Brasilien 9685 kp/s, 30,98 m, QRK 3.

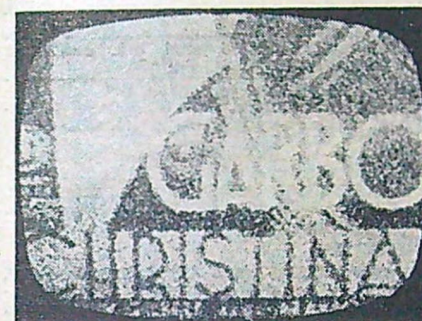


Testbild från en schweizisk TV-sändning som tagits in i Örebro.

TV-DX

Sedan sist har TV-DX-arna kunnat följa långa program från Italien, Ryssland och England — i den mån man kan synkronisera de engelska bilderna. Även Schweiz har syns till ett par gånger, men bäst har England varit — de har under de senaste två månaderna varit inne i nära sex timmar i Örebro och troligen ännu längre i Skillingaryd, där man ju har en kanal för Londonsändaren (kanal 1) — denna är ju mycket stark och effekten ska nu höjas ytterligare till 250 kW. Annars har RAI varit livligast av de länder man kan se med njutbart resultat och mottagningen därifrån har många gånger varit 100 %-ig. Italienerna ser inte bättre själva än vad vi kan göra i Sverige.

Från Ryssland har man mest sett testbilderna som sänds hela dagen från omkr. kl 11. Pro-



I landsorten har de utländska TV-sändningarna gått in bättre än Stockholmsprogrammen, men sedan Nacka-sändaren kommer igång blir det gynnsammare mottagningsförhållanden ute i landet. Här en bildruta som uppfångats i Örebro.

grammen därifrån har det varit dåligt med, men de brukar komma på eftersommar, säger DX-experten i Skillingaryd.

Då Nacka-sändaren startar i höst blir det säkert nära perfekt mottagning för dem som bor upp till 20-22 mil från Stockholm.

Ja, så efterlyser vi fler DX-are — det blev inte så många svar förra gången, så vi hoppas på några fler innan vi kan starta en riksomfattande TV-DX-klubb.

A. GUNNARSON.

Sommartävlingens 1:a etapp avgjord

Om också första etappen i TFA:s Sommartävling var ganska lätt, fanns ändå tydligen en del svårigheter. På en tävlingskupong med rätt lösning skulle — räknat uppifrån — de elva rutorna fyllas i så här: 3, 1, 8, 10, 6, 4, 9, 5, 7, 2 och slutligen bokstaven K.

Först öppnade riktiga lösningar var insända av: 1) Harald Isaksson, Nystrandsgatan 8, Jönköping; 2) K. Hammarsten, Föreningsgatan 43, Västerås; 3) Björn Nilsson, Borgmästaregatan 12, Oskarshamn. 1:an erhåller en femtilapp, 2:an och 3:an 25 kronor vardera.

Sommartävlingen fortsätter. Ett pris på 50 kronor och 2 pris på 25 kronor delas ut i varje etapp. Slutpriset är en Vespa värd 1 850 kronor.

Aktuellt

om smalspår i nollan

I ett tidigare nummer lovade jag att återkomma med lite synpunkter på smalspår i nollan och har nu funnit

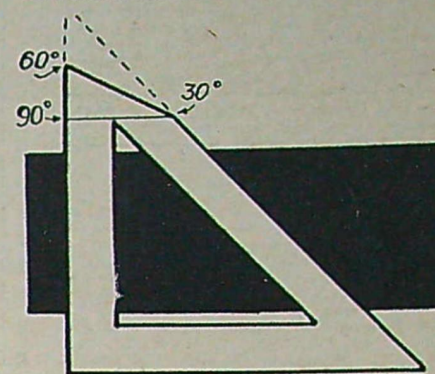
tiden mogen härför. Första gången jag berörde byggskalen var det ur gemene mans synpunkter, alltså han som behöver detaljer för att kunna bygga, och jag anser detta vara riktigt, då denna kategori är i majoritet. Att man för smalspårsbygge i nollan ej kan använda sig av noll-material är väl alla med på. Dagens läge är dessutom nu sådant att det är mycket ont om H0-material och noll-material står ju knappt att uppbörja. Mig veterligt är det endast göteborgarna som har sådant och detta tillverkar man själv, ett initiativ som måste lovprisas. Att det sedan finns en mängd smalspårsbanor i Sverige, som är både idylliska till sina lägen t. ex. alla småbanor i Västmanland och Värmland, och därjämte har en mängd ur modellbyggarsynpunkt både trevliga och originella lok och vagnar värda att avbilda, får ej förtrycka oss till byggen av dessa i skala 0 n3. Anledningen är den att vi först måste skapa fram tillräckligt med material för H0 och 0.

Lars Erik Bernström ger sig i sin artikel i nr 11 av TFA i viss mån in på vad som borde vara finast, byggsatsbygge eller bygge "from scratch" (från enbart råmaterial). Att det sistnämnda måste anses som det finaste om samtidigt resultatet blivit gott är väl ingen tvekan om. Men jag anser detta endast ha betydelse i modellbyggare- och hobbyssammanhang t. ex. vid bedömningar i tävlingar eller utställningar. För hur vi än resonerar om detta kommer slutresultatet att bli det, att det endast finns några hundra byggare inom mj-området här i Sverige, som går iland med byggen enligt den sistnämnda metoden. Och nog måste vi väl vara överens om att man på detta sätt ej främjar mj-hobbys utbredning till bredare lager. Nej, låt oss istället uppmuntra och hjälpa de kanske 20-30 000 ungdomar, som håller på med mj-hobbyn som en lek med märkesvaror. Dessa bör alltså ledas in på "rätt väg", självbyggets, även om det begränsar sig till ett självbygge med hjälp av byggsatser. De får dock en stor personlig tillfredsställelse i att själva ha åstadkommit ett resultat. Slutligen skulle jag i detta sammanhang vilja uppmana alla modellbyggare inom mj-hobbyn: Förkasta aldrig en annan mj-byggaresultat genom att direkt säga att det han åstadkommit är rena skräpet emot vad du själv kan åstadkomma. För det första hittar du nog snart själv din överman, om du har självkritik, och för det andra så skadar du vår hobby och dess vidareutveckling, genom att du kanske avhänder en intresserad människa hobbyn. Vill du kritisera så gör det på så sätt att du istället omtalar hur du själv skulle löst eller utfört den detaljen eller det arbetet.

Jonny Track.

DET BÄSTA SMÅTIPSET

Moderniserad vinkelhake



Genom att skära av en 45-graders vinkelhake i enlighet med figuren kan man med vinkelhaken upprita inte bara vinklar om 45° och 90° utan även, genom att placera vinkelhaken i olika lägen, vinklarna 15°, 30°, 60° och 75°.

H. S.

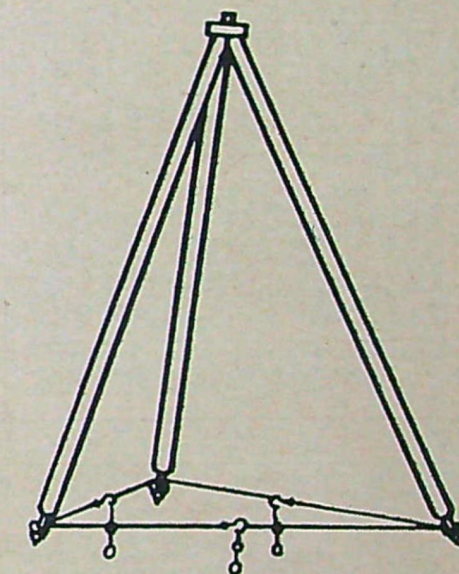
Enkelt aborrdrag

Ur en patron till ett mausegevär tar man kulan och värmer upp den tills blyet smälter och kan hållas ur. Sedan borrar man ett hål i spetsen på kulan lagom så en ståltråd går igenom. I spetsen på kulan böjs ståltråden till en ögla för en trekröna och i bakänden en ögla för revan. Därefter smälts blyet och hålls i kulan. Kulan används sedan på pimpel som pirk eller på metspö, som rycks upp och ned.

M. B. E. V.

Kamerastativet står stadigt

För att få kamerastativet att stå stadigt på ett glatt golv, fästes ett snöre av lämplig längd mellan stativfötter-



na. Om benbredden önskas ställbar, förses snöret på mitten med ögglor och motsvarande ståltråds krok. Om ett tygband används i snörets ställe, kan detta förses med tryckknappar i stället för krokar.

B. N—m.

Efterlysning

E. A. Laurentiusson med förutvarande adress Kammargatan 39, Stockholm, får honorar för infört småtips om han uppger sin nuvarande adress.

För en kondensator däremot minskar motståndet, kapacitiva motståndet, när frekvensen ökar på sätt som kurvan i fig. C-19 visar. Vid frekvensen A fås här reaktansen C.

För en kondensator och spole i samma krets som t. ex. i fig. C-18 kommer de båda motstånden att sammanbeta så att vi får ett nytt motstånd, det gemensamma motståndet för det kapacitiva och induktiva motståndet. Kopplar vi in kondensatorn och spolen parallellt som i fig. C-20 får vi ett gemensamt motstånd som följer den helraka kurvan. Som synes är motståndet störst där de båda delkurvorna skär varandra. Kretsens gemensamma motstånd är alltså störst när de induktiva och kapacitiva motstånden är lika stora. I denna

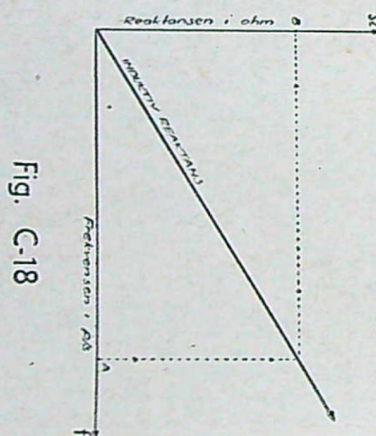


Fig. C-18

förblir konstant men amplituden, se fig. C-2 och C-9, kommer att minska för att så småningom helt dö bort. Denna svängning kallas för dämpad.

Tillför man så mycket energi till kretsen så att "friktionen" uppvägs kommer svängningen att fortsätta odämpad, se fig. C-17. Hos en klocka sätter urverket för att svängningen inte upphör och i elektriska kretsar tillför man elektrisk energi på olika sätt för att svängningseffekten ska bestå.

Som vi tidigare nämnt ökar växelströmsmotståndet, induktiva motståndet, för en spole när frekvensen stiger. Man kan alltså tänka sig en kurva enligt fig. C-18 för en viss spole. För en viss frekvens A är motståndet reaktansen, B.

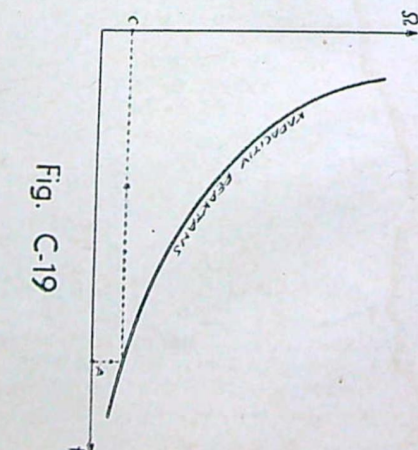


Fig. C-19

skärningspunkt har kretsen också sin resonansfrekvens.

Kopplar vi spolen och kondensatorn i serie enligt fig. C-21 blir förhållandet omvänt. Då blir det gemensamma motståndet minst vid kretsens resonansfrekvens.

Kretsen i fig. C-20 kallas för parallellresonans och i fig. C-21 serie-resonans. Det gemensamma namnet för induktiva och kapacitiva motstånd kallas för reaktans. För vi också med det ohmska motståndet, reaktansen, får vi det totala motståndet för hela kretsen och detta benämns då impedans.

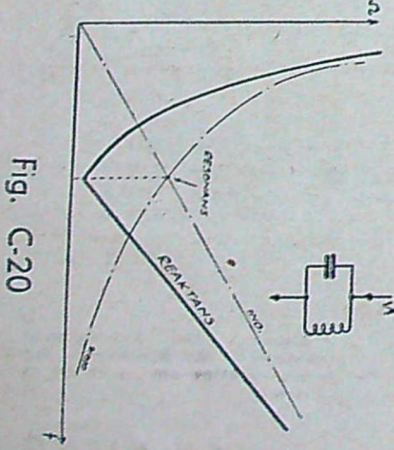


Fig. C-20

Till salu:

MOTORCYKELDELAR beg till de flesta märken. Störst i branschen Motortirman Jap. Olivedalsgatan 3. Göteborg. Tel. 12 69 31.

BILIGT! Opel Sup. Six mot., med växell., m/36, helt ell. i del. Hjulager till CV-4. Värmeleem. 6V. Signall. 6V. Likrikt 3-5-8V. Sälj ev. byt m. försl. Aldor Hermansson. Tegelslagareg. 22. Kristinehamn.

ALLA DELAR t. Albin Monark 500, m/42. Ing. Karlsson. Svarvarg 13, Sthlm. 51 79 18.

MYNNINGSLADDARPISTOLER. Licensfria. Browningmod. Kal. 9 mm. För målskj. Med hölster kr. 44:75. utan hölster kr. 36:—.

HÖGTRYCKSFETTSPRUTA, 400 kg/kvem, m. lästväng o. hydraul. munstycke, rymd 500 cc, vikt 1,7 kg. Kr. 28:— franco. Garanti, retur, rätt. Återförsäljare antagas. Handelsfirman Heva, Box 114. Håstveda.

VULCOFIX självvulkanisering för cyklar, mc, bilar, gummistövlar etc. Prov mot 75 öre i frim. ANPAC AB, Avd. P. Malmö.

KIRAKA ER I BILEN! Auto-Shave patents uppfinnning, gör el-hyvel dubbelt användbar. Begär upplysn. Malm-Industrier, Jönköping 1.

SPORTFISKARE OHOJ! 10 st fiskdrag, oli-kr. 10:— + frakt. Skriv önskad färg. C-L Produkter, Box 320, Sundbyberg.

NYA DÄCK 600x16/6, Goodyear utställ. 81:—/st. (distpr. 123:—), 625 och 650x16/6 94:— (136:—). 2 st fraktfritt. Autoteknik, Karlstad. Tel. 128 97.

CITROËN o. Adler jr. 39:or samt Chev. -35 i delar. L. Pettersson, Box 187, Lindsberg.

MONARK CZ 125 cc, mod. -49, nyren., reg. o. körklar. fabriksnytt backdäck. Bo Ringner, Munkflobogen.

STOR TRAFIKMOTT. Beskr. m. frim. Pris 400:—, Tele-Mekano, Nyland.

1 st ARIEL, Rex Hunter, m/47 600:—. 1 st Speedwaysram "Linus" m. 2 st däck 250:—, 1 st ram t. Royal Enfield m. hjul o. div. mot., delar. 90 % däck 150:—, Sv. t. "433A", Virserum.

BILRADIO något beg., komplett med högtal. och ant. 100:—, W. Löfström, Fack 85, Mörsil.

HVA-MOT. 125 cc, som ny (630:—) 200:—, D:o avg.-rör o. ljudd. 20:— Motortjänst. Tel. 189 70, Kalmar.

MC REX ROADMASTER 1952 för 2 pers., 200 cc. Körd 1 000 mil, i prima skick, körklar men avreg. Pris kr. 890:—, Med verk. och reservd. Uppl. m. porto. S. Johanson, Box 55, Österåker.

GEIGER-RÄKNARE, uränskörare, av förstkl. Am. fabr., m. känsel. visarinstr. H. kost. 900:—, sälj. f. 700:—, "U308", Box 3137, Sthlm 3.

PROJEKTOR-NORIS 16 mm. Motor 220 V. Ca 300 m inspelad film. 5 f-hjul k. lampor 100:—, G. Hörberg, Valhallagatan 34, Växjö.

ETT MINDRE ANTAL ALBIN-MONARK armemotocyklar 500 cc med toppventiler åter inkomna. Icke fullt körklara endast kronor 250:— per styck. Körklara i prisläge 350:— 450:— kronor per styck. Även på avbetalning. Samtliga maskiner äro typbesiktigade. Begär närmare upplysningar. Kompletterat reservdelslager av såväl nya som begagnade delar. **MOTORFIRMA UNO RANCH AB,** Karl Gustavsgatan 25, Göteborg C. Tel. växel 13 71 84, 13 71 86, 13 71 89.

VÄRMEPANNAN f. villa 175:—, El-handbormask, m. stativ f. bänkborm. 155:—, Sängarmar m. kedjebotten 4:—, Box 16, Tel. 71, Håstveda.

1 st farb.-ny ILO MOTOR 250 cc, 2 cyl., 15,1 hkr. Sven Andersson, Österled 1 B, Arboga.

TRUMPET, spinspö m. rulle s. 2 st hörlurar sälj. ev. b. m. mop.-m. "K.A.", Box 26, Vitaby.

MC-MOT. DKW, 500 cc, 2 cyl., m. växel, m/38, 75:—, hjul t. d:o m. 50 % gum. 25:—/st., ram m. gaff. o. skärm. 20:—, tank 5:—, Mc-mot. Triumph 350 cc, 2 cyl., 60:—, Växell. t. d:o 50:—, ram t. d:o m. telesk.-gaff. 30:—, hjul t. d:o utan gum. 10:—/st. U. m. p. J. E. Larsson, Box 93, Harplinge.

WRIGHT & WEIRE TAPEDECK, obet. beg. Ing. L. Bengtsson, Harpsundsv. 77, 3 tr. Sthlm.

UNDERREDSBEHANDLA Er bil med BENE-LIT BILCEMENT 20 kg 48:—, 10 kg 26:—, 5 kg 12:—, Garanti: Intyg fr. Statens Prov-ningsanstalt, Malmö Fäginindustri, Högög.

FÖRST-APP. UNIPRINT JUNIOR. Dubbelk. Stativ. Ennagon 1:45. Orig. Rolliflask i gott sk. U. m. p. H. Eriksson, Box 57, Häverödal.

BEG. BILDELAR av Vanderer 6 cyl. och Fiat 1500: motorer, växellådor, kylare, fälgar, kardana m. m. Mc-motorer: 350 R. E. 500 FN. 150 CZ. 100 Terrot samt div. delar säljes billigt. Birger Andersson, Kännestubba, Hultsjö, Tel. 46 Kännestubba.

TfA:s radannonser

Ann.-priset under denna rubrik är netto kr 2:50 per rad (ca 34 tecken). Förskottslikvid kontant eller insatt d postgirokonton 15 79 92. Manuskriften måste vara tydliga — maskinskrivna eller tecknade. Vi ansvarar icke för ottydligt skrivna eller starkt förkortade manus

PIANODRAGSPEL. 41/120. Italienskt välvärd. endast kr. 275:—, 3 rad dragspel som nytt 95:—, Magdeburger 1 rad 60:—, Pendyl kr 110:—, Luxor skrivväxlare, som ny 125:—, 5 rad, dragspel, 85/96, 150:—, Banjo 50:—, Mandolin 45:—, Resegrammaskin 185:—, Gitarr Levin 75:—, Resegrammofon med skivor 80:—, Tält med golv 60:—, Reseradio 95:—, Bilradio, 6 volt, 90:—, Stickmaskin, 10/60, Per Persson, Synamaskinmotorer nya och beg. billigt. Full reträtt. BYTESFÖRMEDLINGEN, Box 1714, Borås 7.

TILLFÄLLE! Ett mindre parti fabriksnya lastmotorcykelchassi, 3-hjuliga av scooter-typ, försedda med ilo-mot. 120 cc, 4 hkr, lämpl. för byggnationer av ex. Mc-bilar, försäljes på grund av lagerbrist mycket förmåll. Sv. t. WULF & Co., AB, Tel. Vänersborg 120 50.

NY HVA 125 cc, m/30, Lyx, med Magura-växel. Katalogpris 1.350:—, säljes för 1.000:—, Villiers 200 cc motor, m/51, nyborrad, samt. lager nya, i övrt. abs. felfri. Helt kompl. m. förg. 250:—, Ram (Box) för d:o 20:—, Gaffel 20:—, BSA B 31, växellåda, m/47, felfri 150:—, Allt med garanti och reträtt. Uppl. mot porto L. A. Larsson, Södergat. 108, Hålsingberg.

RÖR, 957 30:—, Schema, Handie-Talkie 5:—, Mik.-transf. 25:—, Vridkond., 2x3 pf 10:—, Mot postförs. Hans Grönvall, Eneby, Bålsta.

FLICKCYKEL 40:—, Moped 130:—, B. 136, Malmback.

LEKSAKSLOKOMOTIV naturtrogna av lack, plåt m. urverksdrift, visslar under gång, genom inbyggd blåsbälg, längd 280 mm, slumpas 6:—/st ell. 2 st 10:— plus frakt. Nordisk Stil, Karlstad. Tel. 178 07.

BILKAPELL pass. PV44, tillv. av vattentätt silverduk. Nytt, obeg. Pris kr. 195:—, säljes f. kr. 145:—, S. Johansson, Box 55, Österåker.

TRAFIKMOTT. BC 348 i utmärkt skick. P. Jonsson, Box 425, Edsvalle.

KRISTALLSTYRD SÄNDARE, 27,12 M/c, avsedd för radiokontroll 65:—, 50 st beg. rör, glödlampsprovade 50:—, 7 st elektrodynamiska högtalare, ingen under 8 tum 5:—/st, 4 st 8 tum permanent dynamiska högtalare 5:—, Utgångstransf. 10 st, ca 5 000/8 ohm, 4:—/st. Beg. 3 gänge vridkond. 3:—/st. Wikvist Radio, Folkungsg. 25, Borås.

MÄTINSTRUMENT, Simpson Universal, nytt, helt obeg., samt div. radiomat., bl. a. spol-system m. nio väglängdsområden. Svar till "Billigt omg.". TfA, Box 3137, Sthlm 3.

TÄVLINGSBÅT (galosch) klass CN, pris 400:—, Oliver Styr, Box 1289, Tel. 184, Grythyttan.

MC NV-DKW 125 cc, m/51 helrenoverad. Körklar, välvärdad i mycket gott skick. Obs! Priset end. 250:— kr. Haraldsson, Birgerbergsgat. 2 A, Kristinehamn.

TANDEMICYKEL m. ell. u. Fuchsmotor körd 130 m., vägm., Boschljus. 350:— resp. 150:—, Christenson, Forstenag. 20, Trollhättan.

VÄXELHUS, nytt till utombordsmotor, S. Andersson, Box 200 A, Strömsnäsbruk.

AMERIKANSKA GEIGERMÄTARE och tillbehör för prospektering av URAN-malm. Firma Hobby-Import, Fredsg. 6, Stockholm.

Vi vet att TfA:s radannonser

är 100 % säljande!

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

TfA:s radannonser
— landets mest
säljande småannonser

FN 500 cc tv, m/30, säljes hel eller i delar. FN 450 cc sv, m/52 i delar. D:o 350 cc sv, m/32 Matchless 250 cc sv, m/29, motor, förg., magn. geu., växell., ram m. m. NV 250 cc tv, m/29, prima däck, utan motor. OBS! Billiga priser N. From, Högbränna, Gargnäs.

VILLIERSMOTOR stat., 100 cc, kr. 40:—, förg. sep. för d:o, ny, kr. 35:—, Div. bil- och detaljer, nytt Hobbymaterial Mindre SKF-kullager, el.-motorer, kompressorer 1-2 cyl., 1-3 kg/cm² arb.-tryck. Uppl. mot porto. S. Johanson, Box 55, Österåker.

SLÄPKÄRNA t. pers. bil utan flak 200:—, bra däck L. Pettersson, Box 187, Lindsberg.

ARIEL 350 cc, utm. skick slumpas Endast 500:—, C. G. Lindström, Alby.

DUX PIC-UP INSATS, elektrodynamisk Pris 4:—, Industri Odick AB, Lindsberg. Tel. 1134.

200 cc DKW MOTOR, m/52 125:—, 175 cc ilo motor, m/51 100:—, HVA mot., 120 cc 70:—, BSA, Ariel, Match. motorer 350 o. 500 cc 60:—/st, 4-växl. automatl. BSA o. Burman 65:—/st. Magneten, Bosch o. Lucas 25:—/st. Tel. 603 71, Hålsingb. T. Johansson, Box 40, Raus.

MÄLARULLAR n 5:—, W. Eriksson, Nössebro.

Köpes:

MINDRE OCH STÖRRE PARTIER beg. el. koppl.-ur, el.-mot., dammsugare, kameror, först.-app., mindre el.-handbormask, m. m. Electro-Meco, Drottninggat. 73 B, Sthlm.

BEG. TRAFIKMOTTAGARE ell. PMTD (Ar-mens 2-wattare) i prima skick köpes omgående. Kaj Lindblad, Box 91, Skurup. Tel. 402 98, Ystad.

BEG. HOBBYSVARV ell. verktygsmask, m. tillb. H. Sundkvist, Lysingsv. 10 A, Västervik.

TIA ÅRG. 1940, -41, -42 köpes av Bo Persson, Box 91 C, Åvesta.

KAMERA 6x9 helst med inb. avst.-mät. Göte Persson, Annerfors, Bollnäs.

DKW MOTOR, 125 cc, gärna def. ell. end. mot.-axel m. balanser, samt el. ankare. L. Haraldsson, Birgerbergsg. 2 A, Kristinehamn.

Bytes:

EMERSEN RESERADIO, byt. m. prismakik. 134, Svensson, Siskol, Bergskol, Örnöbergsg.

Diverse:

MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN. När det gäller renov. av biler motor kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark o. specialutbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, moped, båt o. stationära motorer. Svets, omfodring av cylindrar, cylinderinborring, vev- o. ramlagerrenov. Vål-sort. reservd.-lager. DKW utbytesvevaxlar. Spec. avd. för mopedmotorer. Aukt. repr. för BMW o. Fuchs motorer o. reservdelar. **MOTORFIRMA B. ANDERSSON,** Göteborg II. Tel. 22 01 28.

BÄTMAGNETER beg., nylindade, likvärd. med nya, 3 mån. gar., reträtt. Uppl. mot porto. Omvända, av alla lags tändspolar 20:—/st. Nya Radioverkstaden, Kalmar.

BÄTRITNINGAR, se annons TfA nr 5. Rune Roggentin, Götgatan 26, II, Stockholm.

25 % PÅ ALLA SLAGS FOTOARBETEN Bra arbeten garanteras. Sänd i brev. Fotograf S. Gustavsson, Box 111, Sundbyberg.

Lösningar av "Tankenötter" i nr 12 av TfA.

Triangel av siffror.

T. ex. 4
3 9
3 8 1
5 2 7 6

Med femmor och tvåkronor

På tre sätt. 1 femma och 11 tvåkronor eller 3 femmor och 6 tvåkronor eller 6 femmor och 1 tvåkrona.

Lösningar av TfA:s korsord nr 12.

VÄGRÄTT:
1) Skev. 4) Bankfack. 8) Nivå. 9) Älva. 10) Segla. 11) Mans. 13) Lugano. 15) Karlbd. 17) Anor. 18) Gigg. 20) Ord. 21) Varin. 22) Lear. 24) Krasse. 25) Märken. 28) Arpi. 29) Lurat. 30) Opus. 31) Karo. 32) Nervritt. 33) Olle.

LODRÄTT:
1) Ställ. 2) Envig. 3) Via. 4) Båtmotorer. 5) Kassan. 6) Algebra. 7) Kladd. 12) Akademiskt. 14) Anges. 16) Rover. 19) Glasrör. 23) Asator. 24) Kylian. 26) Kupol. 27) Näste. 30) Oro.

PRISTAGARE:

Korsord nr 12: Fil. stud. Gunnar Pettersson, SJ Hus 9 a, Hallsberg (10 kr) och Fredy Dahlstrand, Torvmossen, Allingsås (kvartalspremi).

Tankenötter nr 12: William Jönsson, Bokevägen 11, Trelleborg, och Hans Helgesson, Adalen, Syninge.

SJÖLEXIKON

En i alla avseenden ambitiöst gjord uppslagsbok är Sohlmans Sjölexikon. Bokens över 1 200 sidor upptar 5 000 uppslagsord, ord och uttryck, som kan hänföras till sjömanskap i begrepps hela vidd: navigation och nautisk meteorologi, handelsjöfart, skepps-mätning, skepps- och båtbyggnad etc. Verket har 16 färgplanscher och ca 200 textillustrationer.

Värdefullt är att motsvarande engelska termer anges vid uppslagsorden och att de engelska orden i sin tur är uppställda i alfabetisk ordlista med hänvisning till motsvarande svenska ord.

Även många utöver dem som har "sjön" som yrke eller hobby har stor nytta och glädje av Sohlmans Sjölexikon.

RÄVJAKT mot Norge

(Forts. fr. sid. 5.)

räckligt mycket radioprylar — vilket inte är så svårt eftersom det finns rävsaxbyggsatser i handeln. De har kopplat ihop sina pejlmottagare — ganska lätt för den som har hällit i en lödkolv någon gång förut — och deltagit i tävlingarna, som brukar gå bra om man någorlunda behärskar karta och kompass. Så vitt vi vet är yngste man 14 år och äldste mer än fyra gånger så gammal.

Rävjakt är visst inte en sport endast för sändaramatörer. Visserligen har många rävjägare sändarlicens, men det beror i många fall på att de har börjat jaga räv som "vanliga människor" och sedan under rävjagandet blivit miljöskadade och satt igång telegrafiträningen för amatörcertifikatet.

Är du intresserad så kom med i "rävgänget". Du kommer att få trevligt! Upplysningar om sporten lämnas av bl. a. SSA:s rävjaksledare.

Staffan och ...

(Forts. fr. sid. 12.)

detta slag. Pappan lovade emellertid att försöka mobilisera flera inflytelserika vänner, som han hade i sin kulspeklubb för att stödja alla förslag, som det nya sjöfartsministeriet skulle komma med. Och så sa' man godnatt.

Staffan hade litet svårt att somna. Det hade ju hänt honom en hel del sista dygnet. Han var sjöfartsminister på en främmande planet långt, långt borta från jorden. Mycket var anorlunda häruppe, men innerst inne var väldigt mycket ganska lika. Som nu det här med juntan, som var emot honom. Inte därför, att dom kunde tycka något om hans planer, för dom kände dom ju inte till. Bara därför att dom var rädda om sina pengar. Så hade Pellekrikus pappa lovat

att genom inflytelserika vänner hjälpa honom. Inte heller därför att han visste något om Staffans planer utan bara för att han kände honom. Det var litet grumliga motiv, tyckte Staffan. Men Pellekrikus hade sagt att riksdagsmännen i barnkammaren, de röstade var och en efter sin egen mening. Det gällde alltså att med sakliga skäl visa och bevisa, att man hade rätt. Det vill säga i det här fallet att gubben Archimedes haft rätt.

När Staffan hade kommit seä långt i sina funderingar, som väl egentligen visade att Staffan hade ett ganska gott omdöme, så hände något. Plötsligt blev han medveten om, att han inte längre var ensam i rummet, men innan han hunnit tänka den tanken ut och ännu mindre ropa något eller på någon, lyftes han upp ur sängen, kände något mjukt tryckas mot munnen och så bars han av något, rätt upp mot taket. Nu fanns det ju inte något tak och den kyligare atmosfären vittnade om att han redan befann sig ovanför huset. Man höll tydligen på att röva bort planetens nyutnämnde sjöfartsminister. Staffan funderade på, om han var rädd. Kanske något litet, men inte särskilt mycket. Det glädde honom på sätt och vis.

Fortsättning i nästa nr.

(Copyright Bull's Pressförlag.)

Utrusta själv...

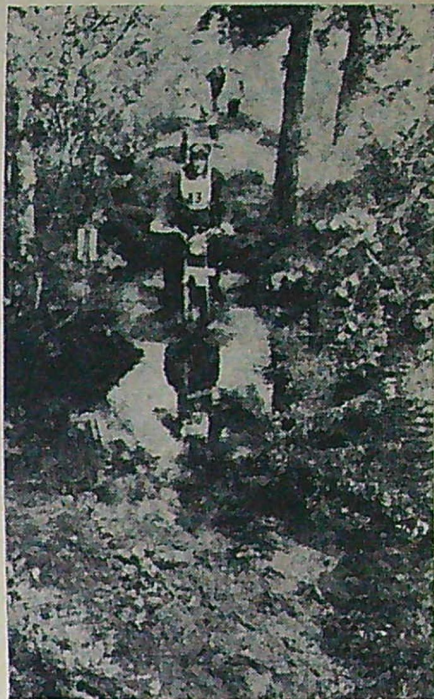
(Forts. fr. sid. 11.)

växlade maskiner med för smala däck för att de skulle dra ordentligt i upp-förbackarna.

Och när inte det hjälpte var det bara att kliva av och promenera bredvid maskinen. Sådana malörer är inte roliga för förarna, men nyttiga. De som inte har medel att köpa en specialmaskin skulle jag vilja ge följande råd för att på billigaste sätt få en fullt användbar trialsmaskin.

1) Ekra om bakhjulet och montera på ett grovt däck som drar bra och är oömt (obs! lufttrycket regleras i förhållande till terrängens svårighet). Enligt nuvarande regler tillåts 4,00 dim., men om jag inte är fel underrättad så finns vissa funderingar om bestämmelser beträffande däck för trial, varför det är bäst att kontrollera hos Svemo vad som är tillåtet.

2) Växla ned maskinerna högst avsevärt (större kedjedrev bak är att föredra framför mindre drev på motorn). Var inte rädda att växla lågt, ni kan knappast växla för lågt. Att sedan ma-

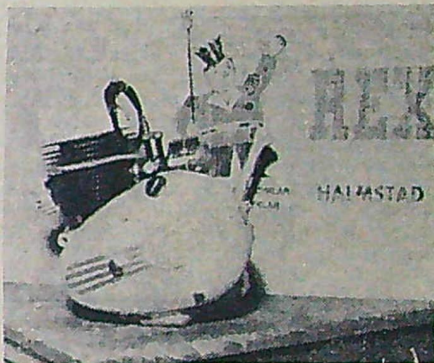


Stjärnknutten Stig Asplund ger sig i kast med ett vattenhinder, där han och de flesta andra dock måste ta till fötterna.

skinen på väg inte går mer än ca 60 km, har mindre betydelse eftersom man inte kör på tid i trial.

3) Lägg upp avgasröret ordentligt och undvik att ha utstående detaljer monterade på maskiner, då det jämnt och ständigt gäller att klara smala passager mellan stenar och dylikt.

4) Sänk gärna kompressionsförhållandet och prova med mindre förgasare,



En Rexamotor var bland de stilliga pris som utdelades i Trial för Alla.

Tidningen för moderna människor

Hemburen till er dörr, nedlagd i er brevlåda erhåller ni TEKNIK för ALLA var 14:e dag, när ni prenumererar. Det bekvämaste och säkraste sättet att få varje nummer av TfA är också det billigaste. När som helst kan ni prenumerera.

Prenumerera nu!

Tidningen för den moderna familjen

Undertecknad prenumererar på TEKNIK för ALLA 1956 att sändas mot postförskött
☐ Helår 16:50 ☐ Halvår 9:—
fr. o. m. den
(sätt X i ruta för önskat alternativ).

Namn
Adress
Postadr.
TfA 15 -56. VAR GOD TEXTA!

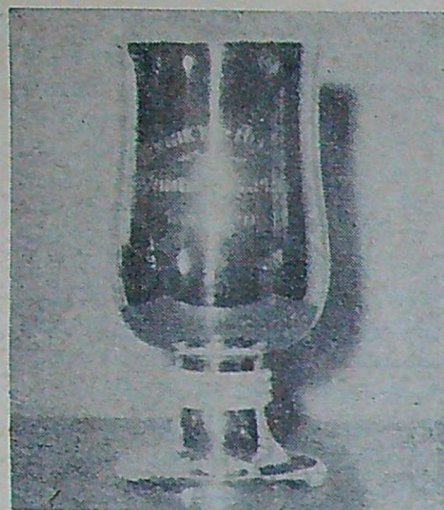
Frankeras
ej. TfA
betalar
portol

TEKNIK för ALLA

Box 3137
STOCKHOLM 3



Svarsförsändelse
Tillstånd nr 237
Stockholm 3



TFA:s förnämliga vandringspris i vilket L. E. Johansson, Göteborg erövrade en inteckning.

Tävlingsprotokoll från TRIAL för ALLA

Plac.	Namn	Klubb	Märke	Skarpnäck 1:a varvet	Ågesta 1:a varvet	Skarpnäck 2:a varvet	Ågesta 2:a varvet	Sammanl. poäng
-------	------	-------	-------	-------------------------	----------------------	-------------------------	----------------------	-------------------

Seniorer och A-juniorer:

Total 1	L. E. Johansson	SMK Göteborg	197 DMW	4	2	2	4	12
2	P. O. Nordbrandt	Höslätt	198 James	12	3	7	3	25

Seniorer och A-juniorer 125-175 cc

1	N. Strömbom	Djursholms MK	150 Monark	17	12	10	16	55
2	B. Näsund	Södra MK	125 NV	14	10	19	18	61
3	R. Lindestål	Södra MK	125 NV	21	28	29	40	118
4	S. Björklund	Norrälje MK	150 Monark	32	42	31	40	145

Seniorer och A-juniorer 176-250 cc

1	G. Andersson	SMK Göteborg	197 Franc. Barn.	7	9	9	1	26
2	N. Pettersson	SMK Göteborg	197 DMV	11	8	4	4	27
3	R. Martinus	SMK Göteborg	197 DMV	10	16	0	8	34
4	G. Johansson	SMK Göteborg	197 DMV	8	9	11	7	35
5	S. Nybäck	SMK Göteborg	200 James	8	11	22	18	59
6	K. Oskarsson	SMK Göteborg	197 DMV	15	13	19	21	63
7	B. Sandquist	SMK Göteborg	197 DMV	15	25	17	12	69
8	A. Eriksson	Södra MK	217 Maico	33	52	24	36	145

Seniorer och A-juniorer 251 cc och däröver

1	A. Franzén	Tidaholms MK	500 AJS	8	19	9	14	50
2	L. Lendin	Botkyrka MK	500 Matchless	14	10	19	18	61
3	G. Svedberg	Tygöförs-skolan	500 cc	18	19	17	21	75
4	C. Linde	Taxi MK	350 Matchless	28	37	35	37	137
5	S. Asplund	Södra MK	350 AJS	31	34	29	35	130
6	L. Bromé	Södra MK	500 Matchless	31	36	31	37	135

B-juniorer:

Total 1	G. Turesson	SMK Göteborg	197 James	0	2	0	9	11
2	S. Bergh	SMK Göteborg	197 DMV	1	10	3	17	31

B-juniorer 125 cc

1	L. Nybäck	SMK Göteborg	125 NV	0	24	2	7	33
2	B. Östervall	SMK Stockholm	123 NV	0	16	10	9	35
3	S. Fischerström	Botkyrka MK	125 NV-DKW	3	15	6	20	44

B-juniorer 126-175 cc

1	A. Ericsson	Norrälje MK	175 Huskvarna	5	17	5	8	35
2	S. Björklund	SMK Köping	175 Huskvarna	1	22	1	12	36
3	J. G. Andersson	Norrälje MK	150 Monark	4	13	8	17	42
4	N. Ohman	SMK Stockholm	150 Apollo	3	20	2	17	42
5	L. Andersson	Södra MK	175 cc	1	24	0	21	49
6	B. Alstermark	Norrälje MK	175 Huskvarna	5	32	1	27	55
7	U. Aldin	SMK Stockholm	175 Huskvarna	2	23	6	30	61
8	B. Emanuelsson	Göta MS	146 Monark	4	31	4	22	61
9	H. Pettersson	Norrälje MK	150 Monark	4	31	2	28	66
10	G. Blomqvist	Södra MK	175 Huskvarna	6	36	5	33	75
11	B. Broman	Norrälje MK	175 Huskvarna	1	36	5	33	75
12	B. Hansson	Ludvika MS	175 Huskvarna	1	43	4	29	77
13	B. Wahlén	Norrälje MK	150 Monark	6	36	6	29	77
14	I. Kjellstrand	SMK Stockholm	150 Monark	5	38	6	29	78
15	P. O. Eriksson	Södra MK	150 Apollo	1	42	8	29	80
16	S. Månsson	SMK Stockholm	150 Blue Fight	5	41	5	29	89
17	A. Johansson	Uppl. Väsby MK	150 Monark	6	37	4	35	82
18	H. Ahlström	Nora MK	146 Ilo Spec.	4	43	6	36	89
19	L. O. Nilsson	SMK Örebro	150 Rex	13	27	6	45	91
20	O. Skald	Botkyrka MK	150 Monark	3	47	10	31	91
21	S. Persson	SMK Stockholm	150 Monark	8	46	13	28	95
22	L. A. Samuelsson	Norrälje MK	150 Monark	8	42	6	39	95
23	A. Eriksson	Uppl. Väsby MK	175 Huskvarna	10	35	7	45	97
24	B. Lönnström	Uppl. Väsby MK	150 Monark	6	41	6	46	99
25	P. Carlsson	Botkyrka MK	150 Monark	6	52	9	34	101
26	K. A. Hallman	SMK Stockholm	150 Blue Fight	13	43	15	32	103
27	L. Fernström	Uppl. Väsby MK	150 Monark	8	50	11	36	105
28	I. Larsson	Södra MK	175 Huskvarna	13	49	6	40	108
29	B. Lager	SMK Stockholm	175 Huskvarna	10	44	11	44	109
30	E. B. Stach	MS. Stockholm	175 Huskvarna	11	49	12	38	110
31	Kj. Henriksson	SMK Stockholm	175 Huskvarna	8	55	12	43	118

B-juniorer 176-250 cc

1	R. Skoglund	Jönköpings MK	197 Franc. Barn.	1	20	5	8	34
2	S. Hansson	SMK Göteborg	197 DMV	0	35	0	18	53
3	T. Wancke	SMK Stockholm	197 DMV	3	33	10	22	68
4	K. Malmberg	SMK Stockholm	250 Monark	6	44	13	39	93
5	G. Lundh	Södra MK	225 AJS	11	46	13	45	115
6	K. E. Pettersson	Södra MK	250 NV	9	56	13	46	124
7	S. Eriksson	Norrälje MK	214 NV-DKW	13	49	15	50	127
8	R. Eriksson	SMK Stockholm	250 NV	13	61	15	55	144

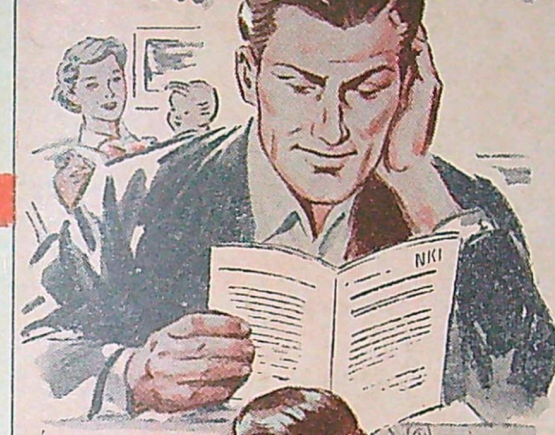
B-juniorer 251 cc och däröver

1	R. Almén	Norrälje MK	500 Triumph	5	37	3	23	73
2	G. Huse	SMK Stockholm	500 BMW	7	37	12	32	84
3	P. O. Eriksson	AME. Uppsala	600 BMW	11	57	15	39	122
4	O. Larsson	SMK Stockholm	350 Ariel	10	61	18	46	135

TRIAL för alla

(Forts. från sid. 10.)

uteslutande på stadens marker med 13 delsektioner inom stadsgränsen och 10 strax utanför, allt i terräng med betydligt kraftigare branter än som eljest är vanligt i stockholmstrakten. En fördel var naturligtvis också, att banan låg alldeles inpå knutarna. Istället uppstod en liten nackdel, nämligen att banan korsade två livliga trafikleder. Detta medförde emellertid inga som helst olägenheter tack vare deltagarnas goda trafikdisciplin, som också ledningen räknat med. Och varför skulle man inte göra det? I trials bannlyses jättet redan i och med reglernas utformning — deltagarna har alla förutsättningar för att köra lugnt och iaktta all den hänsynsfullhet i trafiken som vi vill se hos våra tävlingsförare i trafiken — och gjorde det också. Ett litet påpekande bara. Det var några förare, som tog det alltför lugnt genom att stanna och ta långa



Ni kan bli INGENJÖR

och öka Er lön under
studietiden

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

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

Ingenjörstudier på 16 olika linjer

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

INDUSTRI OCH TEKNIK

- A 1 Ingenjörstudier på 16 olika linjer
- A 2 Tekniska gymnasiekurser
- A 3 Arbetsledarekurser med psykologi
- A 4 Verkmästarekurser för olika fack
- A 5 Förmanskurser för olika fack
- A 6 Ritorurkurser
- A 7 Matematik för förmän
- A 71 Matematik för verkmästare
- A 72 Matematik för ingenjörer
- B 20 Arbetsledning
- B 21 Arbetsledningspsykologi
- B 23 Arbetsfysiologi
- B 24 Undervisningsmetodik
- B 40 Maskinteknik
- B 41 Maskinlärning
- B 42 Maskinelement
- B 43 Angpannor

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

- C 60 Flygteknik
- C 61 Aerodynamik
- C 62 Instrumentlära
- C 63 Flygkunskap
- D 1 Värme och sanitet
- D 2 Värmeteknik
- D 4 Sanitetsteknik
- D 5 Ventilationsmekanik
- D 20 Elektroteknik
- D 21 Installations-teknik
- D 22 Elektriska maskiner och apparater
- D 40 Radioteknik
- D 41 Mottagare
- D 42 Sändare
- D 44 Grammofon-, ljudfilm- och televisionsteknik
- E 60 Byggnadsteknik
- E 61 Husbyggnad
- E 62 Byggnadsmaterial
- E 1 Väg- och vattenbyggnadsteknik
- E 2 Vägbyggnad
- E 4 Vattenbyggnad
- E 20 Kemi och kemisk teknologi
- E 21 Kemisk apparatlära
- E 26 Cellulosteknik

- E 60 Plastteknik
- E 61 Plastkemi
- E 62 Plastteknik I-II
- F 1 Textilteknik
- F 2 Väveriteknik
- F 3 Spinneriteknik
- F 4 Konfektionsteknik
- F 20 Trä-, cellulosa- och pappersteknik
- F 21 Söjverksmekanik
- F 22 Skinn- och lädertechnik
- F 23 Sulfiteknik
- F 24 Sulfiteknik
- F 25 Pappersmassteknik
- G Handel, kontor och sjöfart
- M Inträdeskurser till högre skolor
- N Språk
- O Psykologi
- O 24 Sociala studier
- O 60 Teckning och måleri
- R Fackteckning och nyttkonst

ANDRA KURSER

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

Ni kan bli ingenjör antingen direkt eller i etapper över verkmästare-, förmans- och arbetsledareutbildning. Ni kan börja med en grundkurs och sedan bygga vidare i den takt som passar Er bäst. Pricka för den kurs Ni är intresserad av och låt oss sända Er alla uppgifter om den och studierna vid NKI.

FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

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

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

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

Jag önskar upplysningar om _____

Namn _____

Bostad _____

Postadress _____

TFA 15-56

Frankas ej NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S.T. ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförendelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

RÄVJÄGARE! "Folksaxen"

Nu är det dags igen att "slipa" rävsaxen. Ännu har inte någon bättre konstruktion sett dagens ljus än den kända "FOLKSAXEN".

För detta lilla fåtal, som ännu inte lagt sig till med denna förnämliga amatörkonstruktion, ha vi nöjet meddela, att vi fortfarande givetvis lagerför samtliga detaljer.

Priset är liksom tidigare:
Komplett byggsats (alla komponenter, rör m. m.) 47: 50
Lackerad och borrad låda, borrad chassi, ram och batterilåda 25:—
Batterisats (2 st. 1,5 V, 1 st. 67,5 V) 11:—
Tillsammans kr. 83: 50

ELFA RADIO & TELEVISION AB

Hölländargatan 9 A, Box 3077
STOCKHOLM 3
Tel. 24 02 80 • Postgiro 25 12 15



Box 9070, Stockholm 9.

Specialfirman för EKONOMISK bandspelning



Till TONBANDSLAGRET

Härmed rek. att sändas mot postförskott:
..... st LAFAYETTE tonband HIGH FIDELITY 1800 fot, spoldiam. 7 tum, plastbas.

Namn:
Bostad:
Postadress:
Skriv tydligt! TFA

kafferaster. Om alla gjorde så, skulle tävlingen dra ut på tiden för mycket.

Kontrollsektionerna.

Starten var förlagd till den del av Skarpnäcks sportfält, som staden upplåtit för bl. a. trialskörning med motorcykel. Omedelbart efter starten kom sektion nummer 1, som inleddes med en brant uppförsbacke över en bergknalle och efter en sväng i spetsig vinkel fortsatte nedför en annan sida av samma knalle. Flertalet av B-juniörerna gjorde sig här skyldiga till det felet, att de genom för kraftigt gaspådrag fick bakhjulet att spinna och därför hade svårt att komma upp. Finessen i en sådan sektion är att kunna ge precis så mycket gas att bakhjulet behåller sitt grepp i marken och att kunna utnyttja ojämnheter och slirfria sträckor för korta accelerationer på kanske bara 1/2 meter eller så — man "lirkar" sig fram. Göteborgarna kunde detta till fulländning.

Sektion 2, "Passet", utgjordes av en mycket brant stig uppför och nedför en bergkam vid Flatensjöns sydspets. Den kördes inte av B-juniörerna. I uppförskörningen hade föraren att ta hänsyn till några stubbar och stenar, som måste kringgås — på rätt sätt! Nedför var det särskilt brant — delsektionen inleddes med en smal klyfta i vänstersväng, samtidigt övergående i en mycket svår brant med ojämn, stenig vägbana. Sektionen var inte "omöjlig" på något sätt, men många förare underlät här att använda ventillyftaren och fick därför motorstopp i den låga fart, som måste hållas i en dylik passage. Och för att klara en sådan backe felfritt måste man ha motorcykeln under fullständig kontroll, dvs. ha båda bromsarna försiktigt ansatta och motorn stadgande det hela. Men motorn kan på grund av kompressionen inte gå hur sakta som helst, och därför måste man minska motståndet i motorn genom att låta en smula på avgasventilen eller vid tvåtakare på rekompres-sionsventilen. Öva detta!

Efter den sliriga sektion 3, som endast var för seniorer och A-juniörer kom nr 5 (nr 4 var slopad), en ordentligt blöt bäckövergång. Nr 6 och 7 var ett

GEIGER-MÜLLER RÄKNARE

Rör 1B86, 1B85 45:—/st.
Transistor CK722 = 11:—
(OC71)
Hörtelefon (höghörmig) 10: 25

Övrigt materiel lagerföres
KOMMISSIONSLAGRET
Kyrkogatan 26, Vänersborg.



JEEP-DUNKAR

20 liter Nya 19:50,
begagnade, nylackerade 12:—

AB Namit

Timmermansgatan 49
STOCKHOLM Sö
Telefon 41 57 20

DMW

"Sveriges segerrikaste
trialmaskin"

MOTOFIRMA OSKARSSON
Engelbrektsgatan 24, GÖTEBORG C
Tel. 16 89 70

EVINRUDE

10 H 131 även def. motor köpes.
Svar till "Y. B.", G. 84, Frösön 1.

EN TFA-ANNONS ger bra resultat!



DATA OM SEASTAL

Storlek: 20x50. Synfält
m/km 63. Ljusstyrka 6,3.
PRIS: Kontant 260:—, av-
bet. 280:— (vid lev. 70:—,
därefter 35:— per mån.)

Gratis!

Till varje SEASTAL-ki-
kare medföljer elegant lyx-
läderfodral utan extra
kostnad.

MARISTO OPTIK, JOHANNESHÖV 4

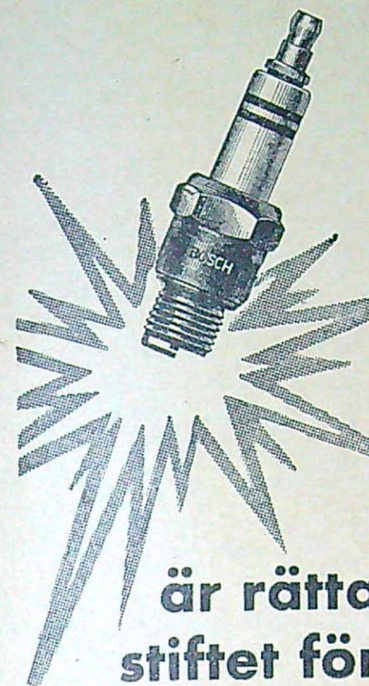
Var god sänd mot efterkrav st. SEASTAL-kikare kont.
260:—, avbet. 280:— (vid lev. 70:—, därefter 35:— per mån.).

NAMN

ADRESS



BOSCH W 145 T 1



bl. a. dessa mopeder:

- ABG modell VAP 4
- APOLLO modell Motorette typ 68 F/1 och 68 F/2
- CYCLESTAR
- FLANDRIA
- FOLLIS
- FUCHS modell FM 40 och FM 40 S, 38 cm³
- HMW typ 50 N
- FRAMOPED modell 50, 1953
- FRAMOPED modell 53, 1956
- JB
- KING modell 50, 1953
- KING modell 53, 1956
- KÄRNAN modell J 48, 1953
- MARATON med JB-motor
- MONARK med JB-motor
- MUSTANG med Fuchs-motor
- SVALAN med JB-motor
- ÖRNEN med JB-motor
- ÖRNEN modell 75 och 80

byt till

BOSCH

i tid

par serier delsektioner i två höjder öster om Ågesta gård, och där var den svåraste stötestenen 6-ans första delsektion, som tvärbrant tog sig ned förbi rullblock och träd till en halv väg och där avslutades med svängen in på halv vägen. Regnet hade gjort backen slirig och svårare än eljest, och det var inte många som klarade sig prickfritt.

8-an var en mäktigt brant och ojämn skogsstig, indelad i tre delsektioner, där svårigheterna var att välja lämpligaste väg och att avpassa gaspådraget, så att inte motorcykeln stegrade sig eller bakhjulet kom för mycket i spinn. Den 9:e och sista sektionen var förlagd till väderkvarnshöjden vid Farsta gård och bjöd i det regniga värdret bland annat på en slippig berghäll.

Banen var från början tämligen lätt, men omedelbart före tävlingsdagen föll inte mindre än 50 mm regn, och det försvårade så mycket, att banan vid tävlingstillfället kan betecknas som något över medelsvår. Svårigheterna var varierande, vilket visas bland annat av att prickbelastning förekom i alla sektioner medan det samtidigt i alla sektioner fanns någon eller några, som körde prickfritt.

Tävlingen visade också, hur mycket träningen betyder. De som var vana vid denna tävlingsform hade inga svårigheter med konditionen, medan en del debutanter synbarligen fick ta ut sig ordentligt. Med några få undantag hade stockholmarna ingen lyckad dag i motsats till landsortsförarna, och det får nog tillskrivas stockholmarnas brist på träning i trials. Som det nu blev, var förarna från Göteborg, Norrtälje etc. helt överlägsna hemmaförarna. Gemensamt för alla var emellertid det fullödigt sportsliga, föredömliga uppträdandet före, under och efter tävlingen. För detta ska ni allesammans men särskilt gästerna från landsorten ha ett hjärtligt tack!

Ett år med TFA-vinst

(Forts. från sid. 6.)

några brädstumpar fick vi golvet plant, sedan vi lyft ut sätena, och sedan baddade vi med vanliga madrasser och sov riktigt bra.

En sådan semester — idealisk både vad väder och fortskaffningsmedel beträffar — blir ett verkligt trevligt sommarminne och glöms inte i första taget, försäkrar Högberg.

Lillecittran har alltså fått prova på ett ganska drygt årsprogram och rullat på vägar av alla de slag. Olle Högberg är glad åt att kunna intyga, att motorn alltid varit villig att hugga i och att bilen tycks stå ut med en hel del.

Bara en enda gång såg det i dubbel mening mörkt ut. Generatören slutade plötsligt ladda under en nattlig körning. Det visade sig, att ett generatorkol hakat upp sig och sånt kan ju hända den bästa.

Inga backar har varit för svåra och ändå har cittran fått prova på en del verkligt besvärliga landsvägspucklar vid sidan av de stora stråken.

— Vad växellådan beträffar kan jag inte tänka mig att en mekanisk låda ska kunna göras bättre och mera lättväxlad än denna, lyder betyget.

Den högbergska familjen omfattar bara två personer, men det betyder inte,



Fascinerande TV-DX

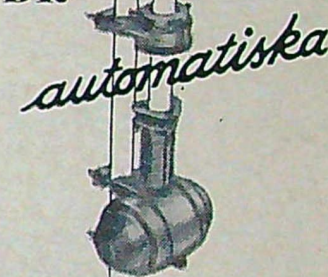
med den amerikanska
sensationsantennen

Winegard - Super-Ceptor

Bredbandsantennen med "Elektrolins-fokusering" som fördubblar verkningsgraden på alla kanalerna 2-11.

A5-SL4 (1 vän.) 197: 50
A5-2xSL4 (2 vän.) 395:—

CDR



antennrotor



Avsöker horisonten och stannar automatiskt på önskad position. Kompassens markerar tydligt antennens läge och gör inställningen snabb och exakt. Ljus- och ljudsignaler när rotorn arbetar. Utmärkt även för antenner med flera våningar. Elegant utförande.

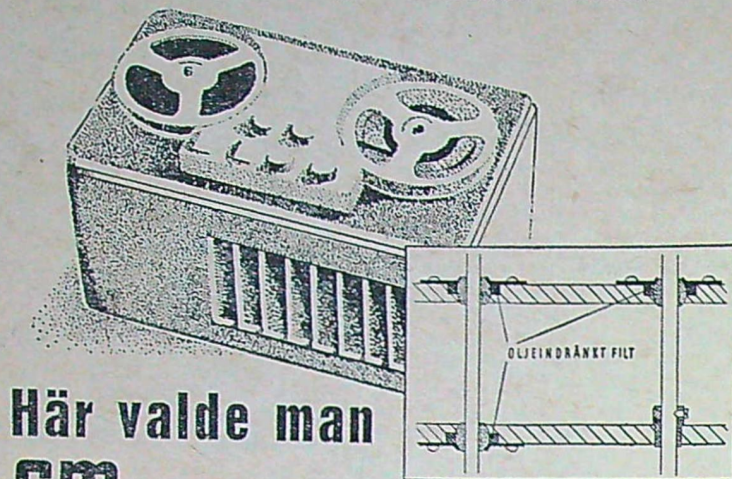
A5-AR2B (brun) 345:—
A5-AR2V (vit) 360:—

Generalagent

AB GYLLING & Co

Stockholm Göteborg Malmö
Londonviadukten Husargat. 30-32 Östergat. 27
Tel. 44 96 00 Tel. 17 58 90 Tel. 156 10

SM självsmörjande lager för säkrare drift..



Här valde man SM OLJEBRONS för absolut tyst gång

Ett av de främsta kraven på en bandspelare är tyst och lugn gång, något som fordrar regelbunden smörjning. Tyvärr kan man inte räkna med att ägaren ägnar smörjningen den uppmärksamhet, som fordras. Därför har man här valt att bygga in SM OLJEBRONS — en garanti för säker, tyst och jämn gång under bandspelarens hela livslängd. SM OLJEBRONS är lösningen på många besvärliga problem vid lagerinbyggnader. SM OLJEBRONS arbetar perfekt utan tillsyn. Smörjningen regleras automatiskt efter behovet genom att oljetillförseln ökar med lagrets temperatur.



Kontakta vår Pulvermetallurgiska avdelning! För många av våra kunder har en sådan kontakt medfört bättre produkter till lägre pris. Rekquirera vår nya broschyr — "SM Pulvermetallurgiska Produkter". Den ger Er en inblick i de möjligheter vi har att lösa problemen "pulvervägen".

AB SVENSKA METALLVERKEN

VÄSTERÅS

Filialer: Stockholm • Göteborg • Malmö • Jönköping • Eskilstuna • Sundsvall

★ TFA:s ANNONSER ger resultat !! ★

Gratis

TEKNISK UTBILDNING

Du får gratis det nya prospectet över Hermods tekniska kurser, som ger upplysningar om grundläggande kurser, ingenjörskurser, tekniker- och arbetsledarekurser samt fortbildningskurser.

Namn
Bostad
Postadress
20/7 -56 978

HERMODS

SLOTTSG. 82 A

MALMÖ

Lösen

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

Frankeras ej
Hermods
betalar
portot

att bilen har fått slippa undan med bara halv bemanning under det här året. Åtskilliga gånger har bekanta och släktingar till familjen fått vara med på längre eller kortare turer, och både karossens och bagageutrymmets resurser har utnyttjats.

— En rymligare småbil är nog svår att få tag i, summerar Olle Högberg. Den som inte är van vid den mycket mjuka fjädringen funderar kanske på, om inte vagnen rent av erbjuder för god plats och därmed lockar till överbelastning.

Hämnden är ljuv...

Vagnens omskrutna vägegenskaper vintertid visade sig också motsvara förväntningarna under den här rekordlånga provkörningen. I halka eller i tätt snöfall (med strålkastarna lagom nedskruvade — det sköter man från instrumentbrädan) har man verkligen möjligheten att visa åtskilliga större bilar ryggen. Det är alltid roligt att kunna ta revansch för alla de gånger man blir omkörd på sommarvägar. Lilla Citroën är ju ingen snabb vagn utan visar sina bästa sidor vid lugn promenadkörning — och så naturligtvis i stadstrafik, där den med sin automatiska koppling är speciellt användbar.

Ur ekonomisk synpunkt har det här året som bilist som sagt varit bekymmersfritt. Det enda Olle Högberg fått betala i reparationsväg är några punkteringar. Bensinen fick han som sagt gratis, men även om han själv skulle ha betalat så hade milen blivit så billiga som tänkas kan.

Eller vad sägs om en medelförbrukning av 0,55 liter per mil?

Och nu, när allt är som förut, skänker makarna Högberg då och då en saknads tanke till den tid, då Lillcittran stod startklar utanför dörren. Det var inte bara ett billigt år utan ett givande år och ett roligt pris i en rolig tävling.

QSL-jakten

Till QSL-jakten, TFAE, Box 3137, Sthlm 3. Insänder härmed följande rapportkort för deltagande i QSL-jakten:

..... st. å 3 poäng, st. å 2 poäng,
..... st. å 1 poäng (Månadsetapp: juli)

Har tidigare insänt st. rapporter för julietappen.

Medlemssignatur Alder

Namn

Bostad

Postadress

Till QSL-jakten, TFAE, Box 3137, Sthlm 3. Insänder härmed följande rapportkort för deltagande i QSL-jakten:

..... st. å 3 poäng, st. å 2 poäng,
..... st. å 1 poäng (Månadsetapp: aug.)

Har tidigare insänt st. rapporter för augusti-etappen.

Medlemssignatur Alder

Namn

Bostad

Postadress

Skånska atomskördar

(Forts. fr. sid. 5.)

strålning, som uppstod i samband med atombombfällningarna mot de japanska miljonstäderna och som genom atom- och vätebombexperimenten utgör ett farligt hot mot allt levande inom vissa delar av världen. Ty samma slags skador uppstår vid atombestrålning av växter som av djur och människor — lagen för atomskördars uppkomst gäller universellt för allt levande, så när som på några mycket lågt stående arter.

Gammabestrålning ger mutationer — nya växtarter med nya egenskaper

Men det är inte i första hand för att studera atombestrålningens skadeverkan som koboltkanonen här ute vid anstalten för fruktträdsskörd i Balsgård cirka en mil utanför Kristianstad kommit till — utan för att med sådan strålning åstadkomma värdefulla mutationer i växtförädlings syfte, så att vi får t. ex. större vetekorn och rödare äpplen.

Vad är då en mutation? Ordet "mutation" kommer av det latinska "mutare" — förändra. Mutationsteorin är — teorin om nya variationers skenbart spontana uppkomst genom plötsligt, stövis påkommen variation, språngvariation, som därefter går i arv och grundar en ny art. Genom mutation, som gäller för växter, djur och människor, kan t. ex. födas en individ med påtagligt dåliga egenskaper, som ingen i släkten haft förut — eller ett geni, eller en diktator i en föga begåvad släkt.

Mutationer förekommer spontant i naturen men med gammabestrålning kan

mutationsfrekvensen ökas 100—1 000-faldigt. Härigenom har man fått en möjlighet att förändra arterna med atombestrålning 1 000-tals gånger snabbare än att sätta sig ned och vänta de tusen- och miljontals år det tar för naturen själv att åstadkomma förändringen.

Vid Balsgård har man t. ex. på detta sätt genom gammabestrålning sökt åstadkomma fruktträdsskörd. Grenar till en viss art av äppleträd bestrålas t. ex. i cyklotronerna i Stockholm eller Uppsala eller i atomreaktorn i Kjeller i Norge. Man ympar sedan på grenarna och avvaktar resultatet. Av 1 000 på detta sätt bestrålade grenar, som ympats på träden i Balsgård kan det kanske finnas en, som om några år ger t. ex. röda äpplen. Stora summer, t. ex. 20 000 kr, betalas för en sådan muterad gren i USA — eftersom rött där är en modefärg för äpplen.

Sedan man en gång fått fram denna äppleart genom gammabestrålning är det sedan bara att föröka den på vanligt sätt, på vegetativ väg, hur mycket som helst — man har fått en ny art.

Och experimenten har intresse inte bara för fruktodlingen — de gäller i princip för all annan växtlighet samt djur och människor.

Växter tål atomstrålning bättre än djur och människor — men inte hur starka stråldoser som helst

Strålningskällan vid Balsgård är ett kobolt-60-preparat, som ursprungligen, när man fick den 1952, hade en styrka

En TFA-ANNONS ger bra resultat!

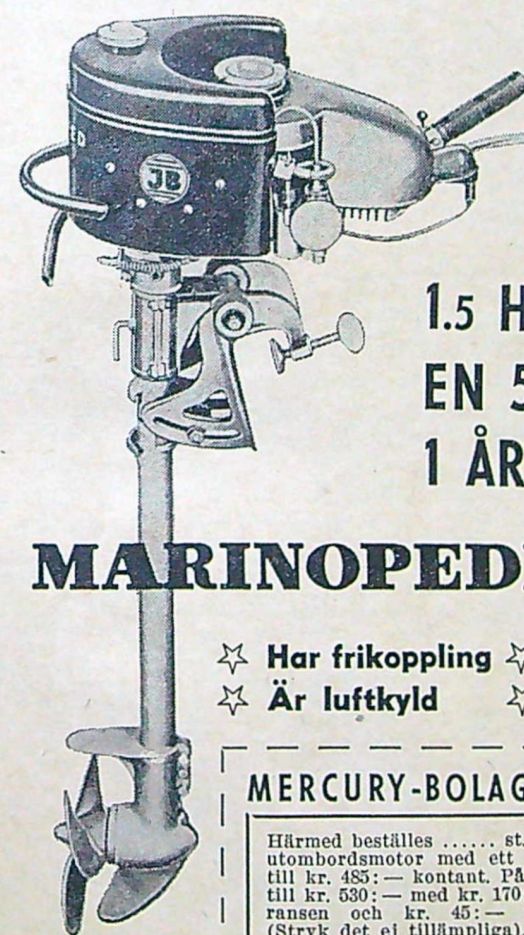


speedway, motocross i "FURTAN"

motoroverallen för tävlingsförare!

Många förare, bl. a. världschampionen Ronnie Moore, kör i denna smidiga overall av lätt och mjuk kromgetnappa, en åtsittande modell med stor rörelsefrihet, utarbetad i samråd med "Sven i Furtan" m. fl. experter. Många finesser: blixtlås fram, i ärmar och ben. Kragen klädd med manchester. Tändstiftsficka på höften. Ventilation med "Scotch-lite-reflex" på ryggen. Tunt, lätt foder. För TT utan vadderingar. Prova den! "Furtan" finns i alla storlekar.

BRÖDERNA HALVARSSONS
SKINNSKRÄDDERI - MALUNG



Semesterglädje...
för endast 485:-
(även avbet.)

1.5 HKR-RÄCKER FÖR
EN 5,5 MTR. BÅT
1 ÅRS GARANTI

MARINOPEDEN ★ BENSINKOSTN. 43 ÖRE/TIM.

- ★ Har frikoppling
- ★ Tvåtakt 48 cc 1,5 hkr.
- ★ Har belysningsuttag
- ★ Är luftkyld
- ★ Väger bara 15 kg.
- ★ Omsvängbar för backning

MERCURY-BOLAGET • VASAGATAN 5B • TEL. 118165, 113465 • GÖTEBORG

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

Namn
Adress
Jvg. adress TFA

Bygg ute, bygg inne

Det är ett trevligt sommar- och semesterpyssel att bygga efter TFA-ritningar. Nu kan ni arbeta vid dagsljus till ganska sent på kvällen, även när ni håller till inomhus — bara ni har ett något så när ordi- närt tilltaget fönster på hobby- rummet.

Bygg efter TFA-ritningar

3. TFA:s miniatyrmotor nr 1, 7,6 cc (5 blad). 8:50.
6. Den idealliska ritapparaten. Skala 1:2. 2:15.
8. En ettrig 2-taktsmotor. 0:95.*
9. TFA:s miniatyrdieselmotor. 2:15.*
10. TFA:s amatörsvarv. Skala 1:2. 5:50.
11. TFA:s cykelbåt. (14 blad i hel skala). 35:— pr sats.*
12. Den idealliska kopieringsapparaten. Skala 1:2 (6 blad). 7:85.
13. 4-cyl. ångmaskin. Skala 1:2. 2:15.
14. Ångpanna för maskiner med effekt av 1/100—1/75 hk. 2:15.*
15. Hill Standard Cykelbåt. Den Svedberg-ska mästerskapsvagnen. 8:55.
16. Hill-Speed Trampsystem. Revolutione- rande nyhet för ovanstående bil. 4:50.
19. Den fulländade förstöringsapparaten. 11:40.*
21. Racerbåt som amatörbygge. L. 6. a. 4.45 m. hastighet upp till 35 knop be- roende på motorstyrka. Komplet rit- ningssats (9 blad) inkl. licens 22:—.
22. TFA:s MC-bil. Ritningssats med full- ständig arbetsbeskrivning. 11:—.
23. HUMLAN — "Bananens" stronga F- modell för 2,5—5 cc motorer. 3:70.*
25. TFA:s FOLKMOTORBÅT — ritnings- sats med fullständig arbetsbeskrivn. Komplet 8:—.
26. M-loket — Rustan Langes mj-bygge. skala 0 och H0; 5 blad med fullstän- dig arbetsbeskrivning. 12:—.
27. PELTON-TURBIN som amatörbygge. Dim. höjd 18, längd 30 och bredd 17 cm. Ritning i hel skala. 2:75.*
28. Pedobilen. Lättbyggd och billig cykel- bil för 1 person. 4:25.
29. GODSTÄGLOK som modellbygge i skala 1:45, spårvidd 0. Tanklok med hjulställningen 1'D/1. 2:50.
30. FJÄRIL. 16 kvm segelbåt av Jac M. Iversen. Ritningssats inkl. licens 30:—.
31. Präriekonare för nybörjare (lövsg- ningsarbete). 2:75.*
32. Präriekonare (för avancerade modell- bygare). 2:75.*
33. Postdilligens, vilda västerns välkända ekipage. 2:75.*
34. Charabang. 2:75.*
35. Droska med sufflett. 2:75.*
36. Militärlastbil. 2:75.*
37. BEE-STING. Dubbeldekkat flygplan för linkontroll. 2:75.*
38. Kombinationsmöbel. 3 blad, arbetsbe- skrivning. 3:80.
39. BUSTER — avancerad, lättflugen stuntmodell i full skala med arbets- beskrivning. 2:75.*

De med * märkta ritn. är i full skala.

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

..... ex. Ritning nr

Namn

Bostad

Postadress TFA 15

av 20 curie. Då kobolts halveringstid är ca 5 år, hade preparatet nu sommaren 1956 en styrka av ca 13 curie. Detta in- nebär att om en människa vistas på 1 meters avstånd från strålkällan under en knapp timme, får hon motta en strål- dos lika stor som den totala tillåtna stråldosen under ett helt år för perso- nal som arbetar med radioaktiva ämnen. Det är alltså en ganska stark strålkälla som används — och experimenten ger för handen att växter och träd i allmän- het tål gammastrålningen bättre än t. ex. människor. Om det totala atomkri- get bröt ut, skulle alltså växtligheten klara sig längst — det ger växtexperi- menten med koboltkanonen i Balsgård en liten uppfattning om.

Bland strålningsbeständiga växter, som undersökts här är t. ex. den vita se- napsörten. Den utvecklades väl trots att den utsattes för en ständig bestrålning av 400 röntgen per dag — om människor utsätts för samma stråldos under en timma, är ca 50 % risk för att hon dör omedelbart. En annan växt, som var mera strålningskänslig, slutade växa vid 200—300 r/dag (röntgen/dag) och kunde inte växa någorlunda normalt förrän strålningens styrka minskats till 30—40 r/dag.

Svensk teori: även svaga stråldoser påverkar våra arvsanlag

Chefen för Balsgård, fil. dr Nils Ny- bom, har även av sina försök funnit starka bevis för att även små stråldo- ser som får verka under lång tid kan framkalla genetiska effekter — dvs. åstadkomma förändringar hos arvsanla- gen. Medan det ifråga om strålningens skadeverkan finns en viss tidsfaktor — så att svag strålning utspridd under lång tid är helt ofarlig men samma strål- dos koncentrerad till en kortare tidrymd, kan framkalla strålningsskador, kan däremot genetiska förändringar även vid låg intensitet under lång tid vara myc- ket vanliga. Detta skulle — enligt dr Nybom — troligen även gälla för djur och människor. Detta omkullkastar en del amerikanska teorier, som säger att den svaga strålningen är helt ofarlig.

200 000 kr som mutationsanslag

Mutationsförsök är tidens melodi inom svensk växtförädling. Jordbrukets Forsk- ningsråd får i år 200 000 kr som ett spe- ciellt mutationsanslag och vid Sveriges utsädesförening i Svalöv, vid Weibulls- holm, Olsson i Hammenhög, fruktträd- förädlingsanstalten i Balsgård och nå- ra anläggningar till, går forskarna om- kring ute på experimentfälten nästan gripna av en slags mutations-feber och talar i hänförelse ordalag om den långa raden av nya sädesarter de frambringat — t. ex. kromosomföröddblad råg, som visserligen gav bättre avkastning men innebar en ekonomisk nackdel där- igenom att kärnorna var så stora att kvarnarna måste ställa om. I Svalöv de- monstrerar docent Arne Hagberg bl. a. ett försöksfält, där man hinner pröva 10 milj. nya planter per år.

Skånes "atom-botaniker" optimistiska om atomstrålningens roll

Även om nu mutationer i viss mån även kan alstras av kemiska medel, t. ex. av kortisin, som kan fås av höst- krokusen, ger dock några dagars rund- tur bland Skånes sädesfält sommaren 1956 ett starkt intryck av att atomäl- dern även kommit till jordbruket — även bortsett från användningen av radioaktiva spåratomer — och att svensk forskning här ligger i täten. Det finns i dag åtminstone fem sådana anlägg- ningar med drag av atominstitut i Skå- ne. Får utvecklingen hållas dröjer det säkert inte många år förrän fröna till sädesfälten, eller de röda äpplena i fruktträdgårdarna härstammar i rätt nedstigande led från "atomfröna" som fått sina egenskaper förändrade i öns- kad riktning genom bestrålning i en reaktor. Optimismen hos dessa "atom- botaniker", som kliver omkring i den skånska leran med geigerräknare i han- den, är inte att ta miste på.

Radioaktiva experiment ger bättre skördar även i USA

Den forskning som nu påbörjats i USA med utnyttjande av radioaktivitet kommer att betyda mycket för att jord-



1 års gratis allriskförsäkring och garanti.

AB Albin Westling, Örebro 1
Grundat 1918
Sänd gratis Er stora fotokatalog.
Namn
Adress
Postadress TFA

... även Ni kan lita på

LODGE
tändstift
med SINTOX
den världsberömda isolatorn

MOPED- och MC-ÅKARE
MOTOR-HÖÖKS har reservdelarna och tillbehören för Er maskin.
Katalog mot porto.
MOTOR-AB IVAN HÖÖK
SAGEN - Tel. 30, 31

Sök PATENT
på Er uppfinning genom
Ingenjörbyrå Patent Service
Stig Hanell, Duvvåg. 6. Bromma. Tel. 255774
Upplysningar mot porto.

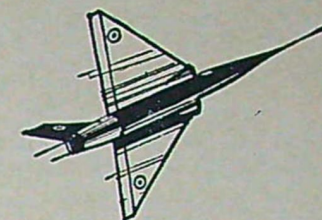
KÖPINGSS TEKNISKA INSTITUT



Ingenjör- o. verk.-ex. från folksk., real- el. studentex. Dag- o. aftonskola. Maskin- o. verkstadsteknik. Teleteknik m. telefon, radio, radar o. television. Låga levnadskostnader. Moderna kursplaner. Aftonskolelever kan få arbete. Hösttermin börjar 27 aug. och vårterm. 9 jan. Aberopa denna tidning. Anmäl i tid: Ännu några platser kvar. — Glasgatan 23, Köping. Tel. 113 16. INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör rektor.

STHLMSS TEKNISKA INSTITUT

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.
DAG- o. AFTONSKOLOR, BÄLTGAT. 5, KUNGSGAT. 32.
Ingenjör- och verkmästarutbildning
Höstterminen börjar 20 augusti. Prosp. sändes. Tel. 63 08 15
Anmäl. Bältgat. 5. E. W. HOLMSTEDT, Civiling., Rektor



NYTT FLYGREKORD

1.821,39 km/tim. av "Fairley Delta F. D. 2" med KLG-tändning

Nu gällande "absoluta rekord" som nåtts med hjälp av KLG:

- Hastighetsrekordet för flyg- plan: 1.821,39 km/tim.
- Höjdrekorde för flygplan: 20 079 m.
- Hastighetsrekordet för bilar: 634,26 km/tim.
- Hastighetsrekordet för båtar: 325,53 km/tim.
- Hastighetsrekordet för motor- cyklar: 297,57 km/tim.

NYA K.L.G. KORUNDIT

- med nytt isolatormaterial
- med förbättrad elektrodform
- med nytt effekt- höjande elektrod- material



Pröva NYCKELBOKEN
nästa gång Ni köper en deckare

finns hos alla tidningsförsäljare

KRISTINEHAMNS PRAKTISKA SKOLA

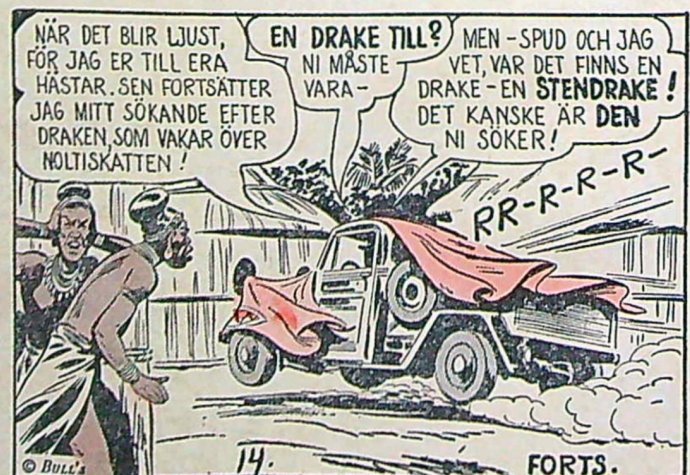
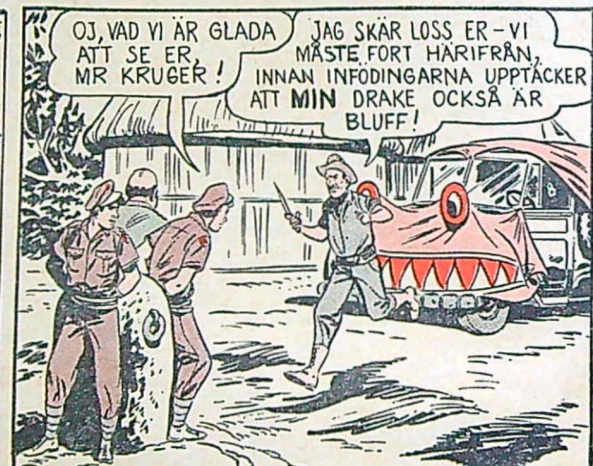
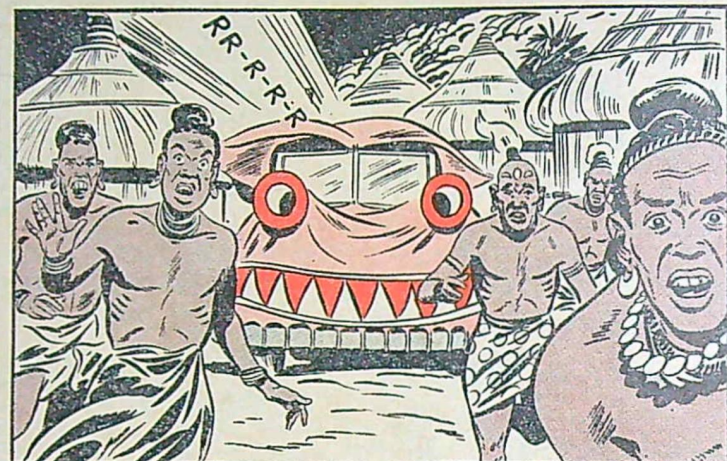
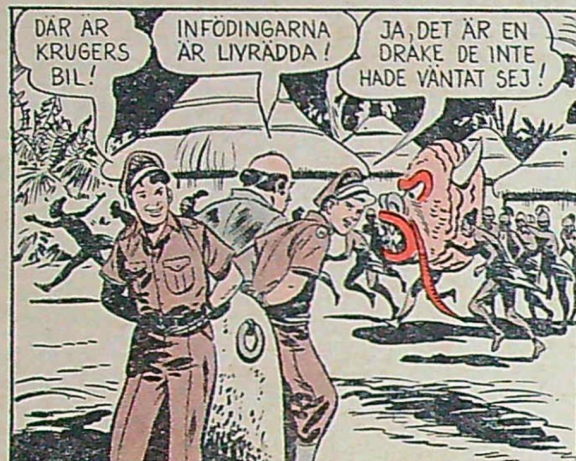
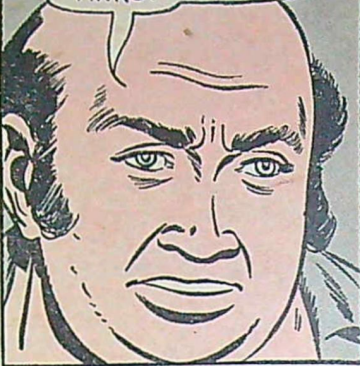
Skolan för målmedveten ungdom
Teknisk skola:
Teknisk elementarkurs
Prep-kurs för tekn. gymn.
Mekan. verkstätskurs
Ritbånskurs
Tekniker (3 term.) inom maskin- o. el-facken
Yrkeskurs för elinstallatörer, B-kurs
Statsinspektion — Statlig studiehjälp
Begär prospekt

DJUNGEL- PATRULLEN

AV LYMAN YOUNG-
OCH
TOM MASSEY



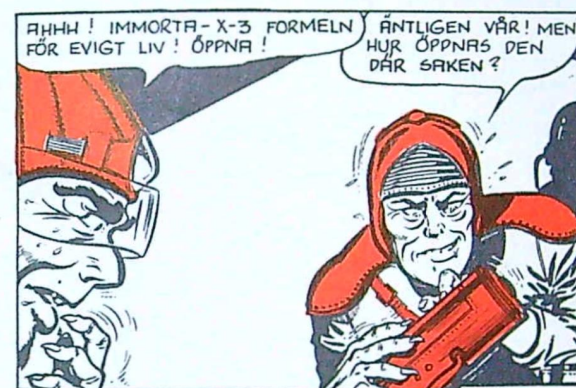
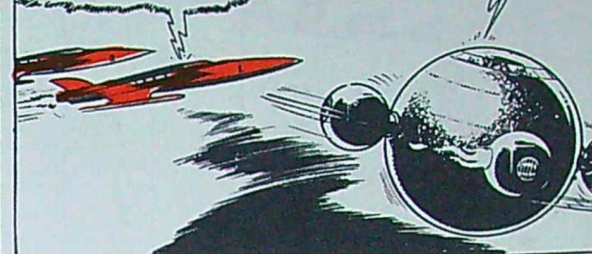
JAG ÄR BESVIKEN - JAG KAN INTE SKRIVA EN ROMAN OM EN DRAKE, SOM INTE FINNS!



BUCK
ROGERS



GIV AKT! SATURNISKA SKEPP JA, JAG GISSAR DET,
TILL DR IMMORTA! NI HAR ERA USLA RYMOTJUVAR
UNDGÅTT OSS I MÅNADER,
IMMORTA... MEN NU ÄR VI HÄR!
NI VET VAD VI VILL HA!!



Fråga: Önskar samtliga data samt beskrivning av Albin-Monark armé 500 cc.

Andersson.
Svar: Albin-Monark armé har följande data:
1-cyl. toppventilm., ventilerna styrda med stöt-
stängan, borr o. slag 79×101,6 mm, komp. för-
håll. 6,3:1, max. effekt 24 hk vid 4 500 v/min,
magnetfödning, 3-växlad låda med hand-
eller fotväxel. Bensintanken rymmer ca 18 l,
oljetanken ca 2 l. Vikt ungt. 200 kg. Topphast.
100 km/tim.

Fråga: 1) Hur räknar man ut cyl.-volymen i en motor? 2) Finns det någon firma som importerar Douglas-motorer med typbeteckningen SV 512?

Svar: 1) Cyl.-volymen i en motor beräknas efter formeln $\frac{\pi D^2}{4} \cdot S \cdot Z$, där D är cylin-

derdiametern (i cm), S slaglängden (i cm) och Z antalet cylindrar. 2) Suecia Motorbolag, Riddaregat. 4, Box 684, Göteborg 6, är den enda representanten för motorredskap med Douglas-industrimotorer.

Fråga: 1) Ska en högrekvensdrossel för kortväg ha högre eller lägre induktans? Är induktanserna för drosseln olika för mellanväg och kortväg? 2) Vad menas med littråd? $10 \times 0,07$? Betyder 0,07 diameter? 3) Kan man tillskriva en fabrik för att få kopplingschema för en standardmottagare, t. ex. Centrum typ KW5? 4) Kan spolarna i kortvägsmottagaren beskrivas i Jan Jångörs bok "Lek med strömmen" lindas i flera varv? 5) Vad menas med banklindning? 6) Kan man räkna ut induktansen i en spole lindad med littråd?

Svar: 1) En HF-drossel har så hög induktans att dess spårverkan blir tillfredsställande inom det frekvensområde den ska arbeta på. HF-drosseln blir därför olik på kort- och mellanvåg. 2) stycken 0,07 mm emaljerade koppartrådar. 3) Ja, fabriken har så service-scheman till sina olika motstånd och de kan köpas direkt från resp. fabrikers serviceavdelningar. 4) Ja. 5) Banklindning är en form av lindning med tråden liggande i

BREVLÅDA

På denna avdelning besvaras kostnadsfritt tekniska frågor av allmänt intresse. Om svar däremot önskas i brev uttages ett arvode av 1 krona. Likvid torde insändas på postgirokonton 15 79 92.

flera lager. 6) Ja, för vissa enkla spolförmer, t. ex. enkellagriga cylinderspolar kan man räkna ut induktansen, men som regel blir inte resultatet exakt som i verkligheten. Bäst sättet är att linda på prov och mäta induktansen eller prova i kopplingen.

Fråga: I TFA nr 8 1950 står beskrivet en tvårörs FM-mottagare. Var kan man köpa högfrekvensdrossel för UKV, vridkondensator 15 pF, högfrekvenspentod 9003? Jag har konstatat ortens radiohandlare, men utan resultat.
"12-årig Prenumerant"

Svar: Med den snabba utveckling som tekniken på FM-området tagit, kan vi inte längre rekommendera en så enkel mottagare, främst därför att den kan vålla störningar i andra FM-mottagare. Bygg i stället den FM-tilisats som stod i Tfa nr 24 och 25, 1955.

Fråga: Finns det någon firma i Sverige som tillverkar plexiglas? 2) Vad är ungefärliga priset per m² för t. ex. 2 mm tjockt skivor? 3) Har detta material någon olägenhet, som gör att det inte lämpar sig för bordläggning av båtar? 4) Finns det någon firma i Sverige som tillverkar Lignofol och Pregwood (konstharthandlat träfanér)? 5) Priset per m² 3—4 mm tjockt, och vilka format? 6) Behöver detta material någon ytterligare ytbehandling vid användning som bordläggning på båtar? 7) Kan TFA ge ytterligare upplysning om något material som lämpar sig för båtbygge?

R.-Å.

Svar: 1) Inte vad vi vet. 2) Tillskriv agent

ten Ragna AB Bergstedt AB, Box 92, Göteborg.
3) Priser, styrkor och skarvsvarigheter är väl de mest löföfallande "hindren" för de flesta veterligt. 5) Tidigare offererades utläskor varor av samma typ till priser omkr. 70:- per m² och största format var då ca 1 m² (1x1 m). 6) Nej, men svarigheter förefinns vid skarvning då endast rätta limtyper "tar" på dessa laminat. 7) Båtplywood och glasfiberplast, ev. en kombination av dessa. Man kan t. ex. bygga upp en båt i tunn båtplywood och plastinkladd denna. Tillskriv AB Serleåb, Maria Prästgårdsgata 42, Stockholm Sö, som kan ge fullständig upplysningar.

Fråga: Hur ska jag göra för att få den danska Transceivern i Tfa 8 -48 att arbeta på 2-metersbandet? Ska jag minska spolar-
na i så fall hur många varv?

Svar: Spolen minskas till 2 eller 3 varv och HFD-drosslarna minskas till en tredjedel av ursprungliga varvtalet. Det är dock inte säkert att apparaten arbetar bra på så korta våglängder som 2 meter.

Fråga: 1) Finns det någon 4-taktsmotorcykel i Sverige, som har en tjänstevikt under 75 kg? Data? 2) Finns det någon Rumi-modell med tjänstevikt under 75 kg? Data? 3) Vart motortidningar?

4. Svar: 1) Den enda 4-takts motorcykeln under 75 kg f. n. är Motom Tornado Sport, som har följande data: Liggande 1-cyl, fyrtaktsmotor med överliggande kamaxel, borr o. slag 50/50 (98 cc), komp. 7,65:1. Max. effekt ca 15 hk, 4-växlad med fotväxel. Svängarm både fram och bak. Dick 2,50/17". Nettovikt 65 kg. Topptart ca 100 km/tim. Pris kr 1 990:—.

2) Rum. Gorska Junior väger under 75 kg. Den har följande data: Liggande 2-cyl, 2-taktsmotor, borr o. slag 45x45 (124 cc), komp. 8,5:1. Max. effekt ca 8,5 hk, 4-växlad med fotväxel. Dick 2,50x9". Topptart ca 125 km/tim. Pris kr 2 990:—.

3) Vänd er till Wennergren-Williams AB, Drottninggat. 71 D, Box 657, Stockholm 1.

