

teknik

för alla

SPECIAL: FLYG NUMMER



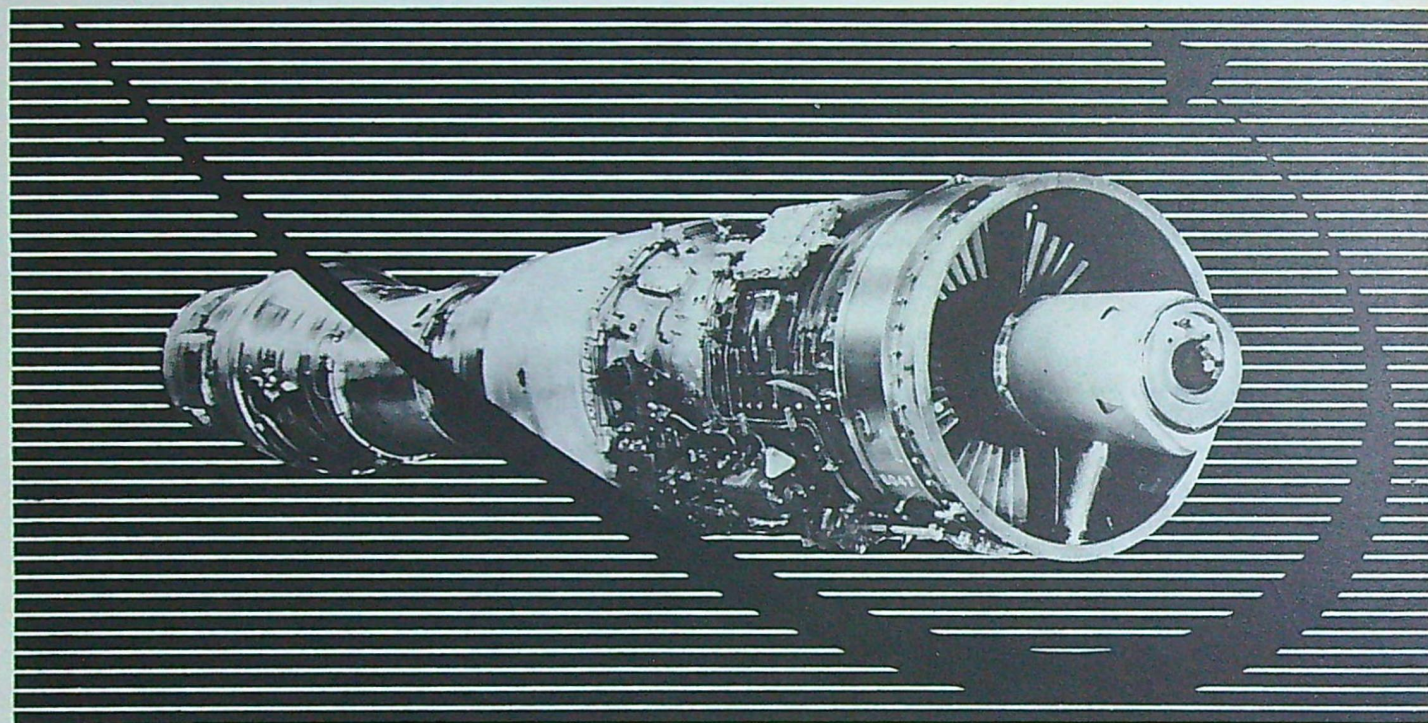
Vipan (överst) och Junior från Malmö Flygindustri är två av tjugo aktuella flygplantyper, som presenteras med alla nyckeldata och priser på sidorna 22—24.

TITTA
VI FLYGER...
...OCH
TITTA VAD
DET FLYGS!

Se sidorna 12—18



DUBBLA DUBBLA LJUDHASTIGHETEN LJUDHASTIGHETEN



Jetmotorn för Draken,
tillverkas av
Svenska Flygmotor Aktiebolaget.
Motorn förses med en
av Flygmotor utvecklad
efterbrännkammare,
som ökar dragkraften
väsentligt.

2
MACH

SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET

I DETTA NUMMER

Aktuellt

Hjälp på väg 19
Tekniskt nytt världen runt 40

Motor

Motornyheter 3
Biltest: Mercedes 220 b .. 5
Ägarna testar Skoda Octa-
via 6
Nytt om Formel K 8

Båtar

Båtnytt 11
Archimedes billigast —
Johnson tystast! 31

Flyg

Titta vi flyger 12
... och titta vad det flygs! 14
... Plan till varje pris .. 22
Detta är Sveriges flyg-
platser 25
Tunga fordon säljs med
flyg 26
Företagen satsar på flyget 27
Frivilliga flygkåren stor
uppgift för små plan .. 28
Moth för fyra 34
Hur såg flygplanet ut .. 42

Hobby

Kunglig hovleverantör i
modeller 30

Radio

TFAE-nytt 48

Tävlingar

TfA-krysset 49

Serier

Buzz Cooper och Buck
Rogers 50

I NÄSTA NUMMER

— som utformats till ett speciellt fritidsnummer — får ni vara med om en unik båt-färd från Stockholm till Smedjebacken i Dalarna genom Strömsholms kanal. Efter de erfarenheter vi fick skulle det inte förvåna om den gamla kanalen blev en populär turistled. I nr 13, som utkommer den 21 juni, får ni också en jämförelsetest av fyra populära kupéer, en testrapport på 10 hk utombordare samt en presentation av en stor fransk bilnyhet. Landets alla sportdykare får dessutom amerikanska flottans dyktabeller, vilka bl. a. skall tillämpas av svenska marinen. Den tidigare utlovade trimningsbilagan kommer med detta nummer.

MOTORNYHETER

PRYDLIG KOMBIVAGN



Hillman Super Minx har nu presenterats i herrgårdsvagnsversion. Vagnen har tilltalande linjer och goda utrymmen. Under huven sitter den 4-cylindriga 66 hk-motorn. Priset på gatan blir ca 14 300 kr.

STARKARE VOLGA



Den ryska personbilen Volga 1962 bjuder på en del förbättringar. De förkromade detaljerna har blivit nättare och invändigt bjuder den främst på bättre sittkomfort. Motoreffekten har höjts till 75 hk och nya stötdämpare ger mjukare och jämnare gång.

NYTT PÅ MASSAN

Motorfordonen stod i centrum på den Brittiska Mässan i Stockholm. På den kommersiella sidan visades bl. a. Rootes en Commer skolbuss för 20—22 barn, en 2-tons Commer paketbil, ett av Lidingö stad beställt Karrier rullande kloakrensningssaggregat och en 7,5 tons Karrier lastbil.

Ford hade Sverigedebut för en lastvagnsserie med en lastkapacitet från 1,5 till 3,4 ton. Fordonen var utrustade med stålhytt och lasthöjden var bekvämt låg.

På traktorsidan visade Ford också en nyhet — Fordson Super Dexta. Den hade en insprutningspump med inbyggd mekanisk regulator för att motorvarvet

exakt skall avpassas efter belastningsförändringarna.

På tillbehörsavdelningen visades också en del nyheter. En koppling med självjusterande fjädring från Borg & Beck var en av de intressanta detaljerna.

Trico-Folberth Ltd hade till mässan tagit fram en trafiksäker cigarrettändare. Man stoppar in cigarretten i en förkromad hylsa, trycker lätt på hylsan under några sekunder och cigarretten är tänd. En annan nyhet var vindrutetorkare vars blad får bättre grepp mot rutan ju kraftigare fartvinden är.

SNABB HUNDKOJA

Den engelska s. k. "Hundkojan" — Austin/Morris 850 — har rönt ytterligare tävlingsframgångar på den senaste tiden. I Tulpanrallyt tog paret Moss/Riley hand om segern och på Aintree racerbana har en Coopertrimmad "Hundkoja" klockats för ny banrekordtid. Det märkliga är att det inte bara är banrekord för klassen utan för samtliga standardvagnar upp till tre liter. Endast en Jaguar med en motor på betydligt över tre liter har noterat bättre tid — 13 sekunder snabbare.

PRINSESSBIL



Prinsessan Desirée har nu fått sin första bil — en Volkswagen 1500 med Karmann-Ghia-kaross. Prinsessan har tidigare kört sin bror kronprinsens bil.

PA PATRULL



Hälsingborgspolisens har i vår blivit vespaburen. Den nya given grundar sig på att en skoter är rörlig och lättmanövrerad. Därigenom blir det lättare att bevaka trafiken — man ser och hör mer!

OMSLAGSBILDEN

visar två svenska lätta flygplan, MFI Vipan och Junior. Foto Ulf H. Holmstedt. Hela detta nummer har ägnats det svenska sport- och privatflyget.



NUMMER 12
7—21 juni
ARGÅNG 23

Chefred. o. ansv. utg.: **BIRGER GRIPSTAD**
Andre redaktör: **STIG SANDELIN**

REDAKTION OCH EXPEDITION: Tunnelgatan 3. Postadress: Box 3137, Stockholm 3. Telefon: Växel 2444 25. Prenumerationspris: Helår 29:70, halvår 16:20 kr. Postgiro 15 79 92. Prenumeration kan påbörjas vid varje månadsskifte och verkställas enklast genom insättning på postgiro. Tidningen utkommer varannan torsdag. Eftertryck endast efter tillstånd.

REDAKTIONSKOMMITTÉ: Rektorn för Kungl. Tekniska Högskolan, professor Ragnar Woxén; ordf. i Folkbildningsförbundet ill. dr Iwan Bolin; undervisningsrådet Börje Beskow, Kungl. Skolöverstyrelsen; laborator Axel Johansson, Kungl. Tekniska Högskolan; direktör Sven Sköldberg.

SAAB SLÅR ALLA REKORD

SAAB
ökade försäljningen
1961
mer än något
annat märke

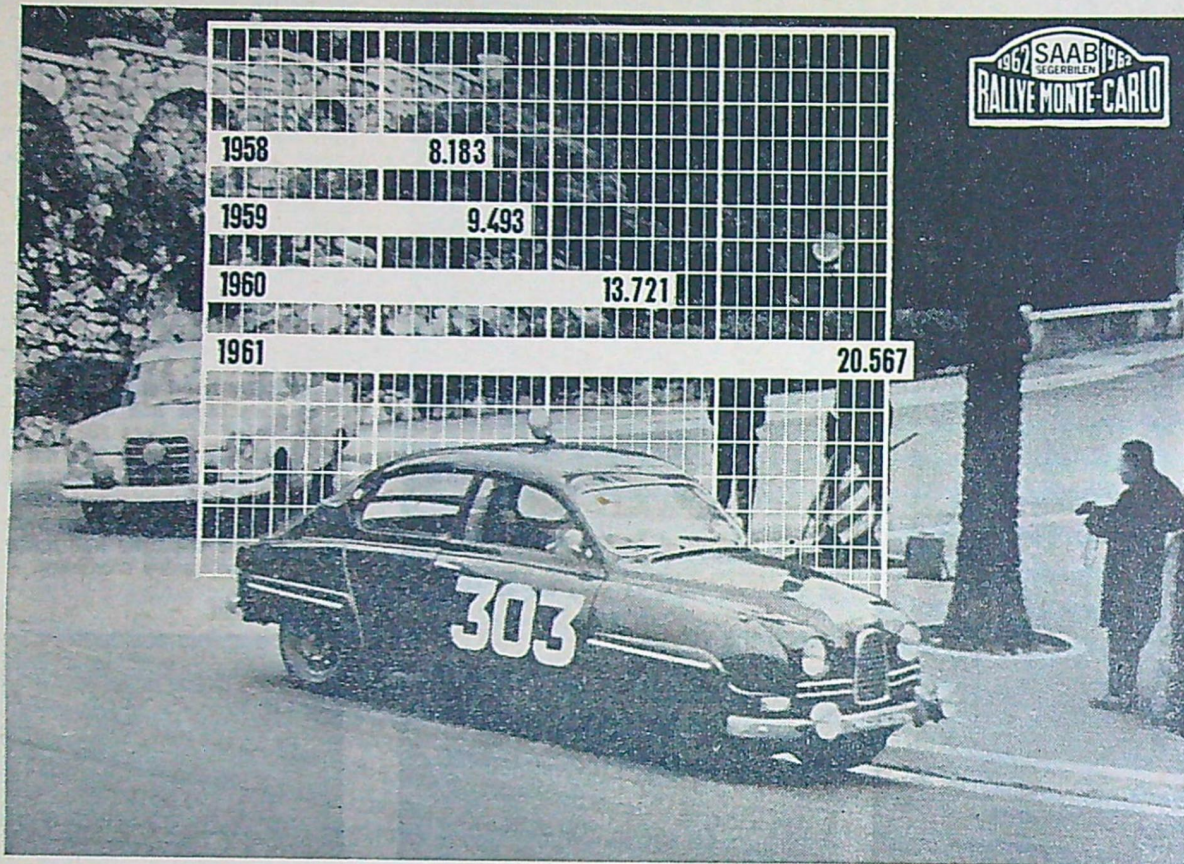
**Totalseger i
Monte Carlo —
ett nytt bevis
på överlägsen
KÖRSÄKERHET**



ÅTERFÖRSÄLJARE OCH SERVICE ÖVER HELA LANDET

Ni vet väl att SAAB ökade sin försäljning mer än något annat märke i vårt land under 1961...? Sammanlagt nådde SAAB 96 och SAAB 95 herrgårdsvagn en försäljningssiffra på inte mindre än 20.567 vagnar, vilket betyder en försäljningsökning på hela 50%! Denna ökning som i antal innebär nära 7.000 vagnar ger en klar bild av SAAB-succéns snabba acceleration. Det är som bekant god bilekonomi att välja ett märke på stadig frammarsch. Populariteten är bästa garanti för högt andrahandsvärde!

Erik Carlsson och hans röda SAAB svarade för helsvensk totalseger i 1962 års Monte-Carlo-rally — en välförtjänt topp i ekipagets nästan otroligt fina meritlista från senare årens tävlingar. I hård kamp med vagnar i alla storleksklasser visade SAAB, att den på de ishala alp-vägarna var helt överlägsen. Framhjulsdriften i kombination med säkerhetskonstruktionen och svensk flygkvalitet har ännu en gång placerat SAAB i toppen i internationellt sammanhang. SAAB är pålitligheten själv på alla vägar!



Teknik för Allas test-team bedömer:

MERCEDES 220b

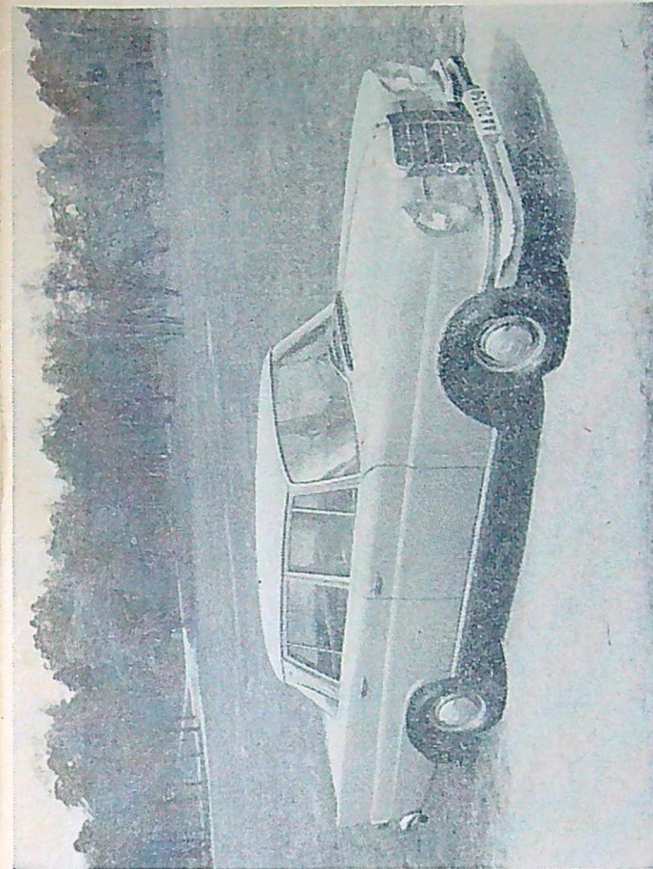
TEKNISK BESKRIVNING — Vagnstomme: Självbärande helsvetsad stålkaross. Motorn fram — bakhjulsdriven. Motor: 6 cyl. fyrtakts vätkekyld med dubbla förgasare och överliggande kamaxel. Cyl.diam. 80 mm, slaglängd 72,8 mm, slagvolym 2 195 cc. Kompr. 8,7 : 1. Max. effekt 105 hk SAE (95 hk DIN) vid 5 000 varv/min. Kraftöverföring: Enkel torrlamelkoppling. Fyra växlar — alla synkroniserade. Rattvaxelspak. Hjulstall: Separat hjulupphängning — spiral fjädrar, enledad bakaxel med utjämningsfjädrar. Däck: 7,25 X 13". Vändradie: 5,7 m. Bromsar: Hydrauliska bromsar med servo. Elsystem: 12 volt, 52 Ah. Tjänstevikt: 1 400 kg. Skatt: 250 kr. Bränslemängd: 65 l. Längd: 4,73 m. Bredd: 1,80 m.

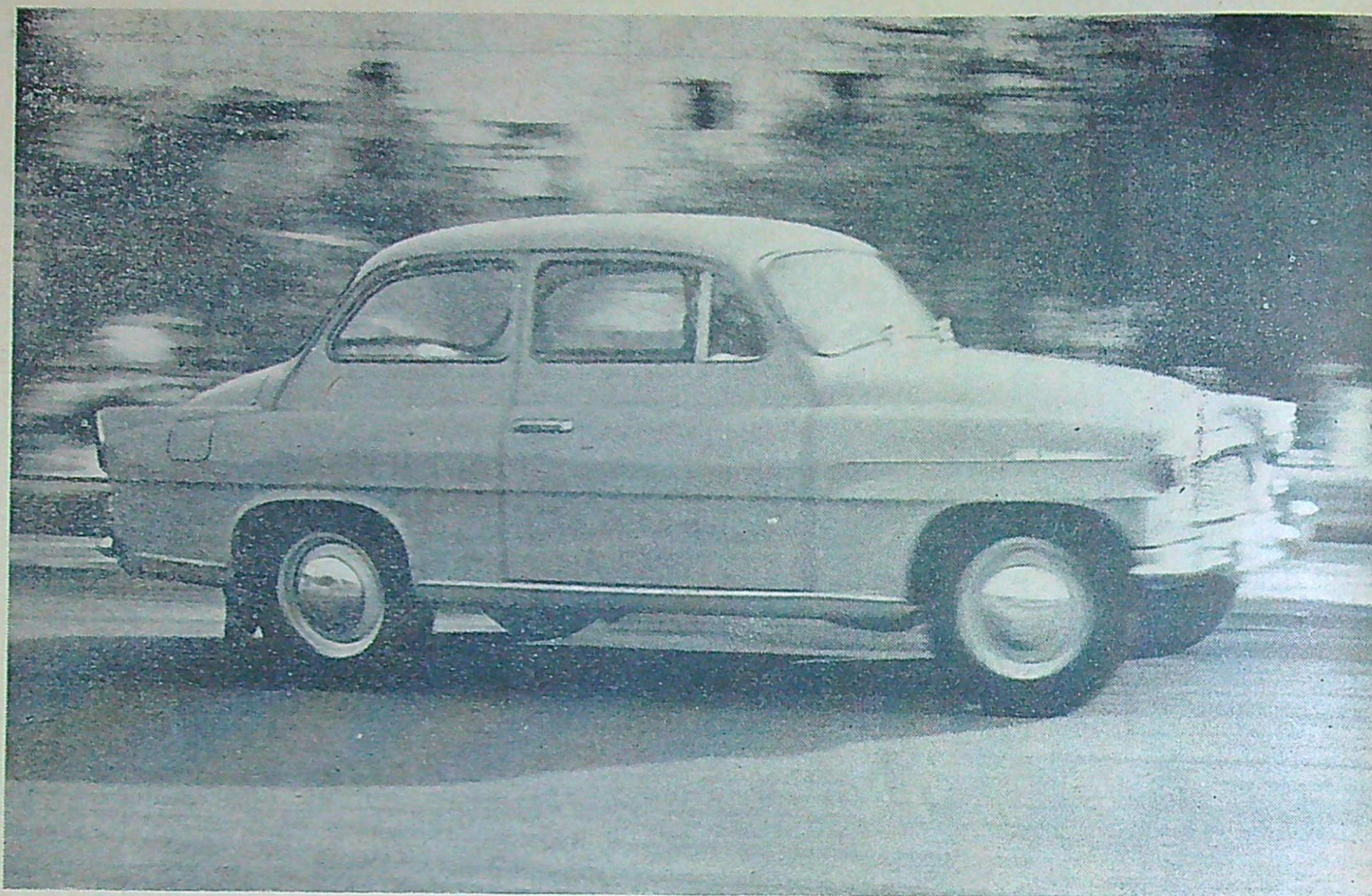
ALLMANT OMDÖME
En vagn med södra linjer, utmärkt i topklass och bekvämlighet. Vagnen är välplanerad och rymlig. Vagnen är färdig och har ett utrymme för tre personer i baksätet. Testvagnen hade tvåvärsbromsar som inte var i bästa kondition — en tillfällighet kanske. Sluttryck: En gedigen vagn.

Testförare	Motor	Kraft- överföring	Styrning	Bromsar	Köregenskaper	Komfort	Värme, ventilation	Utförande	Bagage- utrymmen	Säkerhet	Summa poäng	Anmärkingar
Teknikern	3,6 Mindre bra varvvals- villighet och tongång	3,9 Kärv växel- manövrering	3,9 Utan anmärkning	3,8 Utan anmärkning	3,9 Bättre acce- leration önsk- värd. Sid- vindskänslig	4,0 Handbroms- placering inte bra	4,0 Fördömlig	4,0 Bra detalj- arbete — bättre krom önskas	4,0 Räcker väl till	3,8 Inget utöver det vanliga	42,9	Mercedes 220 b är en stilfull och robust bil. Den är inte billig, men med tanke på priset kan man nog fördrå lita till.
Flygaren	4,0 Tystgående och vibrationsfri	3,9	3,2 Antalet ratt- varv för många	2,3 Tog olämnt och höga på testvagnen	3,8 God väg- hållning — komfortabel fjädring	3,8 Förarsätet förvånansvärt hårt	4,1 Värmen bra i alla avseenden	3,8 Godget	4,5 Förnämliga	4,0 Väl tillgodo- sadd i alla avseenden	41,6	En snabb och tyst- gående landsvägs- vagn med goda väg- egenskaper men en smula svårmanövrer- ad i stadstrafik.
Yrkes- kvinna	4,3 Tystgående och segdrags- villig	4,0 Lättväxlad	3,6 Relativt tung	3,8	4,3 Fin väg- hållning och acceleration	4,0 Förnämlig sittkomfort och sikt	4,0 Dragfri — god värme- effekt	4,0	4,3 Plats för det mesta	3,6 Vindrute- spolare i toppklass	44,1	En bil som uppfyller stora krav på kom- fort och elegans.
Journa- listen	3,5 Förhållande- vis snabb — god toppfart	3,9 Lättmanövrer- ad rattväxel	3,2 God styr- precision	3,0 Testvagnens bromsar tog olämnt	4,0 Stabil och bekväm	3,9 Utmärkt kör- ställning	3,7 Effektiv och tystgående fläkt	3,6 Lyxigt	4,2 Fördömliga	3,8	41,3	Inte ens i mycket hög fart är väg- och vindljud störande. Motorn arbetar tyst enormt hela regist- ret.
Summa poäng	15,4	15,7	13,9	12,9	16,0	15,7	15,8	15,4	17,0	15,2	169,9 (220 möjliga)	

Poängsättning: 1 = dålig, 2 = mindre god, 3 = god, 4 = mycket god, 5 = fördömlig.

Medelpoäng 3,9

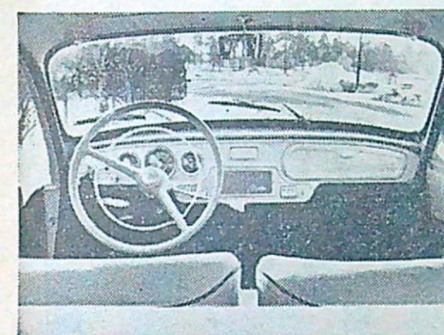




Ägaren testar bilen:

SKODA OCTAVIA

Skoda Octavia, vars för- och nackdelar här läggs fram av fem ägare, har i sin nuvarande form funnits på svenska marknaden i hela fyra år, men det är inte förrän under de två senaste åren som vagnen verkligen blivit "upptäckt" av den svenska bilpubliken. Dess mycket blygsamma andel av marknaden under de första åren får tillskrivas bl. a. rätt täta byten av generalagenter, något som naturligtvis gjorde att servicefrågan då aldrig hann lösas på ett tillfredsställande sätt.



Instrumenteringen är ganska enkel men tillräcklig.

Skoda är på många punkter en rätt ovanlig bil med tonvikten lagd på robusthet. Okonventionell är bl. a. ramen, som är av centralrörstyp med inbyggd kardanaxel. Separat bakhjulsfjädring med svängarmar och fast differential är också något som skiljer vagnen från andra frontmotorvagnar. Vagnens något ovanliga bakruta, en exakt kopia av främre vindrutan, förklaras av att den faktiskt ursprungligen är tänkt att kunna ersätta denna vid stenscott.

Skoda Octavia är utrustad med en fyrcylindrig vattenkyld, fyrtakts radmotor med toppventiler. Cylindervolymen är 1 089 cc, cylinderdiameter och slaglängd 68 x 75 mm. Motorn ger 43 hk vid 4 700 v/min.

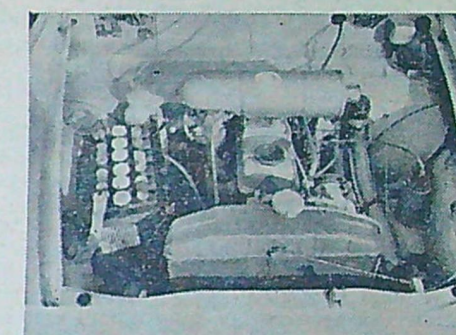
Växellådan är fyrväxlad, med de tre högsta växellarna synkroniserade. Utväxlingsförhållande: Ettan 4,27 : 1, tvåan 2,46 : 1, trean 1,59 : 1, fyran 1 : 1 och backen 5,61 : 1.

Kopplingen är av typ enkel torrlamell.

DATA:

Total längd 4 065 mm
Total bredd 1 600 mm
Total höjd 1 430 mm

Hjulbas 2 400 mm
Spårvidd, fram 1 200 mm
Spårvidd, bak 1 250 mm
Markfrigång 175 mm
Tjänstevikt 980 kg
Däckdimension 5.90/15"
Vändradie 5 300 mm
Bensintanken rymmer 30 lit.
Riktpris, inkl. oms och accis 8 150 kr
Bilskatten/per år 138 kr



Motorn är på 1,1 och ger 43 hk vid 4 700 v/min.

Ägaren bedömer:	komforten	bagage-utrymmet	fjädring o. vägegenskaper	motor-effekten	sikten	värme och ventilation	bensinförbrukningen	utförandet	säkerheten	servicen	Ägarens betyg:
 Nämndeman AXEL KALLMAN Har kört en tidigare Skoda-modell 23 000 mil under 11 år och var mycket belåten, varför jag åter valde samma märke. Har nu kört drygt 1 100 mil.	★★★ Körställningen och utrymmet för passagerarna är mycket bra.	★★★ Visserligen kan jag inte, som i min förra Skoda, lasta tunga stenar (gravvårdar) men bagageutrymmet fyller alla normala anspråk.	★★★ Jag är mycket nöjd med vagnens fjädring och vägegenskaper.	★★★ Effekten är mycket god. Har inte heller något att anmärka på accelerationen. Kör själv högst sällan över 90 km/tim.	★★★ Vagnen har mycket god sikt åt alla håll.	★★★ Om vagnen stått ute i sträng kyla får man nog köra 3-4 km innan värmen är tillräcklig. Passagerarna är belåtna.	★★★ Jag kör för det mesta ca 80 km/tim. Enligt mina beräkningar har bensinförbrukningen inte överstigit ca 0,7 liter/mil.	★★★ 1/2 Kraftig plåt, och innet skrammel, men förkromningen tål ej vägsaltet och börjar flagna av.	★★★ Motorn är lättåtkomlig. Bra bromsar är ett annat plus.	★★★ För en del år sedan var det svårt att få tag i reservdelar. Nu går det däremot mycket bra.	(30 möjliga) 29 1/2
 Byggnadsarbetare ALBIN HAGERMAN Jag valde Skoda för att få en stadig och pålitlig vagn för familjen och i arbetet. Har nu kört drygt 1 500 mil.	★★★ 1/2 Vagnen är rymlig, helt lagom för familjen. Motorljudet är ganska högt.	★★★ Stort och bra bagageutrymme ger full poäng.	★★★ Fjädringen är lagom hård, och vägegenskaperna är utomordentliga.	★★★ Motoreffekten är fullt tillfredsställande.	★★★ Sikten kan ingen i den här vagnen klaga på.	★★★ Värmen är enligt min mening underdimensionerad.	★★★ Min vagn drar ca 0,88 liter milen i blandad trafik.	★★★ Karossen är tät och bra. Inget skrammel och ingen rostbildning.	★★★ Bromsarna tar jämnt och fint. Karossen är väldimensionerad.	★★★ Service går att få, och reservdelarna ligger på normal nivå.	27 1/2
 Pensionär JOHAN SVED Jag valde Skoda Octavia därför att den såg stabil ut och var billig. Har nu kört närmare 1 000 mil.	★★★ Ljudnivån är något för hög.	★★★ Bagageutrymmet är fullt tillräckligt.	★★★ Fjädringen är i mitt tycke för hård.	★★★ Motoreffekt och acceleration är fullt tillräckliga.	★★★ Sikten är mycket god.	★★★ Värmen kunde vara bättre.	★★★ Bensinförbrukningen håller sig vid 0,8 liter per mil.	★★★ Utförandet kan man inte klaga på. Fin finish, bra lackering. Dessutom är vagnen tät.	★★★ Skoda är en stabil vagn med kraftig plåt och goda bromsar.	★★★ Reservdelar verkar vara lätta att skaffa och service går alltid att få.	27
 Vaktmästare KARL-ERIK HJELM Jag tyckte Skoda verkade vara en utmärkt bruksvagn i ett bra prisläge med god komfort. Har nu kört ca 1 250 mil.	★★★ Körställningen och passagerutrymmet är bra. Körriktningsreglaget är dock fel placerat.	★★★ 1/2 Bagageutrymmet är utmärkt, men reservhjulet är felplacerat.	★★★ Bilen har goda vägegenskaper.	★★★ Motoreffekten räcker utmärkt för normal körning.	★★★ Sikten är utmärkt.	★★★ Värmen är i stort sett bra, men det blir kallt om benen för passagerarna i baksätet. Ventilationsfönstren ger drag.	★★★ Bensinförbrukningen ligger på 0,9 liter/mil.	★★★ Vagnen är tät och något skrammel har inte förekommit.	★★★ Bromsarna är bra och karossen gedigen.	★★★ Servicen är fullgod i Stockholmstrakten. Det är lätt att få tag i reservdelar.	27 1/2
 Utbildningsledare ALLAN PETTERSSON Vi ville ha en ekonomisk och robust bil för familjen. Den skulle ha motorstyrka för en lätt husvagn. Har nu kört närmare 1 000 mil.	★★★ Bra körställning för alla under 180 cm. Mycket bra utrymme för fyra personer. Motorljudet är rätt märkbart.	★★★ Skoda har utmärkt bagageutrymme.	★★★ Vi har ännu inte märkt några negativa sidor på fjädringen.	★★★ Skoda har tillräcklig motoreffekt. Under de första inkörningsmilerna är bilen mycket körbar — men den lär ha desto längre livslängd!	★★★ Sikten är verkligen bra, men så ger också de stora hjulen en upphöjd sittplats.	★★★ Vid -10 grader går det inte att hålla sidorutor och bakruta frostfria om vagnen hålls helt slut. Värmen är dock bra.	★★★ Jag är fullt nöjd med bensinförbrukningen, max. 0,9 l/mil.	★★★ Vagnen är tät. Inget drag, inget skrammel och ingen rostbildning har märkts.	★★★ Den har den bästa och tjockaste plåten av alla "normala" bilar. Även i övrigt har jag svårt att tänka mig en säkrare bil.	★★★ Det är än så länge rätt svårt att få service, men servicemöjligheterna tycks bli bättre undan för undan.	27
Bilens poäng (15 möjliga)	11 1/2	14 1/2	14	15	15	11	15	14 1/2	15	13	138 1/2

NYTT OM FORMEL K

Av BIRGER GRIPSTAD



Den 31 maj invigde Malmö Automobilklubb sin Formel K-bana i Lockarp. Banan, döpt till M-A-K motorbana, ligger i ett grustag, vars grytliknande utformning för tanken till en amfiteater. Det betyder att åskådarplatserna blir goda. Banan blev färdig-asfalterad den 11 maj och det arbetet sköttes av en fackman. Övriga arbeten har utförts av klubbmedlemmarna själva. Kostnaden för banan ligger på ca 30 000 kr och hela anläggningen kommer att gå på mellan 50 000 och 60 000 kr. Klubbmedlemmar-

na har inte bara lagt ner en massa arbete på sin bana, de har också tecknat sig som ekonomiska garantier för projektet. Kapital har man fått in genom att tigga och låna och man hoppas få tillbaka pengarna genom tävlingsarrangemang samt i viss mån genom uthyrning av banan som träningsplats för bilskolorna i Malmö. På banan avser man också att arrangera manöverprov, halkträning etc. och därmed får den en uppgift även i trafikundervisande syfte.

M-A-K motorbana har en längd av 500 meter och är därmed något längre än Laxå-

banan. Till premiärtävlingen blev själva banan helt klar, men däremot hann man inte få alla byggnader klara — speaker- och domartorn, verkstad, depå etc.

Malmö Automobilklubb har f. n. 25 medlemmar i Formel K-sektionen och av dessa har flera deltagit i FK-tävlingar i ett par års tid och hunnit skaffa sig erfarenheter från många FK-evenemang, varför man kan räkna med att klubbens tävlingar i likhet med premiärtävlingen blir välarrangerade.

Flygbilden, som tyvärr inte är av bästa kvalitet, visar M-A-K motorbana omedelbart efter asfalteringen. Banan inbjuder till både snabb och trixig körning.



Den utan jämförelse framgångsrikaste FK-föraren hittills på säsongen är Botkyrkas unge Kjell Ellinge, som i flertalet av vårens lopp visat konkurrenterna ryggen — senast i Laxå-tävlingarna den 20 maj, då han vann både huvudloppet och inbjudningsloppet i klass A och blev tvåa i klass B. Kjell Ellinge, nyligen fyll- da 19 år, började tävla förra året och kör Dart-Kart med PP-motorer.

Hittills har Dart-Kartvagnarna utrustade med PP-, McCulloch- och Partner-motorer dominerat A- och B-klasserna och det skall bli intressant att se om de kan hålla stånd i den hårdnande konkurrensen.



MISSA INTE ETT ÖGONBLICK!
UNGT FOLK TAR FÄRG MED
SNABB, MODERN KAMERA

Kodak RETINETTE

kamera. Ta i den och ni gissar att den kostar 500 kronor. Men den kostar under 300, och ni behöver inte ens betala allt på en gång. Vänta inte längre, missa inte ett ögonblick! Ta hem er nya moderna kamera i dag — Kodak RETINETTE.

1 KRONA FÖR EN VÄN FÖR
LIVET?

Ta ett färgkort av en vän. Ta ett till. Byt färgkort med varandra — ett modernt sätt att visa uppskattning! De finaste färgkorten (papperskopior i färg) har sänkts kraftigt i pris alldeles nyss. Minsta formatet kostar nu lite över 1 krona styck. Ni får 20 glada färgkort på en rulle KODACOLOR färgfilm — precis som klippta ur verkligheten. Priset är sänkt även på filmrullen, så att ni med rent samvete ska kunna ta er första rulle redan i eftermiddag! Med Kodak RETINETTE, förstås.

SAMLA GLÄDJE PÅ RIKTIGA FÄRGKOPIOR MED
KODACOLOR FÄRGFILM



Kodacolor
COLOR NEGATIVE FILM

Den är säker och smidig. Lätt nog för en nybörjare och god nog åt en ingenjör. Kodak RETINETTE är precis lagom automatisk. Ni bestämmer tiden (ta snabba motiv på 1/500 sekund!) och kamerans elektriska öga väljer rätt bländare. Ta med blick om ni vill, och ta ett kort på er själva! Kameran varnar om ljuset inte räcker. Det syns t. o. m. utanpå att Kodak RETINETTE är en modern

AMATÖRBYGGARE!



Exkl. USA-ratt 6 mod.
12 kombinationer
3 färgurval

Lanternor, Flytvästar, Bojar, Tåg-
virke, Loggar, Wire m.m.

Aktiebolaget
GÖSTA BERG
BERGSGATAN 30 • STOCKHOLM • TEL. 230465
SMABATSKATALOGEN
sändes GRATIS till:

Namn
Adress
Postadress TFA

BÅTBYGGSSATSER

Med alla trädetaljer färdigsågade för
montering samt skruv och lim.

Rapid I	Kr 650:—
" II	" 795:—
" III	" 1370:—

Även halvfabrikat och färdiga båtar.
Båtrattar och beslag till förmånliga
priser. Motorer samt camping
ruffbåtar. Prospekt samt prislista
sändes kostnadsfritt.

BIL & MARIN AB
Båtklubbsv. 3 — Stockholm Sö
Tel. 010/41 36 21 — 41 36 22

Innan Ni bestämmer Er för
båt prova

ESSI/sport
eller

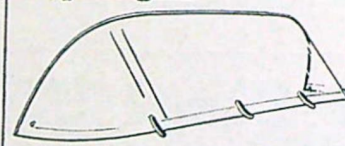
ESSI/sprint

ESSI/sport är en stabil, sjösäker
och elegant 6-sitsig familjesportbåt.
Långsgående steg och väl utprovad
bottenkonstruktion gör ESSI/sport
oerhört snabb och kursstabil sam-
tidigt som båten får mjuk gång i
sjön. Utmärkt skidbåt. Längd 4,35 m,
bredd 1,75 m.

ESSI/sprint är en förminskad kopia
av ESSI/sport. Längd 3,85 m, bredd
1,60 m. En trevlig och snabb sport-
båt till önskepris.

ESSI ab Skagerviks Industrier
Förs.-kont. Kungsgatan 42 Örebro
Tel. 019/13 29 89, 18 50 90

VINDRUTOR av plexiglas



Rattar • Båteslag
Loggar • Tillbehör

GEWE-MARIN
Skarpsnäcksvägen 63
Enskede 2 Tel. 010/48 18 40



UPPLEV HAVETS FRIHET!
Fritidsbåtar 8—31'

Spar-köpspriser! Begär prospekt!
STURE ANESHEID
Båtagentur Ystad
T. 121 33, 110 63

BÅTTILLBEHÖR

SÄND EFTER
PROSPEKT

VI HAR ALLT FÖR BÅTEN

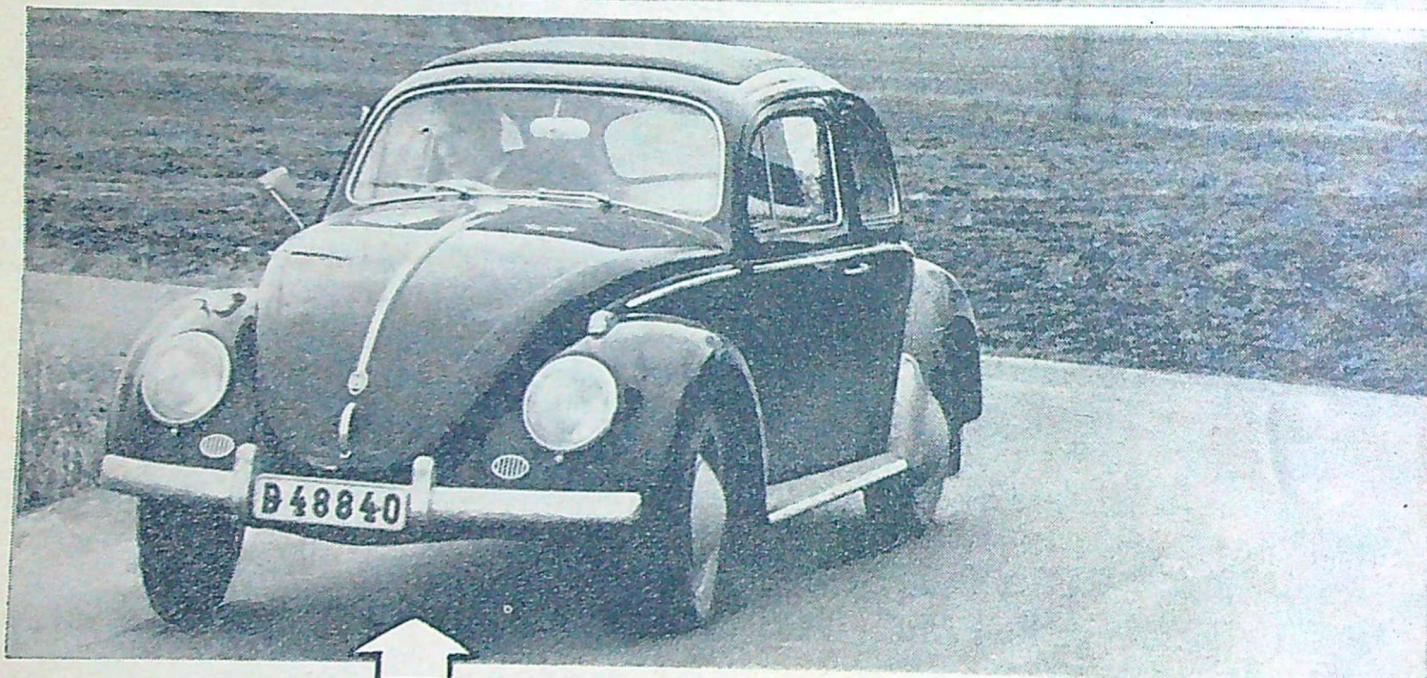
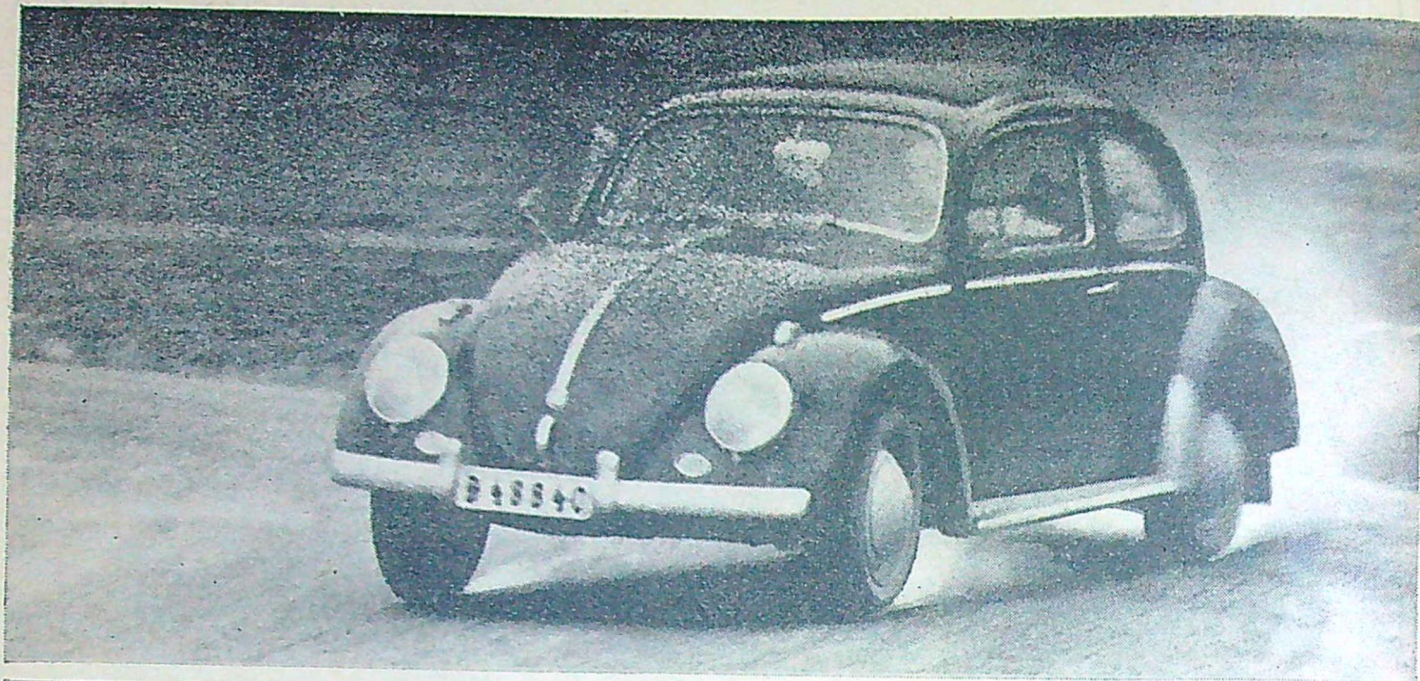


Tryckloggar(knop),
panoramavindrutor,
rattar, beslag,
racerpropellrar, rit-
ningar till båtar,
mm. finner ni i vår
katalog. Sänd mot
portokostn.



Firma Harald Gustafsson
Box 7124, Borlänge
Tel. 0243/13019





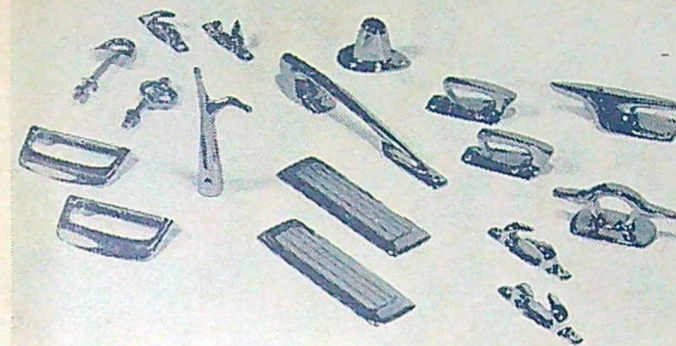
SAMMA BIL UTRUSTAD MED

PIRELLI cinturato

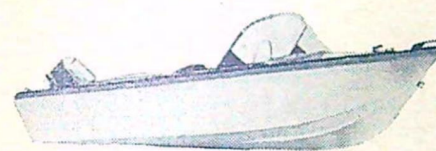


Samma kurva, samma fart, samma bil. I första fallet "släpper" den — i det andra håller den greppet . . . med Pirelli Cinturato gördeldäck • Cinturatodäckets speciella konstruktion med mjuka smidiga däcksidor och inbyggd gördel ger styv slitbana och betyder • **säkrare kurvtagning** därför att dess form förblir oförändrad trots den starka centrifugalkraften och bilens krängning • **Kortare bromssträcka** genom större anliggningsyta — särskilt vid högre farter • **Bättre bränsleekonomi** genom väsentligt lägre rullmotstånd • **Betydligt större livslängd** genom bättre kylning och genom att däck ej slirar mot vägbanan • **Säkrare körning** under alla förhållanden men särskilt i vått väglag. Ett däck för folk, som har bråttom med ansvar.

BÅTNYHETER



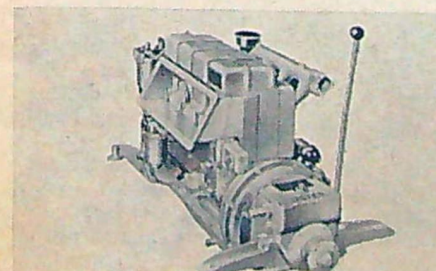
AB Järnförädling i Hälleforsnäs har kommit med ett antal nya svensktillverkade båtbeslag. Däcksbeslagen är modernt formgivna och tillverkade av förkromat metallgods. Det rör sig här om pressgjutna beslag i en mässingslegering och dessa beslag kan därför lätt förkromas om, vilket ibland kan ge svårigheter när det gäller beslag i zamak-legeringar. Järnförädling kommer också med wiretrissor etc. i hållbar plast. Beslagen förs av järn- och båttillbehörsaffärer.



V 15 har konstruerats av H. Rosenbaum och byggs av Bothniaplast i Robertsfors. Denna turistbåt är 4,3 m lång och 1,8 m bred och byggd i plast med laminatlocklek 8-10 mm. Båten har djupa bottenlinjer med långsgående "steg-lister" — Bertramsteg.

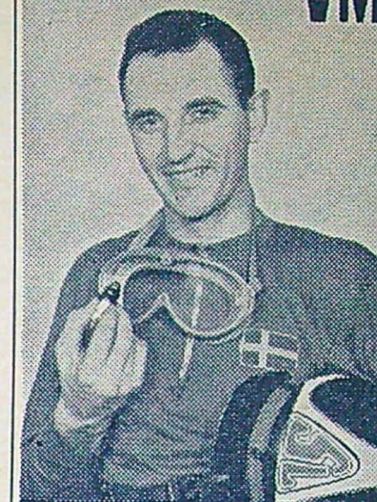


Teknik för Allas välkända Speedy har väckt stort intresse i grannländerna och den finska populärtekniska tidskriften Tekniikan Maailma lanserar nu Speedy-varianten Vesimäkärän i ritning för amatörbygge. Vesimäkärän är 2,7 m lång och 1,3 m bred och har i stort sett samma utseende och data som Speedy. Atskilliga byggen är igång och vi hoppas på kommande svensk-finska tävlingar.



Bränslekostnaden för en båt blir ganska hög om man räknar i sjömil. Driften blir emellertid billigare om man använder diesel istället för bensinmotor. Lister har nu kommit med en luftkyld diesel på 8,5 hk och som exempel på den goda driftsekonomin kan nämnas att en båt utrustad med denna motor bara förbrukade bränsle för 40 kr vid en färd Västerås—Helsingfors tur och retur. Motorns nettovikt är 203 kg.

han vann VM



Sten "Storken" Lundin
Världsmästare i motocross

på
BOSCH
standardstift

Du vinner också
på att välja
BOSCH

Riktpris 4 kr

Säljes genom fackhandeln.



FÖRTROENDE BYGGT PÅ ERFARENHET

Allt för
**jakt och
fiske**
i vår nya
jubileums
katalog



Ansvar inför kunden och 50-årig erfarenhet borgar för pris och kvalitet.

Sänd Eder katalog gratis till:

Namn

Bostad

Postadress

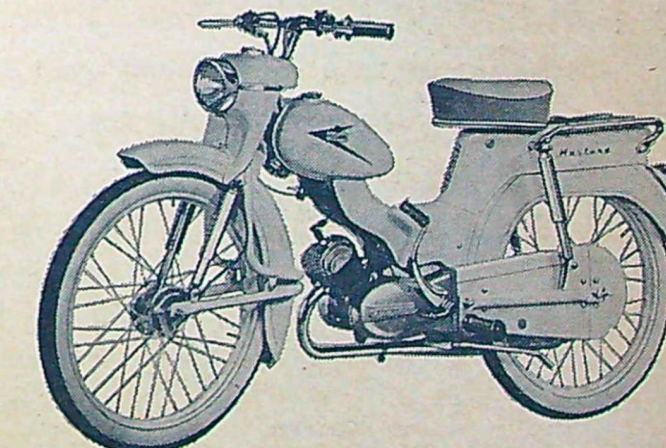


VAPEN-DEPÔTEN • FALUN



**RIVIG NYHET!
MUSTANG 618**

MOPEDEN SOM BEUNDRAS. Riktig Zündapp MC-motor fabrikstrimad till maximalt tillåten styrka och snabbhet • Kvikare i starten • Vassare i accelerationen • Lättmanövrerad fotväxelspak • Inbyggd automatisk 3-växlad låda. **DESSUTOM NATURLIGTVIS:** Kickstart, fotpinnar, bromsljus, fjädring av MC-typ både bak och fram. **MUSTANG 618** skapad för större säkerhet i trafiken!



PROVKÖR DEN REDAN I DAG
eller rekvirera broschyr från
AB TRELLEBORGS VELOCIPEDFABRIK, Trelleborg



TITTA VI FLYGER...

Teknik för Alla beslöt att utröna i vad mån det lätta affärsflyget kan vara lönsamt i jämförelse med andra fort-skaffningsmedel när det gäller reportageuppdrag. I samband därmed skulle några glimtar ges av privatflygverksamheten i vitt skilda delar av landet. Resan gjordes i en Morane-Saulnier M. S. 885 "Super Rallye", ett fransktillverkat tresitsigt flygplan. Planet ägs av Linköpings Transportindustri AB och ställdes till vårt förfogande av Saab, som är generalagent för flygplantypen.

Trots att det redan var i mitten av maj dröjde det flera dagar innan vädet blev lämpligt för "amatörbruk", men lördagen den tolfte var det riktigt hyggligt när tidningens chefredaktör, fotograf Göran Andrén och undertecknad startade från Bromma i arla morgonstund. En timme senare pratade vi segelflyg med medlemmar ur Borlänge-Domnarvets Flygklubb på Rommeled.

Nästa mål var det nyanlagda stråket i Malung längre åt nordväst. Siljan skymtade till höger, medan vi gled fram över de stora skogarna med små, ännu tillfrusna sjöar här och var. Före starten hade trafikledare på Rommeled varnat för landning i Malung, eftersom tjällossning pågick. Vid framkomsten

rekognocerades detta på låg höjd, medan vårt värdfolk gjorde inbjudande gester, men samtidigt varnade man för de blöteste fläckarna. Vi vågade inte ta risken att fastna i Malung med ett lånat flygplan, utan nöjde oss med några bilder av platsen innan kursen lades mot söder.

Tredje etappen innebar Sportflygklubben i Karlstad. Genom den uteblivna landningen i Malung låg vi nu tre kvart före i tidsschemat och tillät oss därför elva mils avvikelse åt öster till Riddarhyttan för att ta en titt på red. Gripstads sommarställe från luften. Alltjämt några minuter före schemat parkerade vi en stund senare bredvid Linjeflygs DC-3:a i Karlstad.

LIVLIGT ÖVER TORSLANDA

Från Karlstad drog vi på igen och steg söderut över Väneren mot Göteborg. Redan i Vänersborgstrakten framgick det av radiotrafiken att det rådde en intensiv flygverksamhet över Torslanda. Vi fick order att följa Göta älv ner till Hisingsbron i Göteborgs centrum. Sedan måtte vi ha haft tur, ty det hade blivit en lucka i den allmänna kön av DC-7:or och småflygplan, och vår Rallye klämdes sig snabbt ner och taxade bort till Aero-

klubbens nya klubbhus, där majoriteten av laget sjönk ner i bekväma trädgårdsstolar, medan jag började klappjakten på tankningspersonal, meteorologer och trafikledare.

LANDNINGSSTRÅKEN VÄXER I ANTAL

Vi blev en smula fördröjda på Torslanda och sedan fick vi vänta ett tag på starttillstånd. Trafikledarna dirigerade baletten så fort de hann. Ömsom kallade de sig "Torslanda-tornet" och ömsom mera internationellt "Torslanda tower". Både svenska och engelska är gångbara språk, och radiofrekvensen var späckad av siffror och förkortningar.

Till det nya landningsstråket i Skövde tog det en dryg timme över den platta västgötslännen med sina förkastningsberg, som dock kan vara svåra att se från tusen meters höjd, varifrån nivåskillnader har benägenhet att försvinna. Även Skövdestråket var blött, men med en längd på hela 750 m utgjorde detta inget problem. Meningen var att jag här skulle ha provflugit det hembyggda flygplan av typen Jodel Club, som närmast föranledde vårt besök. På grund av förseningen i Göteborg måste jag tyvärr avstå från detta och efter några minuter dra vidare mot sydost och Öland.

"Småflyget" har på sistone verkligen fått luft under vingarna. För att se litet närmare på olika slag av flygisk verksamhet och samtidigt pröva det lätta flyget som kommunikationsmedel gjorde Teknik för Alla en flygtur till några platser. Själva flygturen och vad vi fick se redovisas på dessa och följande sidor.

Av kapten SVEN SANDBERG Foto GÖRAN ANDRÉN

etappen till Stockholm. Därmed var vår 140-milafärd avslutad. Flygtid precis nio timmar.

RYMLIG, BILLIG OCH LÄTTFLUGEN

Vår "Super Rallye" fungerade utan mankemang. Flygplanet är — trots att det rymmer tre personer — ett av de billigaste i marknaden. Dvs. detta gäller framför allt den version som har 100 hk motorstyrka. Vårt plan hade 145 hk-motor och en del finesser som landställskåpor (som ger något högre fart), större bränsletankar m. m. I "naket" skick kostar planet 35 900 kr. Därutöver behöver man i allmänhet en radio för omkring 2 500 kr, men sedan står man sig gott som privatflygare. Den version vi använde går med radio på ca 60 000 kr.

DATA OCH PRESTANDA

Spännvidd 9,56 m, längd 6,88 m, vingyta 12,3 m², tomvikt 490 kg, startvikt 820 kg, maxfart vid havsytan 230 km/

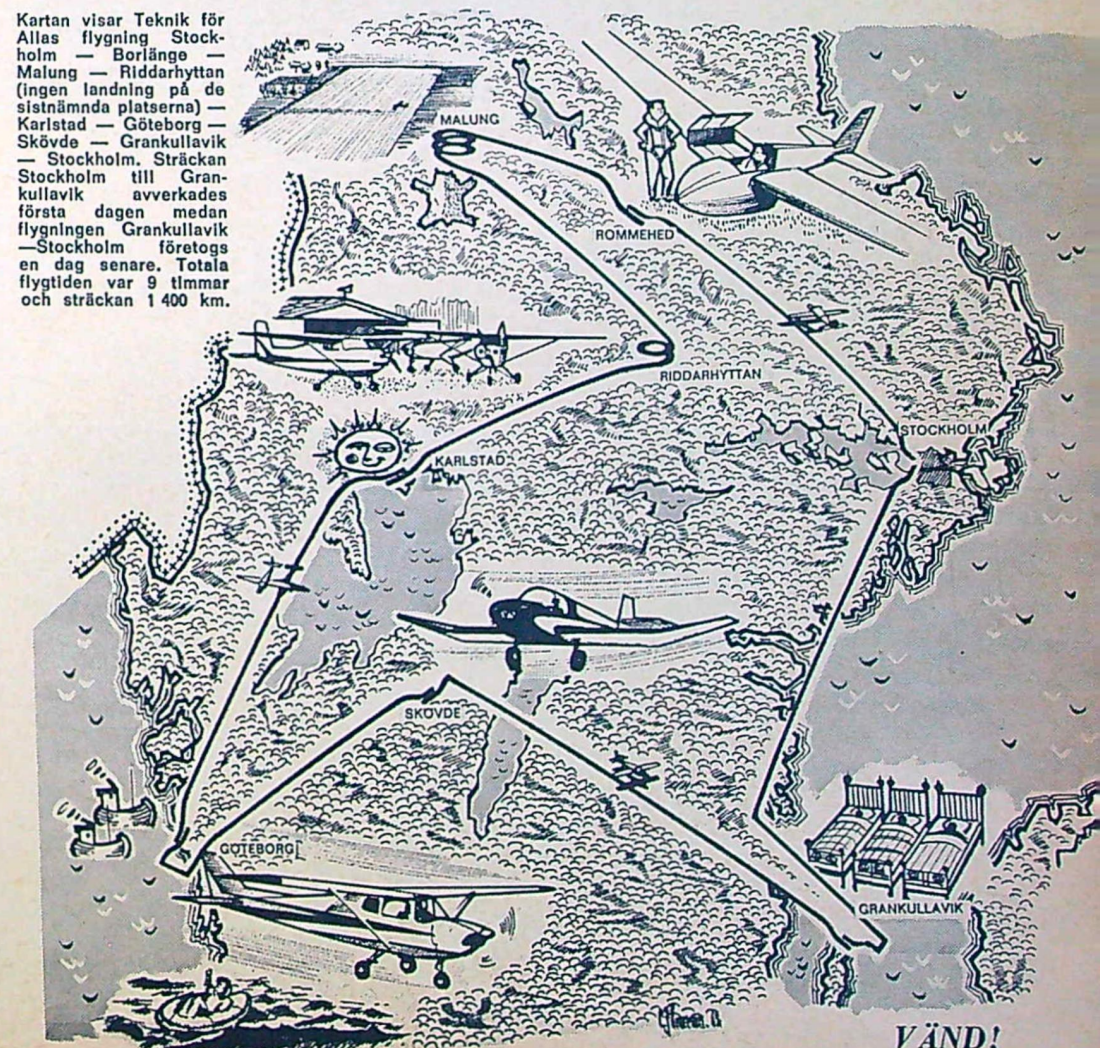
tim, marschfart, (75 proc. effekt på 7 000 m) 210 km/tim, stallfart 88 km/tim, stighastighet 5,4 m/sek, praktisk topphöjd 6 000 m, bränslemängd 170 l, max. flygsträcka 1 100 km, startsträcka 120 m och landningssträcka 100 m.

RIMLIGA FLYGFÄLTSKRAV

Det mest anmärkningsvärda är de korta start- och landningssträckorna, en stor fördel på korta stråk, när dessa är mjuka av väta. Flygplanet är helt av metall och har vingklaffar som minskar farten i landningen och förkortar startsträckan. I vingarnas framkant finns rörliga, automatiska "slots", vilka gör att flygplanet inte kan överstegas och vika sig.

Dubbelkommando tillhör standardutrustningen, liksom de nödvändiga flyg- och motorinstrumenten. Motorn är synnerligen lättstartad vare sig den är varm eller kall. Rallye lämpar sig alltså även för skolflygning.

Kartan visar Teknik för Allas flygning Stockholm — Borlänge — Malung — Riddarhyttan (ingen landning på de sistnämnda platserna) — Karlstad — Göteborg — Skövde — Grankullavik — Stockholm. Sträckan Stockholm till Grankullavik avverkades första dagen medan flygningen Grankullavik — Stockholm företogs en dag senare. Totala flygtiden var 9 timmar och sträckan 1 400 km.





TITTA VI FLYGER... (forts)

...OCH TITTA VAD DET FLYGS!

Av BIRGER GRIPSTAD Foto GÖRAN ANDRÉN



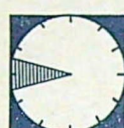
"SIERRA ECHO — CHARLIE MIKE SIERRA — RIGHT TURN OUT VIA SVARTSJÖ — CLEAR FOR TAKE OFF!" Klockan var precis halv åtta när vi fick starttillstånd från trafikledningen på Bormma, drog på gas och rullade iväg. Efter några tiotal meter var vår Super Rallye lätt och vi satte kurs på Svartsjö. Där, utanför terminalområdet, lade vi om till 340 grader, steg till

750 meter och dundrade nordvästut med 200 km/tim över ett landskap som efter en vecka ihärdigt regnande tvättat vinter-sömmen ur ögonen och nu vände en nymornad och vänligt vårlig nuna mot oss. Första målet var Rommehed vid Borlänge, sedan hade vi tänkt oss Malung-Karlstad-Göteborg-Skövde-Grankullavik på Öland-Stockholm. Sammanlagt 1 400 kilometer — fågelvägen! Andamålet med vår resa var att ta en titt på flyg-

verksamhet av olika slag, och de här platserna hade vi valt ut dels för att ge bredd åt reportaget, dels för att få en sådan längd på resan att vi skulle hinna tillbaka till Stockholm före solnedgången. Men det blev inte riktigt så. För det första måste vi avstå från att landa i Malung på grund av tjällossning på fältet, för det andra blev vi lite försenade i Göteborg och för det tredje fick vi en inbjudan att övernatta på Sveriges första

och enda "aerotell" ... och då tackade vi ja förstås! På varje plats vi besökte gjordes ett reportage för att visa lite av vad som händer och sker inom privatflyget i vårt land och på dessa sidor får ni ett smakprov på det lätta flyget i både sport-, nöjes- och nytto-sammanhang. Naturligtvis hade det varit uteslutet att hinna se så mycket på en enda dag med något annat kommunikationsmedel — och detta visar ju flygets möjligheter ...

BILLIGT ATT LÄRA SIG SEGELFLYGA



Efter en timmes flygning landade vi på Rommeheds nyanlagda betongbana och träffade segelflygchefen i Borlänge-Domnarvets flygklubb, Ingemar Backholm, som också är flyglärare. Han skulle just starta med en av eleverna i årets första C-kurs, Tomas Anstadius, som nyss gjort sin åttonde av de minst 15 starter som behövs för diplom. Backholm berättade att klubben i sommar kommer att anordna minst två C-kurser med sju elever i varje. Kurserna förläggs till kvällstid. Varje start i DK (dubbelkommando) kostar 20 kr och i EK (ensamflygning) 13 kr. Priset för hela kursen blir alltså minst 430 kr, men elever under 21 år får 240 kronor i statsbidrag. Intresserade kan vända sig till Borlänge-Domnarvets FK, Fack 85, Borlänge, telefon 336 00.

Liksom många andra flygklubbar svarar Borlänge-Domnarvets FK för skogsbrandbevakningen i sitt distrikt.

Ingemar Backholm och eleven Tomas Anstadius (nyss fyllda 15) i den ena av klubbens båda Bergfalke. Borlänge-Domnarvets FK har dessutom en Weihe, en privatägda Olympia, en Super Cub (som bogserflygplan) samt en Piper Colt. Klubben, som 25-årsjubilerade i fjol, har 160 medlemmar, varav en tredjedel är aktiva. I ett par vintrar har några av medlemmarna legat vid Grövelsjön i norra Dalarna på vågsegelflygning. Detta är en exklusiv form av segelflyg där man utnyttjar de s.k. låvågor, som ibland uppstår när varm luft strömmar över ett hinder i terrängen, t.ex. ett fjäll — i detta fall Långfjället. I år nådde en deltagare 5 100 i ett vågmo. Privatflygarna samsas bra med Linjeflyg på det för reguljärt flyg nyligen öppnade fältet.



MALUNG HAR FLYGFÄLT MITT I BYN

Från Borlänge till Malung tog färden endast 30 minuter. Innan vi startade blev vi dock varnade av trafikledningen på Rommehed för att landa i Malung på grund av tjällossning. Vi flög emellertid upp och gjorde några rundor kring fältet, som ligger på västra älvsstranden mitt emot kyrkan. Att landa vågade vi oss inte på — ner kommer man ju alltid — men upp... Det var synd, för vi hade gärna velat ta en titt på fältet, som kommit till på både privat och kommunalt initiativ och nu nyttjas av den mycket aktiva lilla klubben. Vi hade också inbjudits av fabrikör Arvid Jons-son i AB Arjon till en snabblektion i flugfiske i en av forsarna. AB Arjon, som tillverkar sportfiskeutrustningar, slår i år ett slag för flugfisket, men tyvärr måste det anstå med lektionerna i denna ädla konst till ett senare tillfälle.

Eftersom vi nu, enligt vår tidtabell, hade litet tid "över", gick vi inte direkt mot Karlstad utan gjorde en avstickare till Riddarhyttan i Västmanland, där red. hyr en stuga. Det var skönt att se att den förra året med möda anlagda gräsmattan började bli grön och fin...

Flygfältet i Malung är relativt nyanlagt. Det är ett 450 meter långt gräsfält, som sommartid är mycket bra, men vid tiden för vårt besök var riskabelt att landa på då tjällossning pågick. Malungs Flygklubb är en av de många klubbar som under sommarmånaderna utför skogsbrandspaning. Denna sköts billigare och effektivare från flyg än från torn, och för klubbarna är uppdraget attraktivt, eftersom man får betalda flygtimmar.



Sportflygklubben i Karlstad har fyra Piper-flygplan: en Caribbean, två Colt och en Cub. Det förstnämnda och en Colt är speciella reseflygplan, högmödrat utrustade med blindflyginstrument, kommunikationsradio och radionavigationsutrustning. Genom klubbens "reseflygtjänst" uthyrs de till medlemmarna, som också genom "informationstjänsten" får kartor, flygbestämmelser etc. för hela Europa. Bilden ovan: klubbens hangar med en Colt, en Caribbean och en Cub samt "vår" Rallye. Infällda bilden: Tekniska chefen Erik "Kege" Andersson demonstrerar Caribbeanens blindflyginstrument, navigationsradio, radiokompass och kristallstyrda kommunikationsradio. Endast avisningsanläggning och instrumentlandningssystem saknas.

FIN UTRUSTNING — FIN UTBILDNING I KARLSTAD



Till Karlstad kom vi tio minuter tidigare än beräknat. Efter snabblunch träffade vi jägmästare Per-Olov Halvarsson, som berättade att Sportflygklubben i Karlstad sedan 1958 utför skogsbrandspaning i två 25 mil långa slingor över Värmland (utom nordligaste delen som sköts av Malungs FK) och norra Dalsland. Flygtiden varierar mellan 200 och

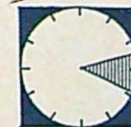
600 tim/år. Under förra året upptäckte flyget 17 bränder och var först att rapportera fem av dessa.

Klubben har 110 medlemmar och så gott som samtliga har certifikat. Skolningsföreståndare Harry Samuelsson har f. n. ett trettiotal elever, och de tre flyglärarna, bland dem Sveriges första kvinnliga, Ingrid Halvarsson, har fullt

upp att göra. Ett stort elevtillskott kommer från de nyutbildade flygklubbarna i Värmland.

Man jobbar också hårt på medlemmarnas vidareutbildning. I vinter har en "reseflygkurs" med tyngdpunkt på undervisning i flygnavigation hållits. 50 medlemmar har efter en kurs tagit internationellt certifikat i radiotelefon.

LÄTT FLYG FÖR SJÖSPANING



Det lätta flyget kan ges många samhällsnyttiga uppgifter. Ett exempel på detta ger Aeroklubben i Göteborg, som i 3-4 år utfört spaningsuppdrag för sjöräddningen. Just nu utreds f. ö. ett inlemmande av privatflyget i en centralt organiserad räddningstjänst.

Speciellt sjöräddningen har ett stort intresse av möjligheten till direktkontakt med flygklubbarna för att kunna sätta in lätta — och billiga — flygplan i spaningsarbetet istället för att alltid tvingas till stort pådrag med dyrbara krigsflygplan, helikoptrar, tullkryssare etc. Många larm har visat sig vara falska och det blir dyrt att konstatera att egentligen ingenting har hänt.

Aeroklubben i Göteborg har 350 medlemmar, varav 160 är aktiva, dvs. flygande. Klubben har två Austers, en Cessna 172, en 175 och en förhyrd 140. De tre sistnämnda bildar här bakgrund till motorflygchefen Sture Nilsson och skolchefen Bertil Brunnerup. Dessa har bråda dagar nu som medarrangörer för det stora internationella västkust-flyg-rallyt, som samlar 62 flygplan av mer än 30-talet olika typer och 160 personer från 11 nationer till Halmstad, Varberg och Göteborg den 22 till 24 juni.





HEMBYGGT

FLYGPLAN FÖR 10400 KR



Hans Södergård, bilelektriker, har själv byggt sin Jodel Club. Han började bygget 1957 och fick det klart i augusti förra året. Kostnad: 10 400 kr. Nedan: den prydliga instrumenteringen i Södergård's Jodel.



En dryg timme försenade (enl. vår tidtabell) anlände vi till Skövde kl 17.05. Här skulle vi titta på Hans Södergård's egenhändigt byggda Jodel Club — en fransk konstruktion, som 1957 introducerades av KSAK som ett lämpligt objekt för amatörbygge. Ett tiotal plan av typen har byggts i vårt land och Hans Södergård's är ett av dem. Han började bygget 1957 efter att ha genomgått en av KSAK anordnad byggkurs i Västerås. I augusti förra året blev planet klart — men då hade han fått vänta extra på den 65 hk Continental-motor, som han köpt begagnad men 0-ställd i USA.

Hans Södergård har fått ett bra flygplan till lågt pris — (arbetsinsatsen inte inräknad). 10 400 kr har det gått på allt som allt och därav kommer 2 500 på motorn. Hittills har han flugit sin Jodel i 65 timmar och allt fungerar fint.

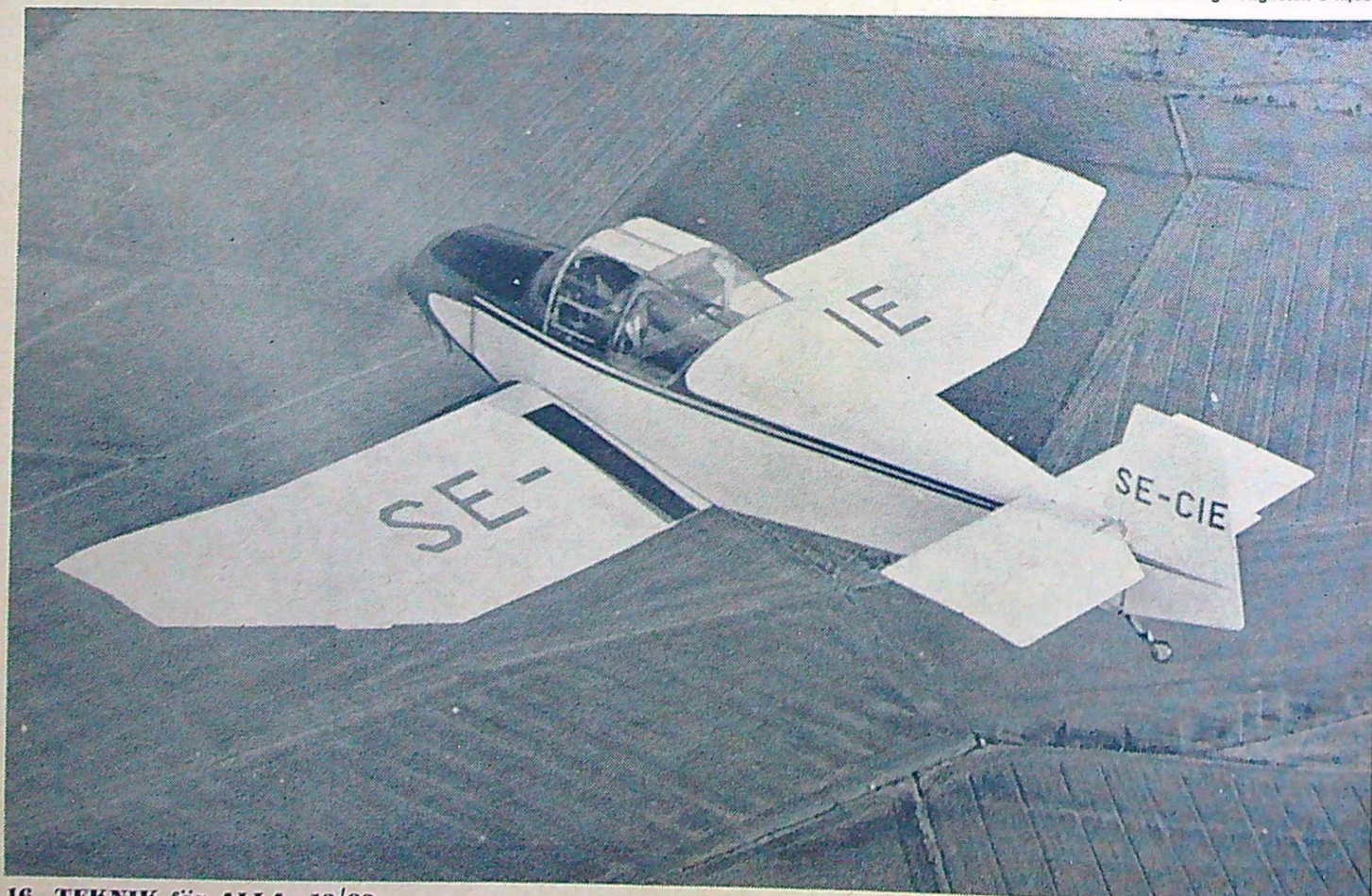
Skövde Flygklubb fick sitt fält klart så sent som 1959. Det ligger på T 2:s mark och har byggts av klubbmedlemmarna med hjälp från T 2 och ekono-

miska bidrag från företag och privatpersoner i staden. Klubben har 120 medlemmar och fem motorflygplan: en Tri Pacer, två Super Cubar, en Colt och så Södergård's Jodel. Vidare har man fyra segelflygplan: en Bergfalke, en Grunau Baby, en Kranich och en Olympia. I april startades en motorflygskola och de första eleverna har nu avverkat sin första ensamflygning.

Stort intresse visades "vår" Rallye när vi landade i Skövde — det ger den här bilden besked om.



Hans Södergård's SE-CIE i luften. Planet är tvårsigt (sida-vid-sida), har en spännvidd av 8,20 m, en längd av 6,25 m, och en vingyta på 12,70 m². Tomvikten är 285 kg och maximala flygvikten 550 kg. Marschhastigheten är 150 km/tim, bränsleförbrukningen 15 l/tim. Landningshastigheten är 65 km/tim och stighastigheten 3 m/sek.



Så här tar sig landets enda "aerotell" — Pensionat Grankullavik — ut från luften. Pensionatet består av en nybyggd huvudbyggnad i två våningar, konditori och gillestuga, tre annex, flera sportstugor och rum i närliggande gårdar. Badmöjligheterna är de bästa tänkbara vid långgrunda sandstränder. Nedan: pensionat- och flygfältägaren Harald Eriksson började bygga flygfältet 1956 och kan nu efter mycket arbete glädja sig åt en fin och ganska flitigt frekventerad liten flygplats.

GRANKULLAVIK HAR SVERIGES FÖRSTA 'AEROTELL'



Ölands enda flygplats ligger vid Grankullavik på öns nordspets. Dit anlände vi efter 75 minuters flygning från Skövde och togs emot av fältets ägare, Harald Eriksson, innehavare av Pensionat Grankullavik. Harald Eriksson, stor flygentusiast, har själv byggt fältet, som ligger på ett alvar. Marken arrenderar han av tre olika jordägare och även om förhållandena från början var mycket gynnsamma för ett flygfält på platsen har det krävts stora ekonomiska investeringar och mycket jobb med jordschaktning, stenplockning — och rase-randet av två stenmurar, som gick tvärs över fältet — för att få det i ett sådant skick att Luftfartsstyrelsen kunde godkänna det.

Harald Eriksson kan emellertid vara stolt över sitt verk — fältet är prima med sin hårda beläggning av kalkblandad jord, det är lätt att hitta och inflygningsförhållandena är goda. Det är också livligt frekventerat av privatflygarna och från mitten av denna månad börjar Nyge Aero med taxiflyg från Bromma med femsitsiga Piper Apache. Flygturen tar en dryg timme och priset blir 129 kr för enkel resa.

Pensionat Grankullavik, som tack vare flygfältet blivit Sveriges första (och hittills enda) "aerotell", lockade till ett besök och eftersom vi knappast kunde tänkas hinna till Bromma före solnedgången accepterade vi tacksamt den gästfrie värdens inbjudan att stanna



över natten. Och att bo på "aerotell" har ju också med det flygiska att göra.

Pensionat Grankullavik kan ta emot ca 80 gäster samtidigt och kan placera lika många till i privatrum i gårdarna i närheten. Badmöjligheterna är utomordentliga vid den sandbottnade Grankullaviken och pensionatet har en egen badvik med sandstrand, rutschbana, badbåtar m.m. Den som inte kommer med flyg kan ta färjan från bl.a. Oskarshamn.



TITTA VI FLYGER . . . (forts)

Det är faktiskt inte dyrare att flyga än att åka bil om man jämför milpriset mellan dessa båda fortskaffningsmedel. Räknar man sedan vad man vinner i tid genom att flyga så blir kostnadskalkylen avgjort till flygplanets förmån.

HUR MYCKET KOSTAR DET?

Av kapten SVEN SANDBERG. Foto GÖRAN ANDRÉN

När jag som förare ser tillbaka på den långa resan vi gjort får jag en känsla av att verkligen ha uträttat något. Men ett drygt dagsverk hade det blivit att från Öland fortsätta upp till Stockholm. Då vi landade i Grankullavik hade vi varit i luften ca 7½ timmar. Låt oss nu se hur det gått om vi använt något annat kommunikationsmedel.

Om vi börjar med järnvägen måste i rättvisans namn erkännas att denna när alla de platser vi besökte med undantag av Grankullavik. Och ändå var vår färd upplagd så

helt till flygplanets fördel, eftersom våra reportage hade anknytning till de flygplatser där vi landade. Men det är nog ändå inte många som skulle ha använt sig av tåg på en färd som denna, ty den skulle i så fall ha inneburit flera dagars resa med flera övernattningsnätter. Hur lång tid det egentligen skulle ta är ju framför allt beroende på hur man lyckas pressa in sitt program i tågtabellen. Genom att delsträckorna är relativt korta och många byten måste göras torde möjligheterna att begagna sig av sovugn gå förlorad.

BILEN ENDE KONKURRENT

Landsvägar finns det ju nästan överallt utom på vatten. De flesta hade säkert använt bilen för en resa som den här. Varvet runt torde vägsträckan — även om man bortser från vår avvikelse till Riddarhyttan — vara åtskilligt längre än flygrouten. Framför allt blir det besvärligt att ta sig till och från Öland. Medan flygplanet ogerat korsade Vättern och Kalmarsund måste bilisten ta omvägar, framför allt då han via Kalmar tar färjan över till ön. Enbart på Öland mäs-

te han avverka omkring 20 mil.

Den sistnämnda etappen görs med flygplan på en och en kvarts timme, medan en snabb bilresa tar en hel dag i anspråk.

BILLIGT ATT FLYGA

Sammanlagt tog färden nio flygtimmar. Om man räknar med att en Super Rallye i hyra kostar ca 70 kr/tim skulle det bli 630 kr. I det föreliggande fallet behövdes nog en särskild förare. En anställd pilot skulle nog ha inneburit en merkostnad på 200 kr för två dygns flygning, men då skall man å andra sidan räkna med ett timpris som motsvarar firmaägt flygplan. Ägaren av vår Super Rallye räknar för sin del med 45 kr/tim, vilket ger totalkostnaden 405 kr plus förare, sammanlagt alltså ca 550 kr. Med ett milpris av 3 kr skulle bilen dra ungefär lika mycket, men därtill kommer givetvis en väsentligt längre restid med åtföljande stegringar i kostnaden i form av traktamenten och den tidspillo som blir.

VÄDRETS INVERKAN

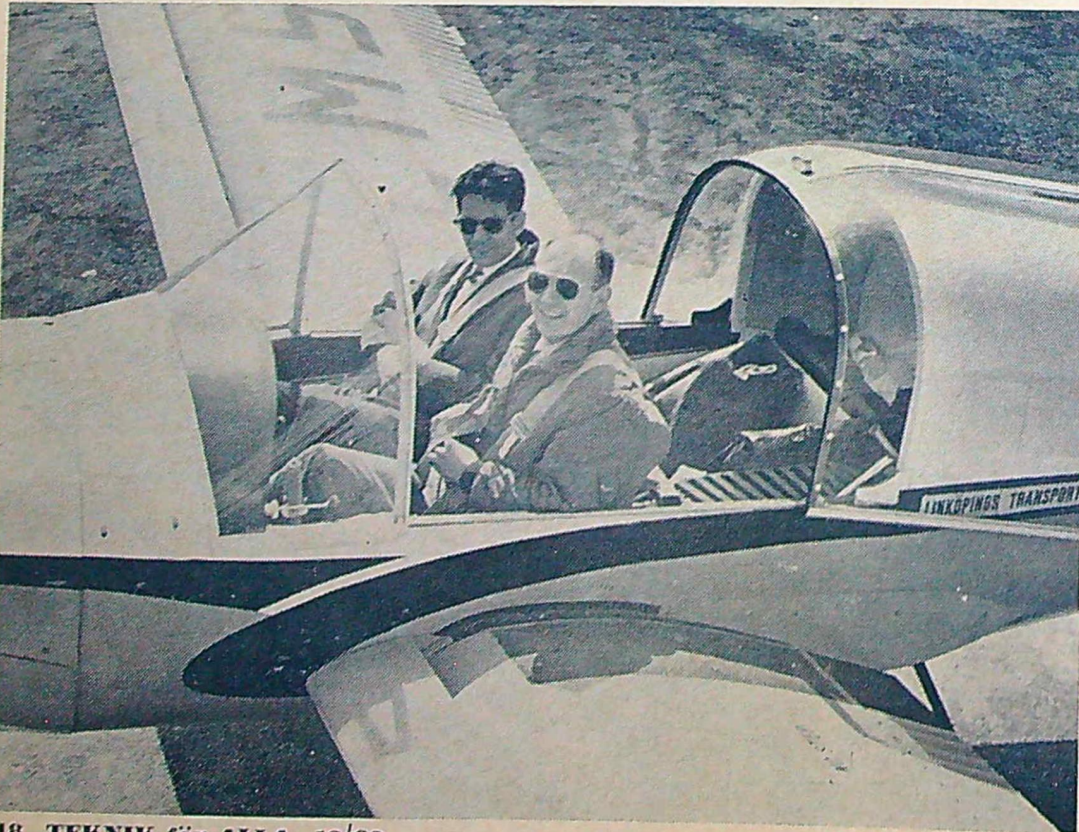
Sedan beslut fattats om att göra denna resa fick vi vänta på bättre väder och kom iväg först på fjärde dagen. I mitten av maj måste detta betecknas som verklig otur, men under höst- och vinterförhållanden är det nog vad man bör räkna med, särskilt som routen berörde så pass skilda delar av landet. Med ett privatflygcertifikat och ett flygplan i den här aktuella prisklassen kan man tyvärr aldrig uppnå någon större regularitet.

Ett par andra nackdelar bör också nämnas. Sverige har det inte alltför bra ställt med flygplatser. Privat- och affärsflyget lever en relativt undanskymd tillvaro i skuggan av trafikflyget som tämligen oinskränkt härskar i det kontrollerade luftrummet med sina leder och terminalområden. Små landningsstråk röjs emellertid undan för undan i alla delar av landet, både i kommunal och privat regi.

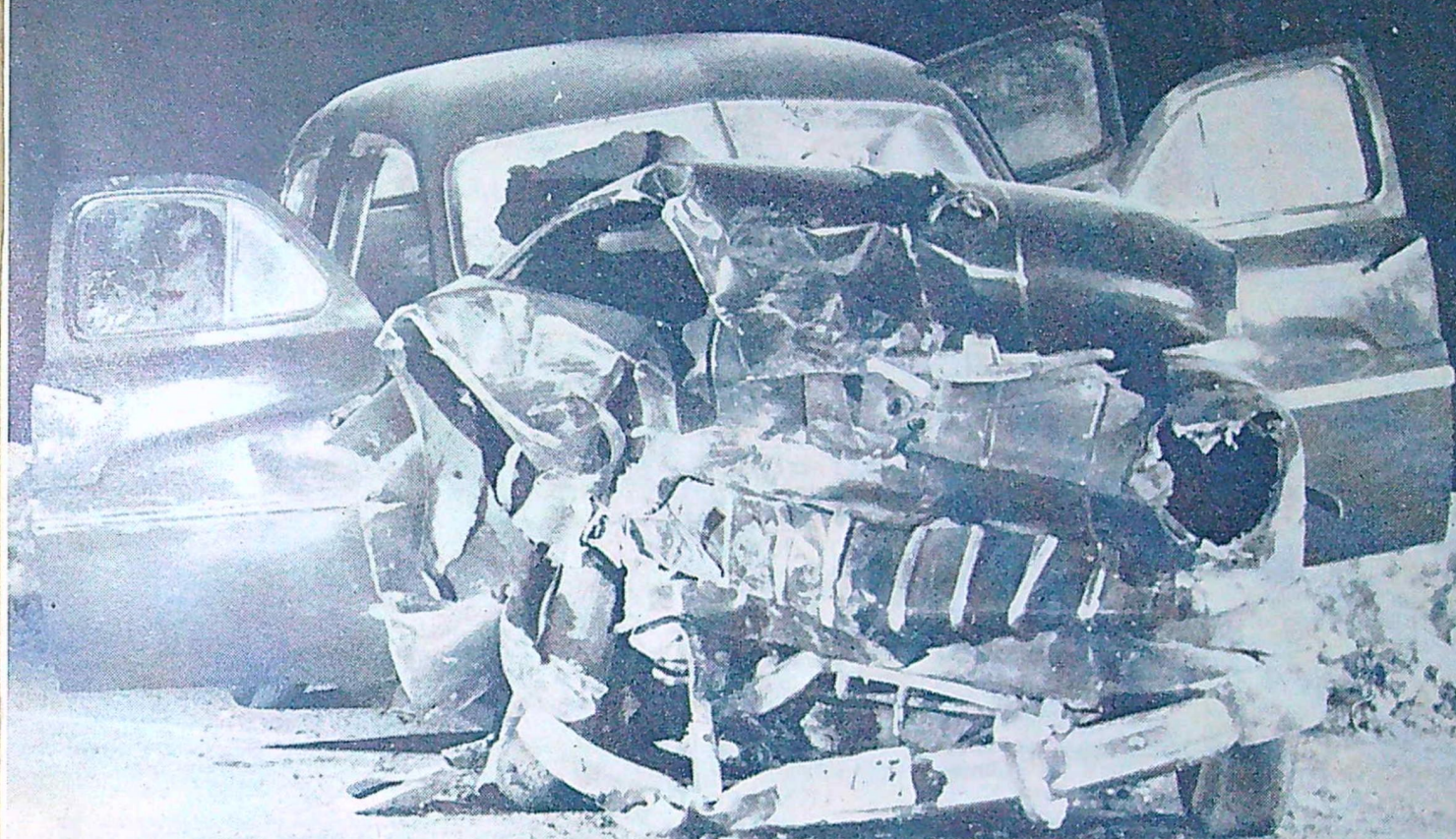
TfA hade emellertid all anledning att vara nöjd med sin rundtur. Den gick både snabbare och billigare än den kunde ha gjort på annat sätt.

I det rådande vädret vållade navigeringen inga problem, varför flygningen bör kunna genomföras av envar som genomgått privatflygutbildning.

Här är Teknik för Allas "flygande reportrar". Planet är en Morane-Saulnier MS 850 Super Rallye, som ägs av Linköpings Transportindustri AB och ställdes till tidningens förfogande av detta företag och av SAAB, som är generalagent för flygplantypen. Super Rallye har goda prestanda, utmärkt driftsekonomi, är mycket lättflygt och ger god komfort. Sikten genom den blåsta plexiglashuven är föredömligt god — även vid körning på marken. Flygplanet är en helmetallkonstruktion och plats för tre. Med en 145 hk Continental-motor är marschfarten 210 km/tim. Startvällsträckan är 120 m.



Har ni blivit inblandad i en trafikolycka och behöver hjälp? Sådant kan hända vem som helst. Men om ni i den situationen endast kan konstatera att medtrafikanterna nonchalerar er och er belägenhet, blir det mycket otrevligt . . .



Tänk på det nästa gång ni kommer till en olycksplats. Är ni en bilist med självrespekt stannar ni och bistår så gott ni kan den som råkat i olycka . . .

Men tänk er noga för innan ni rör en skadad. Genom ovarsamhet från er sida kan hans skador förvärras. Er oförsiktighet kan kosta honom livet. Om ni inte är sjukvårdsutbildad bör ni endast i undantagsfall flytta en allvarligt skadad människa.

HJÄLP PÅ VÄG!

Av OLA JOHANSSON Foto: SVEN JANSSON och GÖRAN ANDRÉN Teckning CARLERIC JÖRANSON

HJÄLP PÅ VÄG! (forts)

Det här kan alla råka ut för och när det hänt finns det inte tid för panik eller villrådighet.

Jag kom körande längs E 4 från Stockholm mot Uppsala. Det var kväll. Då hände plötsligt något. Bilen framför kom in i en kurva med för hög fart. Föraren bromsade i panik. Browsersarna läste hjulen och han förlorade kontrollen över fordonet. Det karakteristiska ljudet av skrikande däck nådde mina öron. Bilen sladdade och slog med väldig kraft in i vägräcket, vält och lade sig till ro på taket på körbanan.

Innan jag visste ordet av hade jag stannat min bil och hoppat ur. Det var dödstryst. Den andra bilens strålkastare lyste fortfarande. Ett dammoln lekte i ljusflödet.

STORT ANSVAR

Där stod jag — rådvill. Hjärtat klappade hårt och ville hoppa ur kroppen. Jag lät blicken hoppfullt svepa framåt och bakåt efter andra bilar. Men det kom inga. Sekunderna gick och jag insåg att det kanske gällde liv eller död. Ett stort ansvar låg plötsligt på mina skuldror. Ett ansvar som jag inte alls var beredd att ta.

Det fanns fyra människor i den demolerade bilen. Men vad skulle jag ta mig till? Den första instinkten sade att jag måste få ut dem. Bilen kunde börja brinna...

De flesta som råkar i en liknande situation skyndar också fram till bilen, krossar eventuellt hela rutor och börjar bokstavligen talat dra ut dem som finns där inne.

FORSIKTIGHET

Här gör de sitt första misstag. Ett mycket vanligt misstag dessutom. Uppskattningsvis 80 procent av de människor som skadas vid bilolyckor råkar ut för samma omöjliga behandling. Många av de skadade får därigenom sina skador förvärrade.

Praktiskt taget alla olyckor är olika och det finns inga generella regler för hur man skall uppträda när något hänt. Det första man skall göra är emellertid att parkera den egna bilen på ett tryggt avstånd från olycksplatsen för att skydda denna och för att ge andra bilister, som närmar sig platsen alltför fort, möjlighet till undvikande manövrar.

TANK!

Gå sedan fram till olycksbilen. Försök att komma åt startnyckeln. Vrid av den för undvikande av brand. Alltför många glömmar detta försiktighetsmått. Lugna sedan ner er. Och tänk! Kan något hända?

da? Hur får jag snabbast kontakt med polis eller ambulans? Kan någon avlida innan ambulansen kommer till platsen?

Genom att prata med dem som finns i olycksbilen kan ni fastställa om någon är oskadad. Hjälp i så fall den eller dem ur bilen. Men om någon klagar över smärtor, blöder, är chockad eller medvetningslös skall ni lämna honom där han är tills antingen ambulanspersonal eller någon annan sjukvårdsutbildad — t. ex. läkare, sjuksköterska eller samarit — anländer.

FLYTTA INTE SKADADE

Det händer ofta att sjukhusen får ta emot trafikskadade som inte går att rädda på grund av att "hjälpare", som inte haft kunskaper om sjukvård, flyttat dem. Ett skrämmande faktum. En människa som brutit ryggraden t. ex. kan vanligen räddas till livet om hon får ligga orörd tills ambulanspersonal kommer och tar hand om henne. Men välmenande människor lyfter ofta ut henne ur bilvraket, stuvor in henne i baksätet på en personbil och susar iväg till närmaste sjukhus. Under dessa lägesförändringar vrids offrets ryggrad och de skadade delarna hamnar i "hopplösa" lägen. Utskjutande kotor kan också tränga in i andra kroppsdelar.

ALDRIG SVETSLAGA

Olycksoffer tror ofta att de sitter helt fastklämda även om de bara fastnat med en fot under sätet. Kryp då in och befria foten. Om de i övrigt är oskadade kan de ta sig ut. Människor i olycksbilar hamnar också ofta på golvet under instrumentbrädan och kan inte ta sig ut. I allmänhet hjälper man dem loss genom att röja undan lösa delar och bräde som hamnat ovanpå dem. Ibland är det emellertid nödvändigt att råta ut buklar eller på annat sätt få bort förvriden plåt innan personen ifråga kan nå friheten. Då och då händer det att upprörda människor ger sig på olycksbilar med gaslåga för att hjälpa loss fastklämda. Detta är rena vansinnet, eftersom eldfaran då är överhängande.

Om bilens förare sitter fastklämd mellan ratten och sätet kan trycket ofta lättas genom att sätet flyttas bakåt. Ett enkelt och effektivt ingrepp som dock inte många tänker på.

VARNA FORST

För inte så länge sedan kolliderade två personbilar på en starkt trafikerad riksväg. Ett par personer skadades lindrigt. Men några minuter se-

nare var fyra döda. Orsak: De som först kom fram till olycksplatsen sprang fram till olycksbilarna för att hjälpa de skadade istället för att springa åt andra hållet och göra övriga trafikanter uppmärksamma på att något hänt. Två bilar körde nu med hög fart in i de första olycksbilarna.

Det är alltså viktigare att skydda olycksplatsen än att ta reda på de skadade. Stoppa de bilar som kommer först och be ett par personer gå tillbaka för att stoppa den övriga trafiken. Om vägen har trafik från två håll måste ni skicka folk åt båda hållen. Se också till så att de inte bara går 25-50 meter. Nej, minst 150 och gärna 300 meter bort skall de stå.

SKYDDA OFFREN

En människa har kastats ur bilen vid kraschen och ligger på vägbanan. Vad skall ni göra då? Ligger hon kvar kan hon bli överkörd och rör ni henne kan skadorna förvärras. Experterna säger att det är bättre att låta allvarligt skadade personer ligga kvar. Men då måste ni vidta åtgärder för att skydda offret. Placera t. ex. en bil i 90 graders vinkel mot trafiken. Men ställ den minst 15 meter från den skadade. Annars kan bilen vid en påkörning t. ex. vält och hamna ovanpå den skadade. Vid mörker kan ni vända en bil mot trafiken och blinka med strålkastarna för att varna snabbt uppdrykande fordon.

Besinningslös rädsla för eldfaran får ofta s. k. räddare att i panik ovarsamt dra ut skadade som de inte borde göra. Brandfaran är inte så stor som folk inbillar sig. Har det inte börjat brinna innan ni kommer fram till olycksbilen börjar det knappast senare heller.

LARMA AMBULANS

När ni skall kalla på hjälp hejdar ni två bilister som ni skickar åt var sitt håll för att få tag på en telefon. Många gör misstaget att bara vidtala en och ibland skickas ingen alls. Om ni bara ber en enda bilist larma polis eller ambulans kanske han kör en mil utan att hitta en telefon och då ger upp.

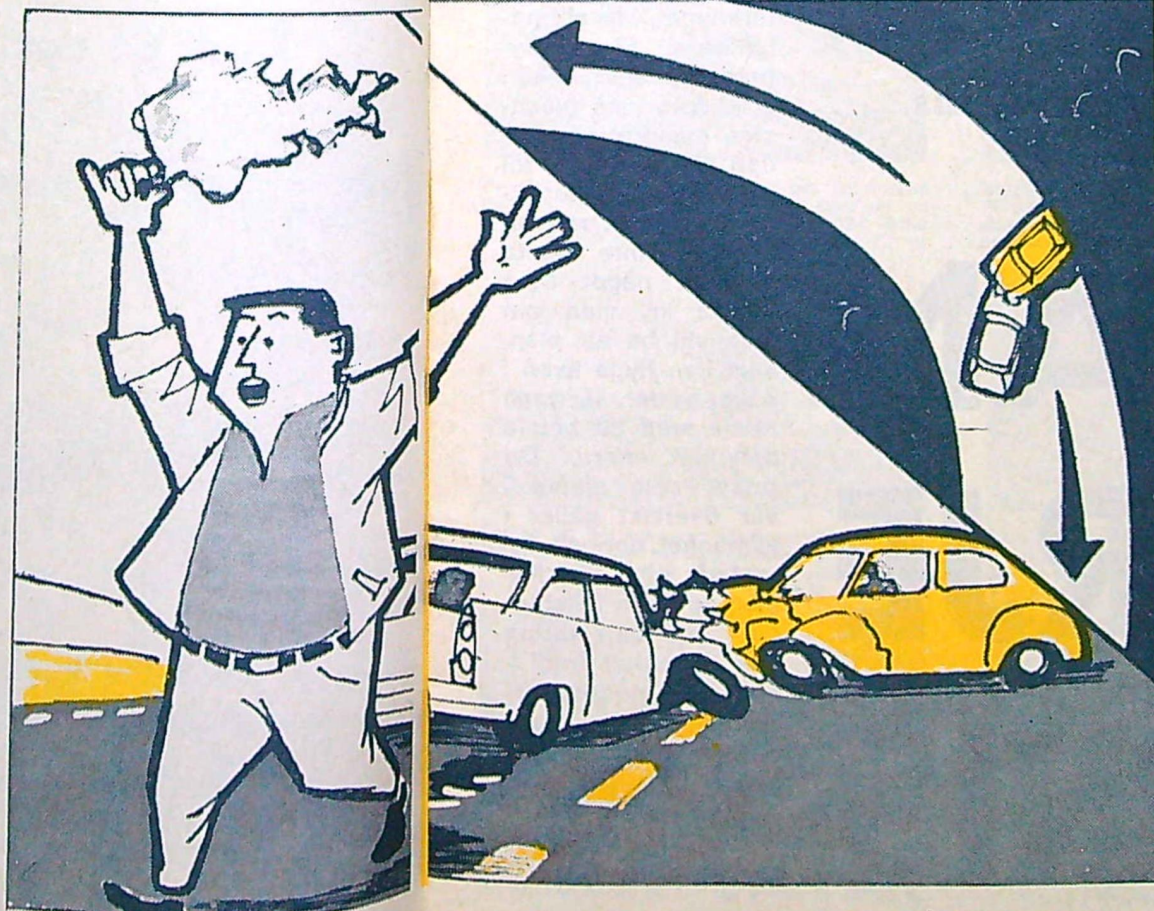
Om en snabbtransport måste utföras innan ambulansen anländer kan denna bäst göras med en lastbil om avståndet till sjukhuset inte är alltför långt. Lågg då den skadade på en boardskiva eller dörr så att han hela tiden befinner sig i vågrät ställning. Kör sedan försiktigt så att han inte blir omskakad.

Följ ni dessa råd kan ni säkert lyckas bra i försöken att hjälpa medtrafikanter som råkat ut för en trafikolycka.



Om personerna i olycksbilen skadats skall ni låta dem sitta kvar. Flyttar ni dem kan deras skador lätt förvärras.

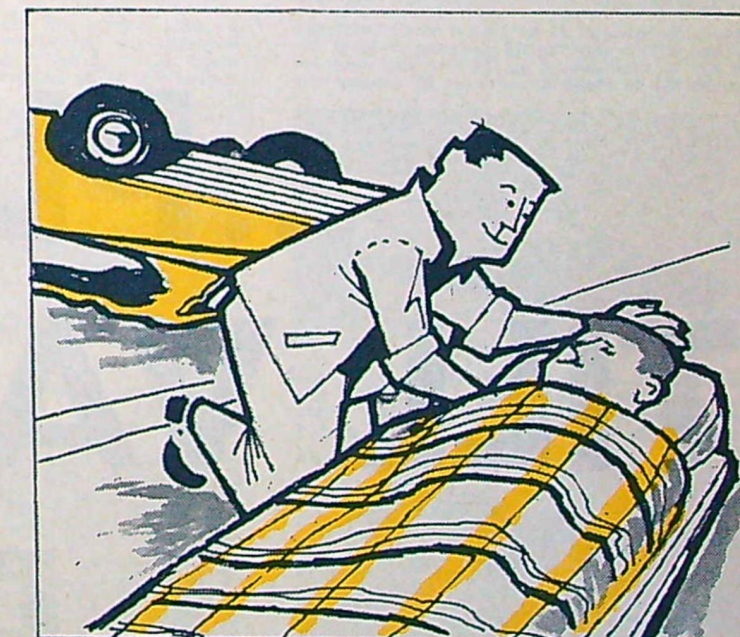
Är ni först på en olycksplats skall ni inte göra misstaget att omedelbart rusa fram till de demolerade fordonen och börja dra ut de skadade. Övertyga er bara om att det inte är brandfara och börja sedan varna medtrafikanterna.



Om föraren sitter fastklämd går det oftast lätt att hjälpa honom loss genom att skjuta sätet bakåt. Detta är en detalj som folk sällan tänker på. Är personen ifråga inte allvarligt skadad, kan han troligen sedan själv ta sig ut ur vagnen.



En skadad människa får under inga omständigheter bäras som på den vänstra delen av teckningen ovan. Om ni absolut måste flytta en person innan ambulanspersonalen anländer, måste ni skaffa något underlag att bära honom vågrätt på.



Erfaren ambulanspersonal hävdar bestämt att ett fast handslag och tröstande ord hjälper en skadad människa. Ta alltså den skadade i hand och säg att hjälp är på väg. Berätta aldrig om att andra människor skadats svårt eller dödats.



Piper Colt 108 är utrustat med en 108 hk Lycoming-motor, som ger en marschfart på 185 km/tim. Spännvidden är 9,1 m och längden 6,11 m. Planet som har en tomvikt på 423 kg kostar 37 000 kr.

Den som idag vill köpa ett flygplan kan välja mellan många typer i olika storlekar och med mer eller mindre fullständig utrustning — kort sagt: det finns...

...PLAN TILL VARJE PRIS

Det lätta flyget, dvs. privatflyget och affärsflyget, blir allt populärare. Flygplantyperna skiftar i hög grad från små tvåsitsiga enmotoriga plan upp till stora fem- till sexsitsiga tvåmotoriga plan. Ett privatplan behöver inte kosta mer än något över 30 000 kr, men om man vill ha ett plan, som kan flyga även i dåligt väder, får man räkna med att betala betydligt mera. De priser som anges i vår översikt gäller i allmänhet normalt utrustade plan. Önskar man en mera fullständig instrumentering och komplett radio- och navigationsutrustning stiger priset på planet betydligt.

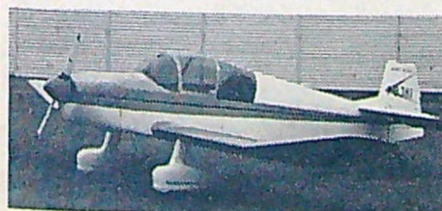
Av STIG SANDELIN



Bonanza tillverkas av Beechcraft och är utrustad med en 260 hk Continental-motor, som ger en marschfart på 305 km/tim. Fritt fabrik i USA kostar planet 138 000 kr. Spännvidd 10 m, längd 7,7 m.



Cessna 210 har indragbart landningsställ och detta fyrsitsiga plan har en Continental-motor på 260 hk som ger en marschfart på 220 km/tim. Spännvidden är 11 m och längden 8,4 m. Priset är 150 000 kr.



Jodel DR 1050 Ambassador tar 3-4 personer, har en Continental-motor på 100 hk och en marschfart på 195 km/tim. Spännvidden är 8,7 m och längden 6,5 m. Tomvikten är 410 kg. Priset är 36 000 kr.



Beechcraft Debonair kostar fritt fabrik i USA ca 116 000 kr. Detta plan är fyrsitsigt och spännvidden är 9,6 m och längden 7,6 m. En 225 hk Continental-motor ger en marschfart på ca 296 km/tim.



Cessna Skylark kostar i Sverige ca 100 000 kr. Planet är fyrsitsigt och Continental-motorn på 175 hk ger en marschfart på 224 km/tim. Spännvidden är 10,8 m och längden 7,9 m. Tomvikten är ca 680 kg.



Cessna 310 är ett tvåmotorigt, femsitsigt plan. De båda Continental-motorerna på vardera 260 hk ger planet en marschfart på ca 350 km/tim. Spännvidden är 11 m och längden 8,3 m. Pris 320 000-400 000 kr.



Beechcraft Baron har två 260 hk Continental-motorer och tar 4-5 personer. Marschfarten är 355 km/tim och tomvikten är 1 350 kg. Spännvidden är 11,4 m och längden 7,7 m. Pris fritt fabrik ca 304 000 kr.

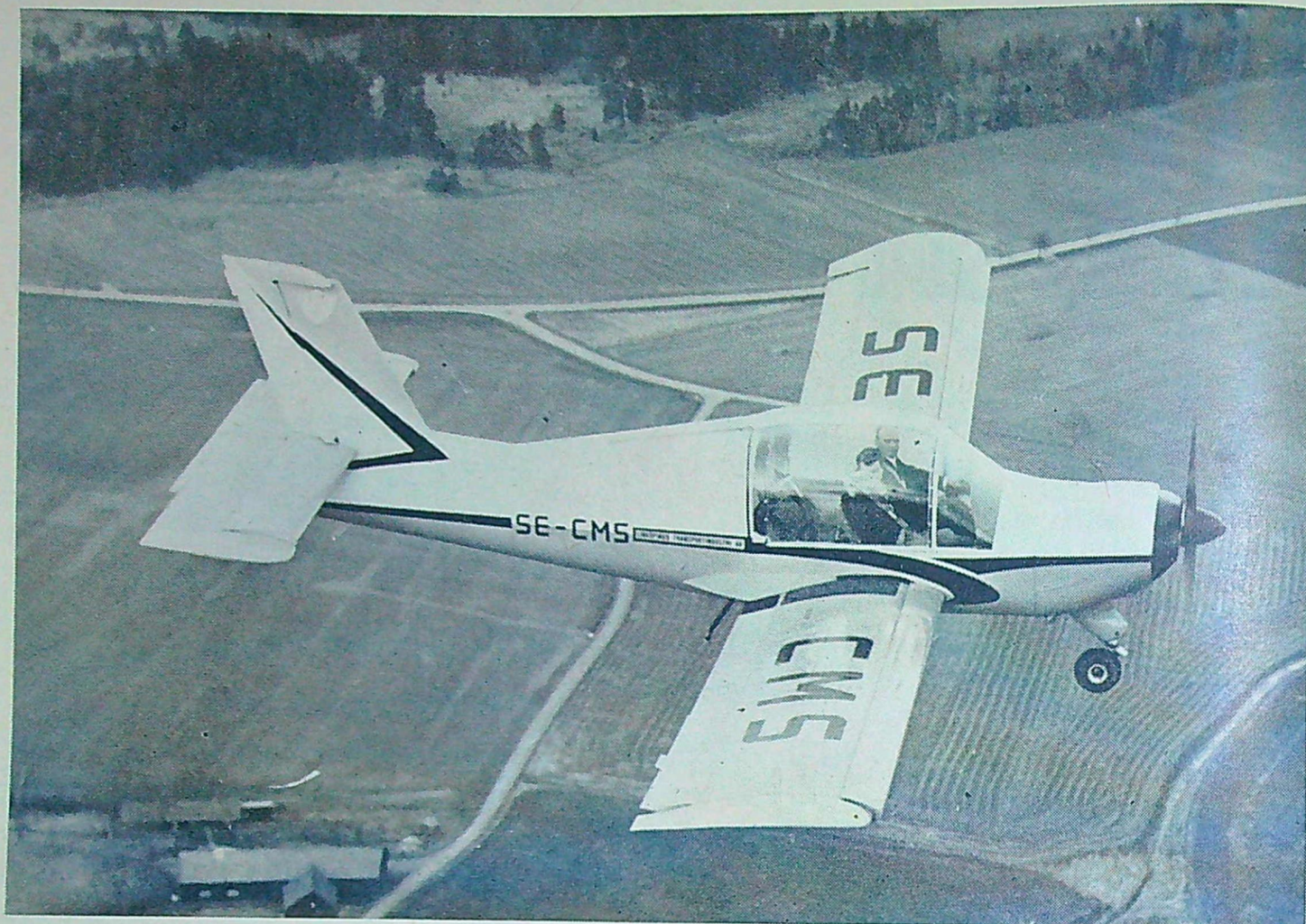


Piper Aztec har utvecklats ur Apache. Detta femsitsiga plan har två Lycoming-motorer på 250 hk, som ger en marschfart på 320 km/tim. Spännvidden är 11,1 m, längden 8,1 m. Pris i Sverige ca 300 000 kr.



Piper Super Cub kostar i Sverige omkring 50 000 kr. En 150 hk Lycoming-motor ger en marschfart på 184 km/tim. Spännvidden är 10,7 m och längden 6,8 m. Piper Super Cub har en räckvidd på 75 mil.

VÄND!



TUNGA FORDON SÄLJS MED FLYG

Linköpings Transportindustri AB — ett företag som specialiserat sig på tunga transportfordon och transportvagnar för industrin — har tagit flygplanet i sin tjänst. Efter en kort tid fann man att det var outhärligt när det gällde att hålla kontakten med sina kunder i hela landet och sparade in massor av tid. Och tid är pengar...

Av kapten SVEN SANDBERG Foto GÖRAN ANDRÉN
26 TEKNIK för ALLA 12/62

Linköpings Transportindustri AB startades för fem år sedan och tillverkar transportvagnar för industrins behov och konventionella landsvägssläp av alla storlekar. Det kan förefalla egendomligt att ett företag med ett 30-tal anställda (än så länge) håller sig med eget flygplan. Men firmaledningen, kompanjonerna Torbjörn Jernberg och Hans Pettersson, har en enkel förklaring: "Vi har ingen försäljningsorganisation utanför Linköping och vi behöver

flygplanet för att få personlig kontakt med kundkretsen. Den är utspridd över hela landet, eftersom vår tillverkning ju inte är småprylar för den lokala marknaden. Det är mest fråga om tunga specialfordon av olika slag, som lastar upp till 120 ton och som används inom transportområdet."

AVSTÅNDEN KRYMPER

Direktör Jernberg är tillräckligt själv pilot under resorna. För att vara privat-

flygare har han förvärvat stor erfarenhet under de 8 år han innehått flygcertifikat. Hans certifikat räcker till för flygning under hyggliga väderleksförhållanden, vilket bl.a. innebär att han måste hålla sig väl utanför molnen. Men Super Rallye är — med den utrustning flygplanet har — inte heller avsett för dåligt väder-flygning i den högre skolan.

Ännu har firmans inte hunnit få någon större erfarenhet angående sitt nya forskaffningsmedel, då planet levererades så sent som i början av mars. Men man har redan hunnit bli så bortskämd med korta restider att planet blivit helt outhärligt. Hittills har färderna endast gällt de relativt korta avstånd som Syd- och Mellansverige innebär. De båda kompanjonerna hinner numera ägna betydligt mera tid åt arbetet och familjerna hemma i Linköping än vad som skulle varit fallet om de fortfarande varit hänvisade till "vanliga" kommunikationsmedel.

"Själv betraktar jag flygningen som en avkoppling", berättar direktör Jernberg. "Man slipper ifrån den tätande landsvägstrafiken och fartbegränsningarna. Dessutom far man ju alltid raka vägen mot målet utan krumbukter och oberoende av land eller vatten. Jag har varit över på Gotland några gånger. Det brukar ta en dryg timme hemifrån. Vad den resan annars skulle innebära för en linköpingsbo behöver ju knappast förklaras närmare."

2:50 PER MIL

Det är tydligen inte så dyrt att flyga som många tror. Linköpings Transportindustri räknar med att deras flygplan kommer att utnyttjas effektivt. Rent anslagsmässigt kalkylerar man därför med ett timpris på endast 45 kr. Teoretiskt sett gör detta 2:50 per mil (obs. fågelvä-

gen), vilket torde vara lägre än för genomsnittsbilen. Men då har man inte räknat med utgifter för oförutsedda reparationer som följd av eventuella haverier. Flygplanet är visserligen helförsäkrat, men med en självrisk på 5 000 kr. Direktör Jernberg anser dock inte att små haverier är så vanliga med firmaflygplan. De flygs endast av ett fåtal förare, som är väl förtrogna med flygplantypen.

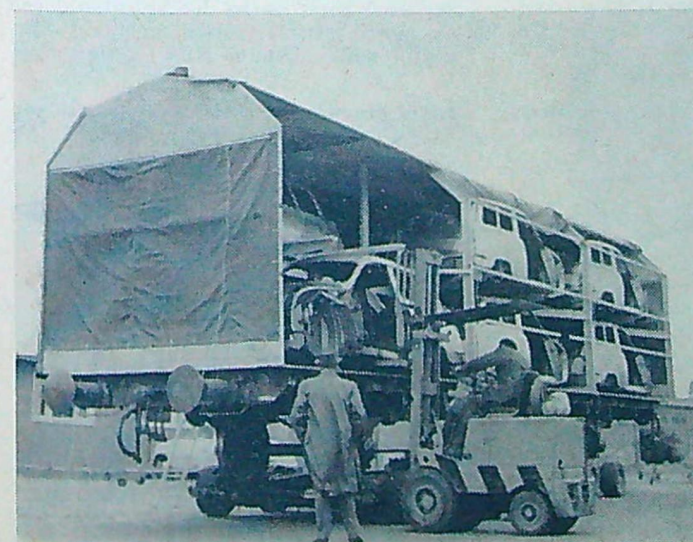
FLERA SMÅFLYGFÄLT BEHOVS

I den mån landningen har måst göras långt från den plats där besöket ägt rum har ofta besvärigheter uppstått. Sverige är än så länge ganska klen utrustat med flygfält. De lätta flygplanen behöver ju bara ett stråk på några hundra meters längd. Super Rallye är i det fallet idealisk. Den är dessutom ytterst lättflugan och har god sikt. Men naturligtvis stiger anspråken med tiden. "Vi börjar få behov av fler passagerarplatser och högre fart, men än så länge går det bra. I sommar blir det en del turer till Norrland som hittills legat litet för långt bort för oss, och Danmark står också på listan. Flygplanet har en räckvidd på över 100 mil, och den skall vi nu börja utnyttja till fullo", säger direktör Jernberg.

FRAMTIDSPLANER

Redan nu ser Linköpings Transportindustri fram emot vissa utvidgningar. Framför allt tänker man på vad en anslutning till EEC skulle innebära. En ökad internationell marknad medför ju ökat resebehov på längre distanser. I så fall blir det nödvändigt med ett större flygplan med en mera omfattande utrustning och kanske också en fast anställd pilot. Därmed kommer man inte bara att vinna i snabbhet och lastkapacitet, utan också i regularitet, eftersom man blir i det närmaste oberoende av vädret.

Tack vare sitt flygplan kan Linköpings Transportindustri få snabb kontakt med sina kunder. Företaget tillverkar transportvagnar av olika slag, bl. a. denna specialbyggda järnvägsvagn för bilkarosser. Vagnen lastar tolv karosser.



Att flygplanet kan konkurrera med bilen ifråga om komfort framgår av denna interiör av en Piper Apache H, som har plats för fyra. Men naturligtvis är priset högt, men kanske inte för högt för ett större företags direktionsplan.

FÖRETAGEN SATSAR PÅ FLYGET

Allt fler av våra företag — både större och mindre — skaffar sig egna flygplan och inom det närmaste decenniet väntas flygplanparken bli minst fördubblad.

Även om man nu inte kan tala om direkt trängsel i det svenska luftrummet så är tendensen tydlig: Allt fler och fler svenska förflyttar sig med flyg inom landet och många av dessa i egna plan. Atskilliga företag låter avstånden krympa med hjälp av ett eget flygplan och därmed tar affärsresorna ett minimum av tid.

De enmotoriga planen dominerar ännu så länge denna del av det svenska flyget, men främst de större företagen går allt mer in för tvåmotoriga, rymliga och välutrustade flygplan. Med dessa kan i det närmaste fullständig instrumentflygning tillämpas och därmed lägger t. ex. inte dåligt väder hinder i vägen för en flygning, vilket kan ske vid visuell eller enklare instrumentnavigering.

Vi nämnde att många företag redan nu utnyttjat egna flygplan för affärsresor både inom och även ibland utom landet. Inom det närmaste decenniet räknar man med en fördubbling av antalet flygplan och för att klara detta planeras både nya flygplatser och framtidsprogram som syf-

tar till att ytterligare öka säkerheten och effektiviteten i flygtrafiken inom landet.

Under fjolåret flögs privatplanen ett imponerande antal timmar under affärsresor. Den högsta siffran — 1 200 timmar — noterades av Gullviks Fabriks AB i Malmö. En Piper Super Cub svarade för bedriften. I övrigt ligger flygtimmarna mellan 300 och 1 200.

Här några andra exempel på företag med eget eller egna flygplan: Bolinder & Munktel i Eskilstuna, AB Catzy-produkter i Åstorp, AB Motorfirman Arne Lindberg i Lycksele, Åstorps Konfektion i Åstorp, Volvo i Göteborg Skellefteå Gummifabrik i Ersmark, Svenska Flygmotor AB i Trollhättan och naturligtvis SAAB i Linköping.

Kapellmästaren Willard Ringstrand använder t. ex. ett flygplan för transporter under sina turnéer och stockholmstidningarna har kombinerade reportage- och affärsplan. Företag som Bolidens Gruv AB och statliga verk som Vattenfallsstyrelsen använder flygplanen för snabba persontransporter.

FRIVILLIGA FLYGKÅREN STOR UPPGIFT FÖR SMÅ PLAN



Det svenska privatflyget fyller också en uppgift i samhällets tjänst. Den nybildade Frivilliga Flygkåren skall i fredstid skydda våra skogar mot förödande bränder, göra en insats i räddningstjänsten och vid behov hjälpa till vid trafikövervakning. Vid ett krigstillstånd skall kåren sättas in i sambandstjänst, underlätta trafikledningen vid massutrymningar, utföra person- och materialtransporter och biträda vid brandbevakning från luften samt hjälpa till vid flygräddning till lands och sjöss.

Av ingenjör GEORG H. DÉRANTZ

För den som någon gång i framtiden skriver det svenska småflygets historia kommer årtalet 1961 att markera en betydelsefull milstolpe i utvecklingen. Det året kunde man öppet deklarera, att den väldiga expansion som "General Aviation" — dvs. sport- och privatflyg — genomgått i föregångslandet Amerika, definitivt hade nått vårt land. Det året betydde nya framgångar för småflygets användande i samhällsgagnliga sammanhang. Och det året, närmare bestämt 2 juni 1961, utfärdade Kungl. Maj:t föreskrifter för upprättandet av en frivillig flygkår i civilförsvarets tjänst.

Frivilliga flygkårens tillkomst väckte stor uppmärksamhet i flygkretsar, men planerna på en sådan organisation kan spåras långt tillbaka inom KSAK. Flygarna själva har länge önskat ställa sina resurser i samhällets tjänst, men då någon deklarerat behov från myndigheternas sida inte kunnat påvisas, har planerna inte kunnat realiseras.

Under efterkrigsåren bildades faktiskt en frivillig flygkår av några flygentusiaster i huvudstaden, men utgivandet av de tryckta stadgarna blev kårens sista livstecken.

1956 verkställde KSAK en inventering

av förutsättningarna för att bygga upp en frivillig flygkår, allt i enlighet med ett beslut som fattats av 1955 års årsmöte den 26 november.

När 1953 års civilförvarsutredning lade fram sitt betänkande i februari 1958 öppnades vägen för en frivillig flygkår. Man framhöll vikten av att civilförsvaret i krig kunde utnyttja flyget, i första hand helikopterflyget, för olika uppdrag och rekommenderade att ett visst årligt belopp anvisades för övningar och försöksverksamhet.

I en skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 oktober 1958 framhöll KSAK att de flesta uppgifterna för civilförvarsflyget borde kunna lösas med konventionella flygplan av de typer som flygklubbar och småföretag disponerar.

Civilförvarsstyrelsen stödde KSAK:s framställning och underströk värdet av att åga tillgång till en redan färdig organisation och i slutbetänkandet som avlämnades 1959 uttalade civilförvarsstyrelsen som sin mening, "att i den mån civilförsvarets behov av helikoptrar och flygplan kunde tillgodoses genom frivillig verksamhet samma borde erhålla statligt stöd".

I kungabrevet den 2 juni 1961 föreskrivs, att som villkor för bidrag till KSAK för upprättandet av FFK tills vidare skall gälla följande:

1. Den frivilliga flygkåren skall ha till uppgift att, utöver de uppgifter den tilldelats vid utövandet av civilförvarsverksamhet, biträda även andra samhällsorgan vid fullgörandet av uppgifter i totalförsvaret.

2. Den centrala ledningen av den frivilliga flygkåren handhas närmast under civilförvarsstyrelsen av Kungl. svenska aeroklubben. Inom varje län utövas ledningen närmast under länsstyrelsen av en länsflygchef.

Vidare anges hur civilförvarsstyrelsen och chefen för försvarsstaben skall representeras i KSAK:s styrelse och slutligen lämnas vissa anvisningar för kärledningen och för länsflygcheferna.

Ledningen av FFK utövas i fredstid av en kärledning placerad inom KSAK:s sekretariat. I denna ingår KSAK:s generalsekreterare (generalmajor Nils Söderberg) samt en av KSAK utsedd och av civilförvarsstyrelsen godkänd kärchef (överstelöjtnant Nils Lundgren).

De uppdrag som kan tilldelas FFK i civilförvarstjänst är bl. a.:

Rekognoceringsuppdrag och sambandstjänst, trafikövervakning och trafikledning, brandbevakning, radiakindkering, räddningstjänst till lands och sjöss samt person- och materieltransporter.

I fredstid bevakas Värmlands, Kopparbergs och Västmanlands län samt Norrland utom östra delen av Västerbottens län genom KSAK:s försorg mot skogsbrand. I Skåne och andra tätbebyggda landsändar har man som bilden t. h. visar med framgång använt klubbflygplan för trafikövervakning och där till gör småflyget betydelsefulla insatser i räddningstjänsten, deltar i civilförsvarets övningar samt utför målflygning för luftvärn och luftbevakning.

Frivilliga Flygkåren kommer fullt uppsatt att utgöras av 28 grupper i varje län, med undantag av Stockholms stad och län som vardera får 3 grupper och Malmöhus län samt Göteborgs- och Bohus län som får 2 grupper vardera. I gruppen ingår 6 ordinarie flygplan och 2 i reserv samt 22 flygutbildade och för sina uppgifter specialutbildade personer. Sammanlagt skall sålunda FFK omfatta 224 flygplan och 670 man.

Två kategorier av flygförare enrolleras i FFK.

Flygförare av 1:a graden skall ha minst A-certifikat, 150 flygtimmar, radiotelefonkurs och en speciell FFK-utbildning.

Flygförare av 2:a graden skall ha minst A-certifikat och 50 flygtimmar.

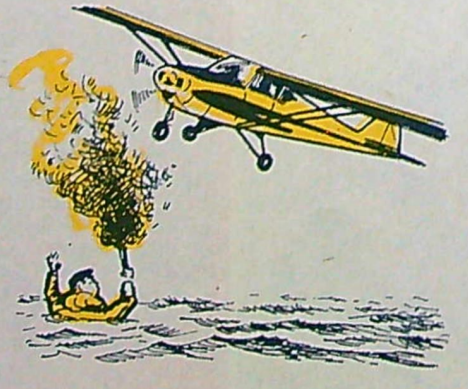
De enrollerade flygplanen beräknas år 1964 komma att representera en investering av 15 milj. kr, vartill kommer att varje utbildad FFK-flygare kostar 8—10 000 kr. Det är sålunda betydande resurser som KSAK genom Frivilliga Flygkåren ställer till det allmännas förfogande.

Skogsbevakning ingår i FFK:s verksamhet och lätta plan har också använts vid trafikövervakning (t.h.).

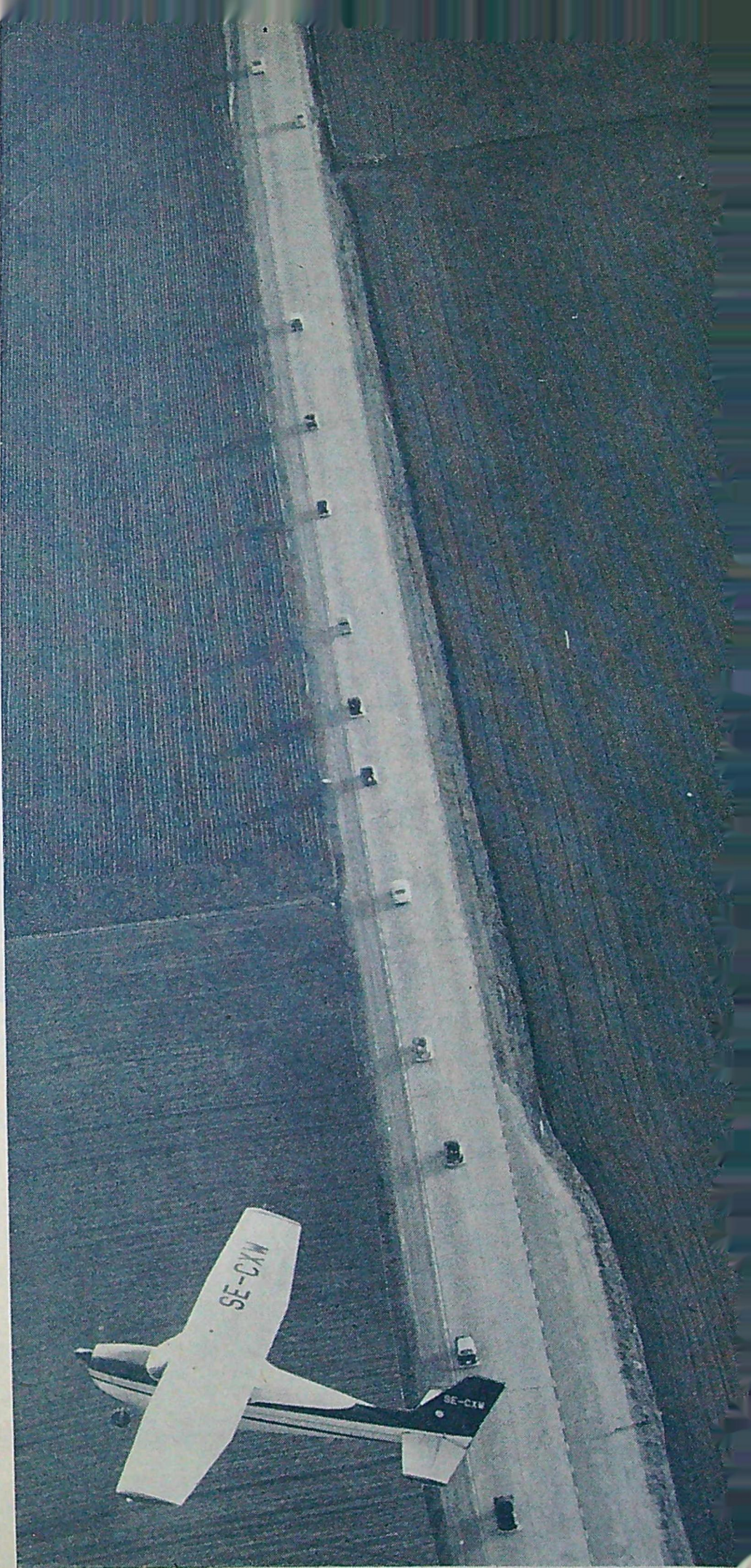
Målflygning ger iv-personalen träning och utgör ett av Frivilliga Flygkårens många verksamhetsområden.



De många sjöräddningslarmen i föl aktualiserade insats av lätta flygplan vid spaning efter försvunna.



Snabba transporter av skadade vid olycksfall osv. kan också bli en betydelsefull uppgift för FFK.



KUNGLIG HOVLEVERANTÖR I MODELLER

Kunglig hovleverantör kan 1:e reparatören vid Televerket i Malmö, Hans-Åke Ellerström, 34, sätta på sitt visitkort om han vill. Inte för att han, som kanske någon tror, satt in telefon hos någon i kungafamiljen. Nej, bättre upp. Han har byggt en motortorpedbåt till Prins Bertil — en motortorpedbåt i skala 1:100.

Text och foto GERT ZAAR

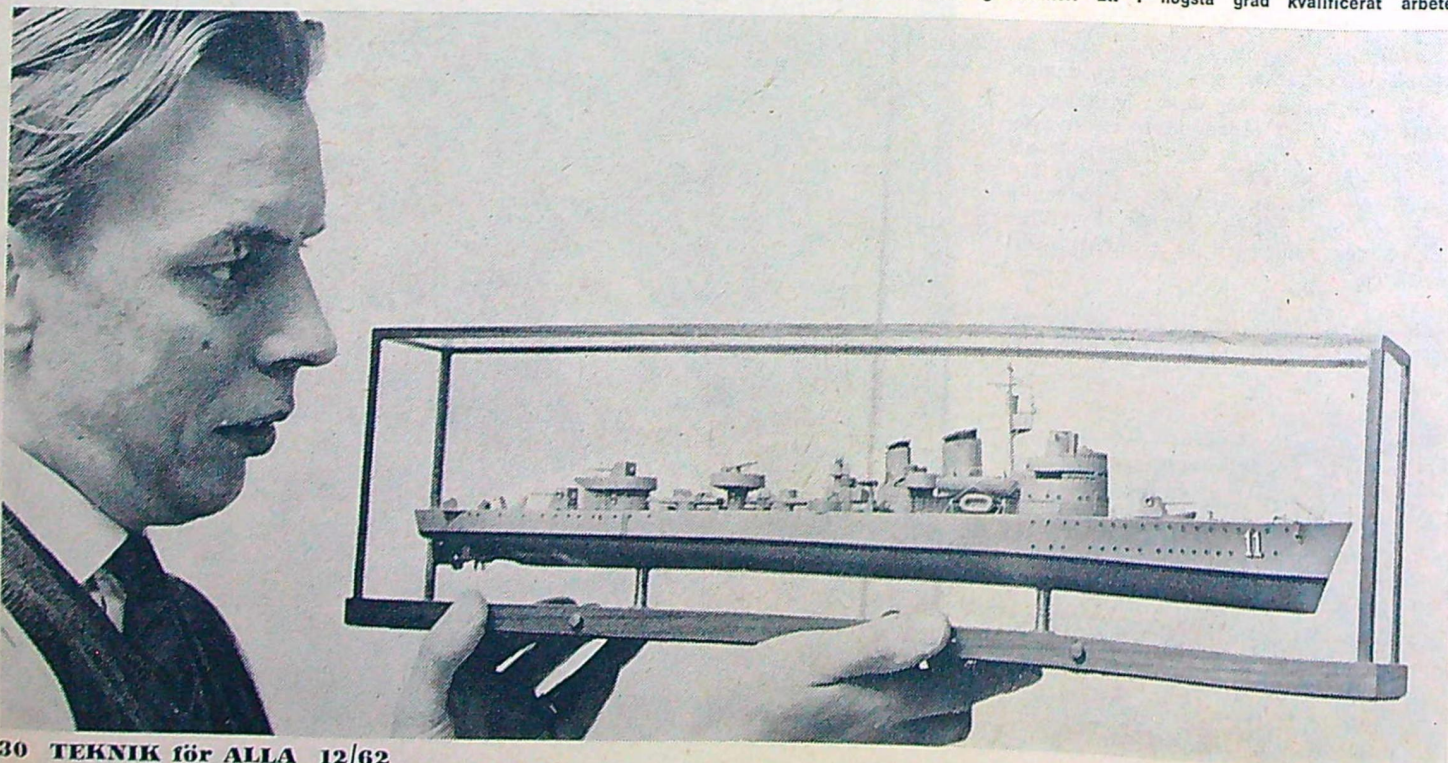
Föreningen Sveriges Flotta förärade Prins Bertil vid hans femtioårsdag en skalentlig modell av det sista fartyg han förde befäl över — motortorpedbåten T 21. När man beslutat om gåvan vände man sig till Hans-Åke Ellerström, som i många år varit känd som en mycket duktig amatörbyggare av fartygsmodeller.

Det var bråttom. Föreningen Sveriges Flotta hade tidigare förvärvat en modell av T 30, även den ett verk av Hans-Åke Ellerström. Den modellen ansågs länge som en

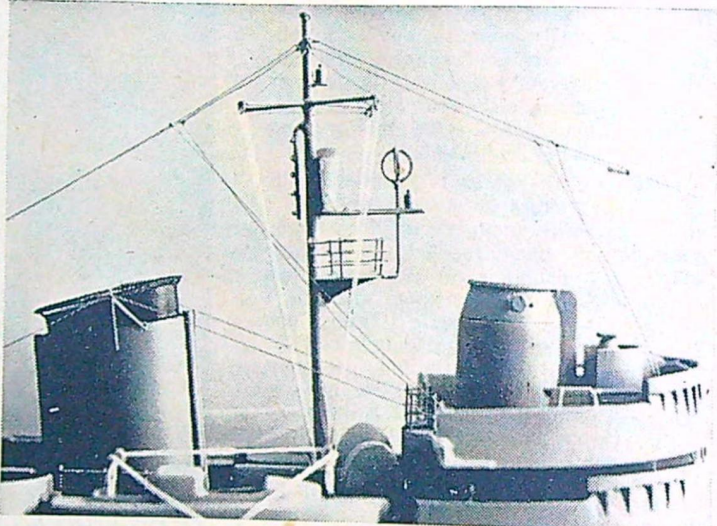
lämplig present till den marinintresserade prinsen. Men så fick man reda på att prinsen under sin officersbana inte fört T 30 utan en systerbåt — T 21. De var identiska i allt som syskonbåtar är, förutom att T 30 hade två roder, medan den något äldre 21-an blott hade ett. Prinsen som är tekniskt intresserad — han tjänstgjorde bland annat som testförare av motortorpedbåtar under andra världskriget — skulle ha märkt den detaljen.

(Forts. på sid. 37)

Så här tar sig jagaren Visby ut färdigbyggd i skala 1:200. Den är placerad i en hermetiskt tillsluten glasmonter. Ett i högsta grad kvalificerat arbete!



Urmakareluppen är praktiskt taget oersättlig när smådetaljer skall sättas på plats. Här är Hans-Åke Ellerström sysselsatt med de sista detaljerna till ubåten Hajen 3. Bilden här nedan visar masten på modellen av jagaren Visby. Masten är sammanfogad av inte mindre än 36 olika mycket små element som är fint hopflödda.



Vi testar utombordare:

ARCHIMEDES BILLIGAST - JOHNSON TYSTAST!



Hur billigt kan Sporty köras per sjömil? Vi fann svaret i en intressant jämförelse mellan två utombordare i 30-hästarklassen, nya amerikanska Johnson 28 och välkända svenska Archimedes E-30. Den senare, se bilden, tog inte oväntat priset för bästa bränsleekonomi med hänsyn till fartresurserna, medan den amerikanska konkurrenten försvarade märkets rykte för god effekt "i tysthet".

Text och foto STIG BJÖRKLUND

ARCHIMEDES... (forts)

Johnson Sea-Horse 28, av vilken Teknik för Alla fick pröva det första exemplaret i Sverige, är en med intresse motsedd nykomling bland utbordarna. Den här motorn, vilken som vanligt förekommer i en mekaniskt likadan version med namnet Evinrude, utgör en efterlängtat utfyllnad av gapet mellan 18 och 40 hk i Johnson/Evinrude-programmet, men det hör till saken, att man inte kan vara alldeles säker på att motorn verkligen är ny. Från samma koncern, Outboard Marine Corporation, kommer t. ex. Gale 25 hk, som har exakt samma slagvolym och samma toppvarv. Och ända t. o. m. 1957 hade Johnson en motor på 30 hk med samma huvuddata. Den intressanta frågan är alltså om den nya 28-hästaren i realiteten är en pånyttförd 30-hästare, och var i så fall Gale 25 rätteligen skall placeras på effektskalan.

Tekniskt sett rör det sig i alla fall om en tvåcylindrig motor på 585 cc och med det toppvarv, som förenar alla större OMC-motorer, dvs. 4 500 v/min.

Archimedes E-30 representerar en annan motortyp. Den har sålunda betydligt mindre slagvolym än Johnson 28 hk, 400 cc mot 585, men utviner sin högsta effekt vid över 5 000 v/min.

Matchen mot vägen vanns med klar marginal av Archimedes. Den uppgivna vikten är här 46 kg mot Johnsons 53, men skillnaden förstärks ytterligare av att den svenska motorn till sitt format är betydligt mindre, i varje fall vad själva motordelen beträffar. Transportfrågan är alltså här enklare, eftersom Archimedes lättare låter sig bäras även av en man, om det endast gäller kortare sträckor.

Monteringen på en sluttande akterspegel är emellertid rätt komplicerad även när det gäller Archimedes, eftersom tyngdpunkten hos denna motor ligger långt bak, vilket fordrar extra noggrann passning just i det kritiska

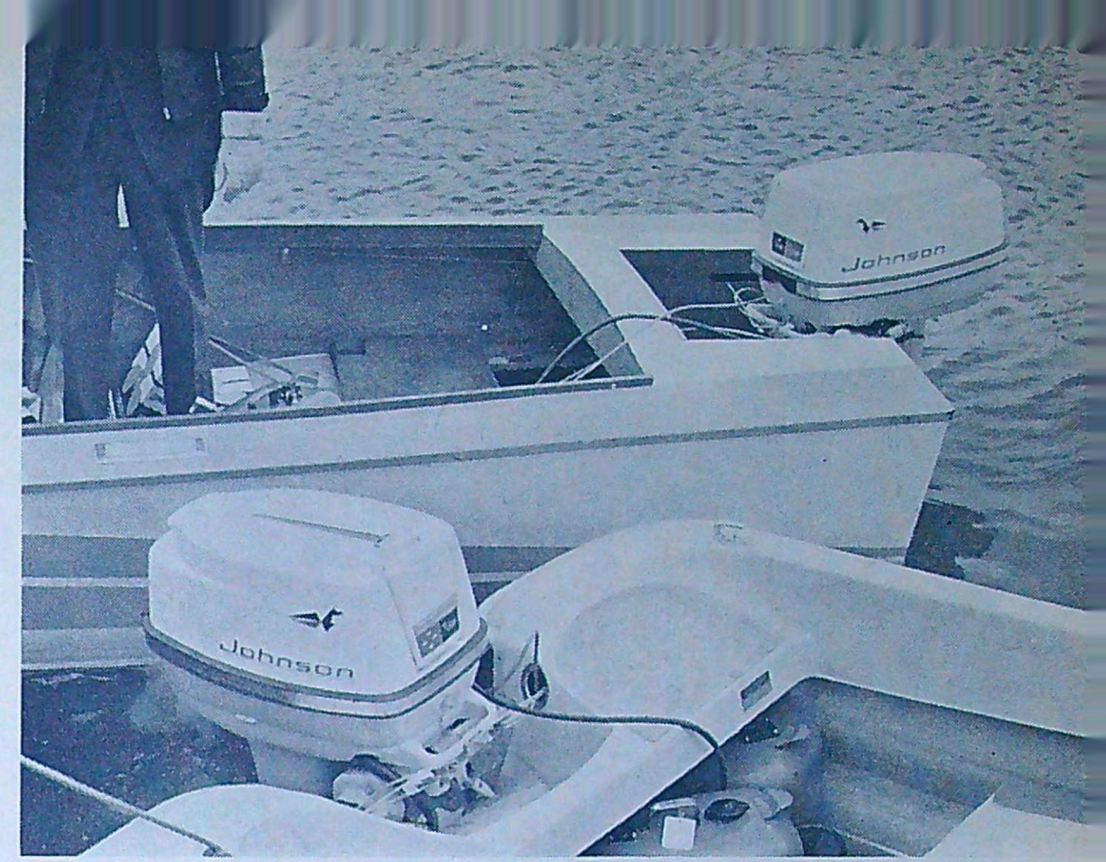
ögonblicket när motorn skall hakas på.

Priset för fördelen av ett krympt format brukar få betalas i ett till följd av det högre varvtalet kraftigare motorljöd. Så är det även i detta fall, även om det verkar som om Archimedes tystats ned en hel del bara på det senaste året. Johnson tog alltså här priset med det dämpade motorljöd, som man väntar sig att finna av en OMC-motor. En inklädnad av den stora motorkåpan med skumplast, som ju används på t. ex. 40 hk Evinrude, skulle göra ytterligare en del för att stänga in motorljudet.

Motorns gummiupphängning gav som alltid när det gäller Johnson-Evinrude ett minimum av vibrationer i båten, även vid kraftig acceleration.

Fartmässigt segrade Johnson 28 om än knappt över Archimedes med dess 29,1 hk. Vid proven användes på Johnson en 12" trebladig propeller och på Archimedes en likaledes trebladig propeller av typ "vit allround" i Electrolux standardiserade propellerserie. Denna propeller är avsedd för båtar med fartresurser mellan 15 och 22 knop, men trots detta hade motorn svårt att gå upp i varv riktigt och nådde därför med en man endast 4 900 v/min mot önskade 5 200—5 300 v/min.

Ekonomi är givetvis en mycket viktig punkt när det gäller motorer i det här effektskiktet, och här var utgången väntad. De båda här provade motorerna har konstruerats med skilda målsättningar, Johnson för att vara stark men tystgående, Archimedes för att vara stark men ekonomisk. Som framgår av diagrammet skiljer det avsevärt i förbrukningen vid toppfart, och skillnaden accentueras sedan längre ned i hastighetsregistret. Jämför man siffrorna i kolumnen för sjömil per liter, ser man att Johnson reellt sett är mest ekonomisk vid hög fart. Att försöka förbättra bränsleekonomin genom att sänka farten är här alltså samma sorts självbedrägeri som att vid snickeri spika långsammare för att få spiken att räkna längre. Archimedes däremot visar bättre ekonomi när farten sänks, dock inte ner till vad som i tabellen kanske något oegentligt kallas "snålfart".



Vilken motor är störst? Johnson 28 hk, längst bort på bilden ovan, är som synes nästan exakt lika stor till omfånget som 40-hästaren i förgrunden. I fråga om vikt skiljer det endast ca 5 kg mellan motorstorlekarna.



Archimedes E-30 har en mycket kompakt motorenhet, eftersom slagvolymen är betydligt mindre än övriga jämnstarka motorers. En finess är termostatkyllning. Observera insugningsljuddämparen.



När den omfångsrika kåpan plockas av antar t.o.m. Johnson 28 hk rätt blygsamma proportioner. I finesserna ingår som synes starkkrans och fäste för startmotor. Ett vinschfäste finns ovanpå motorn.

HUR FORT GICK DET?

	Archimedes	Johnson
1 man	20 knop	21,5 knop
2 man	18,4 knop	20,3 knop
3 man	18 knop	19 knop

HUR LÅNGT PÅ EN LITER?

	Archimedes	Johnson
Vid 20 knop	—	1,65 sjömil
Vid 18 knop	1,95 sjömil	1,60 sjömil
Vid 15 knop	1,97 sjömil	1,40 sjömil
Vid 13 knop	1,88 sjömil	1,22 sjömil

HUR MYCKET DROG MOTORN?

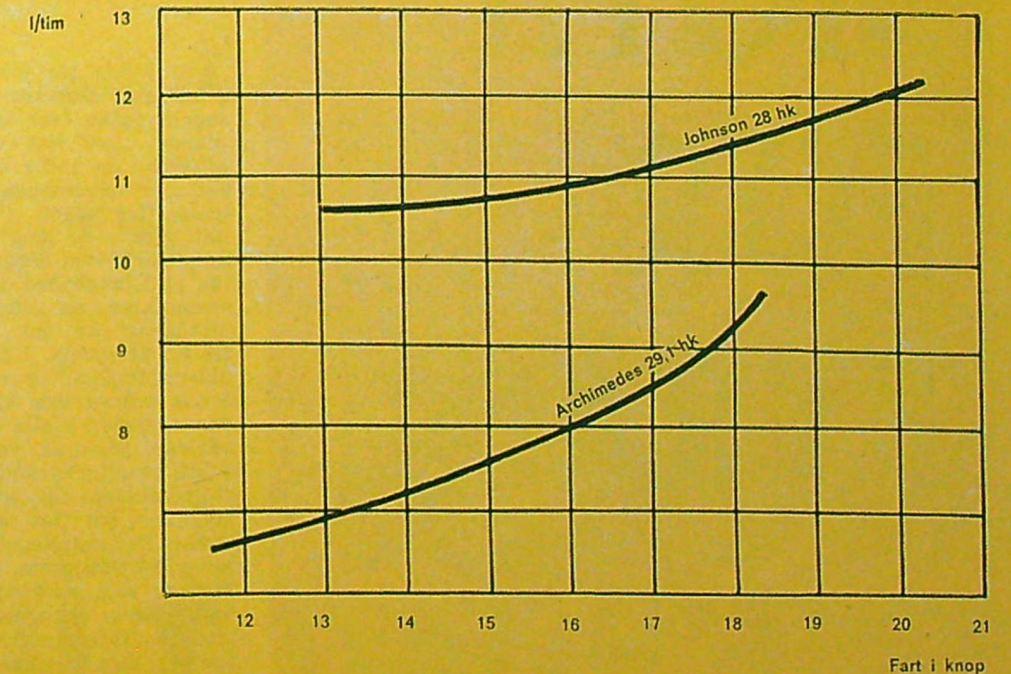
	Archimedes	Johnson
Vid toppfart med två man	9,6 l/tim (18,4 knop)	12,2 l/tim (20,6 knop)
Vid ekonomifart 15 knop	7,6 l/tim	10,7 l/tim
Vid "snålfart" 13 knop	6,9 l/tim	10,6 l/tim

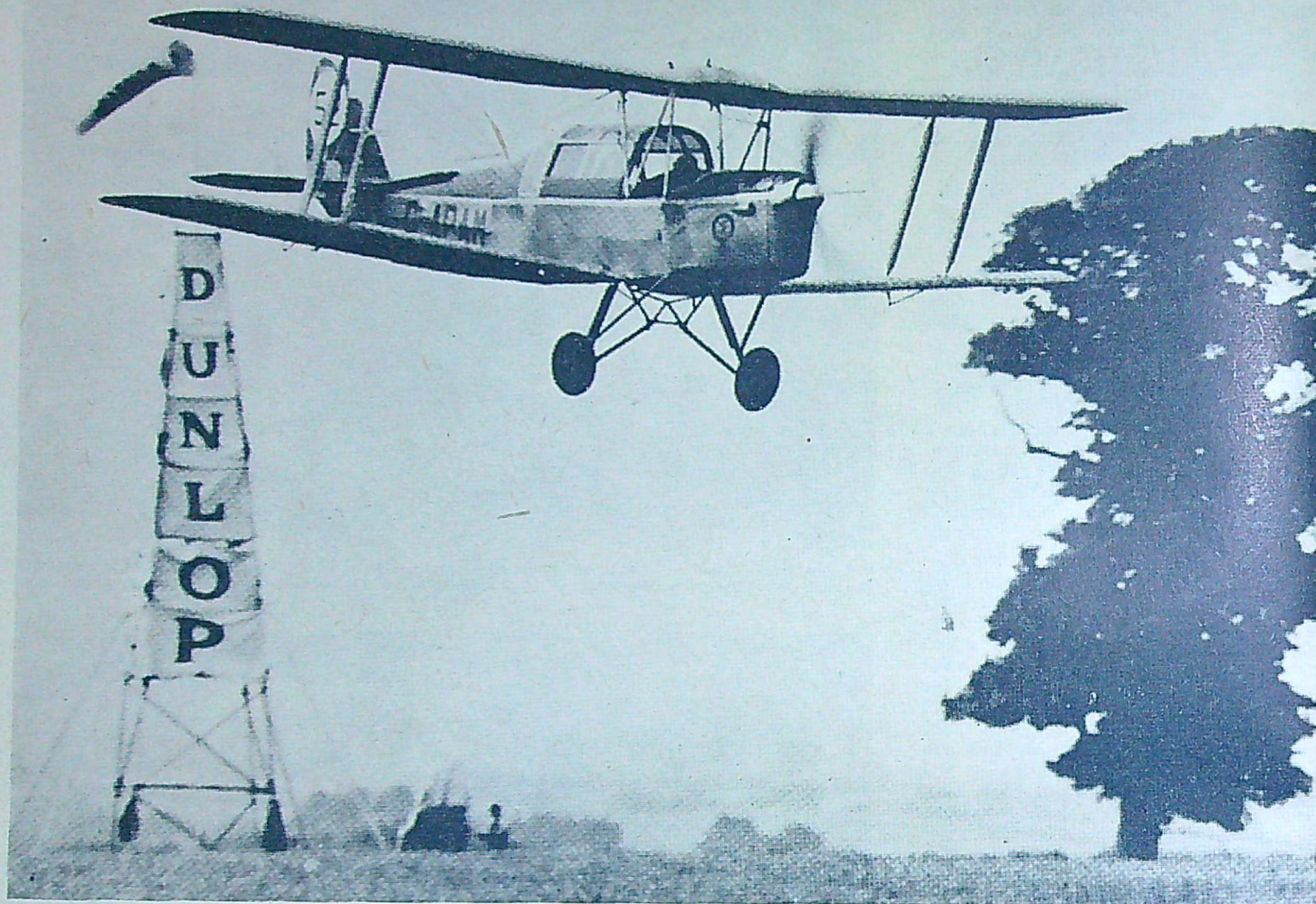
VILKEN MOTOR BULLRAR MEST?

	Archimedes	Johnson
Framsätet	104 db	98 db
Baksätet	109 db	104 db

SNÅL SVENSK SNABB AMERIKAN

Den här bränsleförbrukningskurvan ger klart belägg för den svenska motorns överlägsna bränsleekonomi inom dess effektområde, men visar samtidigt att Johnson/Evinrudes nya 28-hästare fick bättre resultat i farthänseende. Fart och förbrukning enligt denna kurva är uppmätta med två man i båten. Archimedes förbrukningskurva sjunker som synes relativt brant, när man drar av gasen och sänker farten med någon knop. Förbrukningen i förhållande till körd distans — liter per sjömil — sjunker alltså, vilket inte är fallet med den amerikanska motorn, som går billigast per sjömil vid toppfart.





Detta är Jackaroo — världens i särklass billigaste fyrsitsare. Planet är en gammal Tiger Moth, vars kropp förlängts och breddats och försetts med en kabin.

MOTH FÖR FYRA

Av kapten SVEN SANDBERG

Ett engelskt företag bygger om gamla Mothar, förser dem med kabin, ändrar namnet till Jackaroo och säljer dem som världens billigaste fyrsitsare.

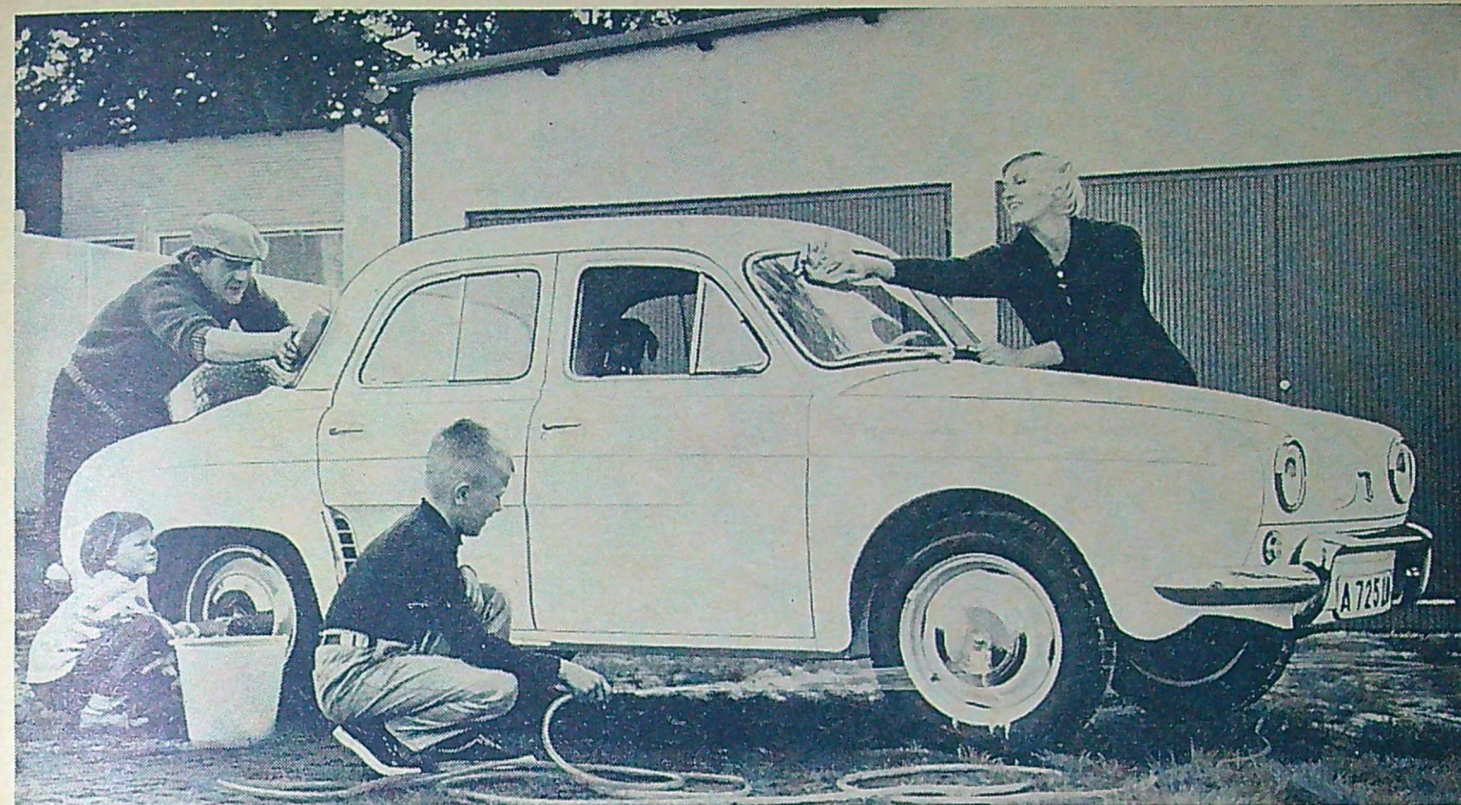
Än i dag ser man gamla Tiger Mothar släpande segelflygplan över våra flygplatser. Det har de gjort alltsedan de under kriget ersattes av modernare skolplan inom flygvapnet. Dessförinnan gjorde de lång och trogen tjänst vid krigsflygskolan på Ljungbyhed. De äldsta exemplaren av de robusta Motharna är nu omkring trettio år gamla. I fråga om ålder slår de alltså ledigt DC-3:ans rekord och är liksom denna spridd i alla delar av världen. Men så var typen också ovanligt lyckad. Den är fullt tillåten för avancerad flygning och har en stark motor. Det sistnämnda är numera det viktigaste, eftersom Mothen som sportflygplan i vanlig mening numera är omodern. Dels är marschfarten låg, dels är planet naturligtvis dragigt, eftersom det

är öppet och dessutom kan det nog vålla den nya flygargenerationen en del besvär. Närmast tänker man då på landställskonstruktionen med tvåhjulsställ utan bromsar och sporre utan hjul.

ANSIKTSLYFTNING

En brittisk flygfirma, Wiltshire School of Flying Ltd, har emellertid tagit fasta på att Mothen är ett kraftigt flygplan med stark motor, och att begagnade exemplar betingar lågt pris. Man fann att typen lämpade sig för att genom en enkel ombyggnad göras fyrsitsig. Med bibehållande av 98 proc. av originaldelarna har kroppen förlängts, kabinen breddats och gjorts täckt och landstället fått större spårvidd. Därmed har för en billig penligtvis dragigt, eftersom det

(Forts. på sid. 37)



Fackpressutredning visar: RENAULT DAUPHINE KOSTAR MINST!

Redan när Ni köper bilen

upptäcker Ni att Renault Dauphine ger mer för pengarna. Priset inkluderar t. ex. Canadavärmen, rattlås, barnsäkra lås på bakkörrarna, stänkskydd bak m. m. Och Dauphine har numera 3-dubbelt rostskydd, bl. a. enligt ML-metoden.

När Ni sedan kör bilen

upptäcker Ni att Dauphine ger fler mil för pengarna. Bensinförbrukningen vid normal körning är 0.65 l/mil, speciellt viktigt med tanke på dagens höga bensinpris. Underhållskostnader och reservdelpriser är låga och andrahandsvärdet högt. (Studera själv beg. bil-marknaden.)

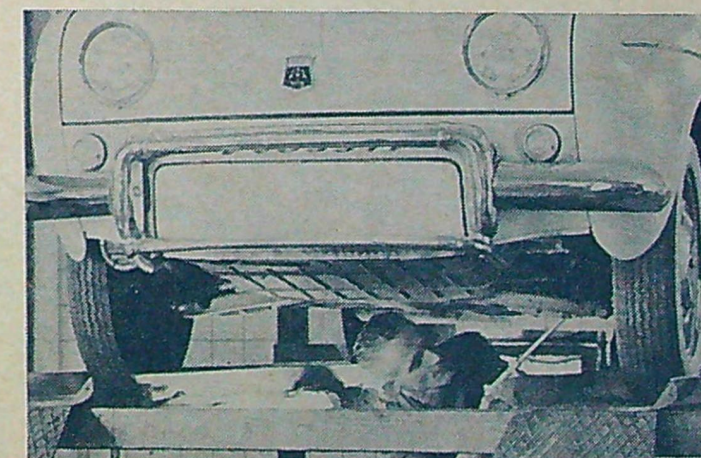
Och Ni får bra service

Renaults servicenät omfattar i dag 175 auktoriserade verkstäder över hela Sverige (8.000 i hela världen).

Kontakta närmaste Renault-representant för en provtur med Renault Dauphine, Renault Dauphine de Luxe och Renault Gordini med den från tävlingar välkända Gordini-motorn.

BILKALKYL	Pris "på gatan" i Stockholm		Bensinförbrukning	Total milkostnad (fasta + rörliga)	
DAUPHINE	8.159	8.532	0.65 l/mil	1:91	1:99
Bil A	9.260	9.600	0.75 l/mil	1:99	2:07
Bil B	8.675	9.089	0.80 l/mil	2:13	2:21
Bil C	10.375	10.640	0.75 l/mil	2:17	2:25
Bil D	11.975	12.200	0.85 l/mil	2:65	2:73

Tabellen grundar sig på en utredning i den välkända tidskriften Teknik för Alla, nr 26 1961. Den bygger på uppgifter från respektive bilmärkens representanter, alltså ej på statistik, och omfattar följande kostnader (aktuella i december 1961): Pris "på gatan" i Stockholm, teoretisk avskrivning, försäkring, skatt, bränsleförbrukning, tillsyn, smörjning, olja, glykol och gummi. De kursiva siffrorna i tabellen är de idag gällande, justerade med hänsyn till bl. a. höjda bensin- och varuskatter. - Vill Ni se hela utredningen, kan Ni få den från Svenska Renault AB, Informationsavd., Bromma 1.



Dauphine har ett rejält bagageutrymme. Och det är lättåtkomligt.

RENAULT DAUPHINE

Generalagent: Svenska Renault AB.

KOSTAR MINDRE "PÅ GATAN" - KOSTAR MINDRE PÅ VÄGEN



experterna slår larm —

ÄVEN DEN BÄSTA VAGN KAN BLI LIVSFARLIG VID KURVTAGNING



För lågt tryck i bakdäcken kan förvandla en normalstyrd vagn till överstyrd. Bakvagnen blir fladdrig och Ni riskerar vid kurvtagning att vagnen börjar kränga för att i sämsta fall slå runt. Riskmomentet fördubblas i samma stund, som bakvagnen lastas med folk och bagage.

GRATIS

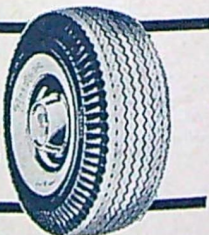
Vill Ni vara säkra på Er vagns vägegenskaper — kör in till gummiverkstan och hämta Ert exemplar av den nya, dramatiska expertinformationen RINGTRYCKET OCH KURVSTABILITETEN. Fråga samtidigt efter Firestones trycktabell — Ni får den gratis.



FIRESTONE P 300 SLANGFRITT HÅLLER TRYCKET

Är Ni den omdömesgille föraren som gärna kör undan när tillfälle erbjuder sig, men som undviker de livsfarliga toppfarterna? Då rekommenderas Firestone P300 slangfritt. Det ger Er mjuk, behaglig gång och lång, störningsfri livslängd. Det är testat på racerbanan. Firestone P300 slangfritt kostar inte mer än vanliga däck med slang.

P. S. GÖR ER
VAGN MER ÄN
150 KM/TIM.?
Använd special-
däcket Firestone
Nylon Sport



Firestone P 300

TILLVERKARE: VISKAFORS

MOTH FÖR FYRA (Forts. fr. sid. 34)

ning skapats en lättflugen fyrsitsare med relativt små anspråk på flygfältens storlek och beskaftenhet, ett flygplan till vilket man till låga priser kan få reservdelar och motoröversyn snart sagt var som helst i hela världen.

LÅNGSAMT OCH KORT AKTIONSRADIE

Jackaroo heter undret och betingar i standardversion ett pris av endast drygt 20 000 kr i sitt hemland. För dessa pengar får man alltså en fyrsitsare som inte torde kosta mer än hälften så mycket som närmast dyrare konkurrent. Men man får naturligtvis ett mycket långsamt flygplan med relativt kort aktionssträcka och utan hjulbromsar. De sistnämnda kan dock erhållas mot ett tillägg av 750 kr, utan tvivel väl använda pengar. Marschfarten är blygsam, knappt 150 km/tim. Motorn är den gamla beprövade De Havilland Gipsy Major på 130 hästkrafter, som också går att få i en något starkare variant på 145 hk.

FOR INSEKTSBEPUDRING

Inom jordbruksflyget har man inget behov av snabba flygplan. Där är det ekonomi, lastförmåga, vändbarhet och start- och landningsegenskaper som kommer i förgrunden. Fabriken har varit väl medveten om Mothens fördelar i dessa avseenden och tillverkar därför en bepudringsversion, som också torde vara den billigaste maskinen i sitt slag. Man hävdar även att den är ensam om att kunna användas även för persontransporter. Det tar endast tjugo minuter att montera bort aggregaten för insektsbepudring och i stället ersätta dem med stolarna.

VÄRLDENS BILLIGASTE FYRSITSARE

Det största problemet för dagens svenska sportflygare är väl ekonomin. Frågan är om inte flygtid ofta betyder mer för honom än flygsträcka. En stor del av flygningen ägnas åt sightseeing och han vill gärna ta sina goda vänner med sig. Farten får sin betydelse först när han verkligen skall någonstans, vilket ofta inte är fallet. Passagerarkapacitet betyder alltså mycket. Jackaroo ger fyra platser för samma flygtidskostnad som andra äldre plan med likvärdiga prestanda, men där man bara förfogar över två platser. Är inte detta värt att beakta? Dessutom är även Jackaroo fullt användbar som skol-

flygplan och bogserare för segelflygare.

DATA OCH PRESTANDA FÖR JACKAROO:

Spännvidd	9,2 m
Längd	7,6 m
Maxfart på 300	
m höjd	168 km/tim
Marschfart	148 km/tim
Startsträcka	
med full last	140 m
Startsträcka	
över 15 m högt	
hinder	260 m
Landnings-	
sträcka	360 m

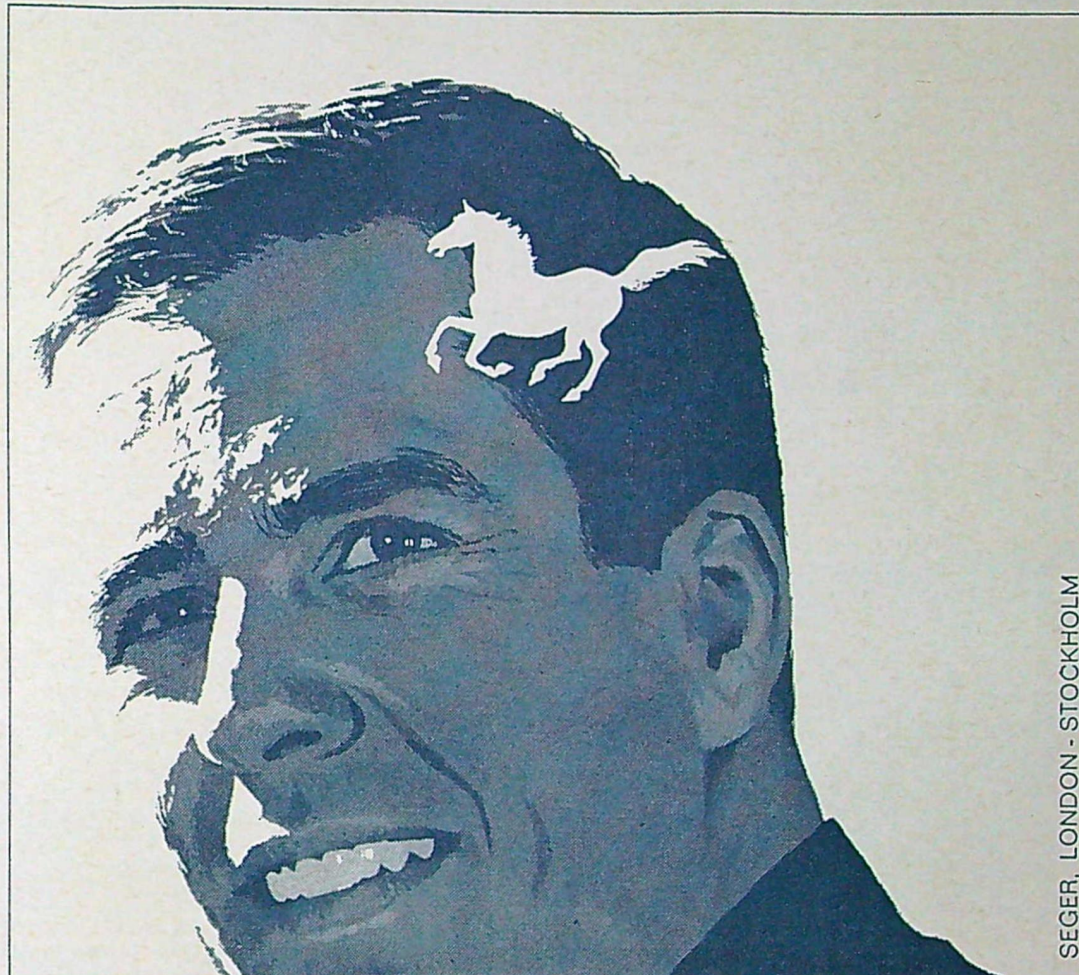
KUNGLIG HOVLEVERANTÖR (Forts. fr. sid. 30)

Därför ilkontaktades Hans-Ake Ellerström. Han fick ta en veckas semester från telejobbet på Bulltofta flygplats och rigga upp sitt skeppsvarv i köket. Lika snabbt kom ritningar på T 21 både från Marinförvaltningen och från Kockums, som byggt båten. Efter en veckas millimeterknäp dygnet runt gick T 21 från stapelbadden på det ellerströmska köksbordet till det stora presentbordet i tid till 50-årsdagen.

Någon större anknytning till det marina än modellbåtar

har Hans-Ake Ellerström inte — förutom att fadern var eldare på "koljagaren" Ragnar under beredskapsåren. Jagaren Ragnar kan förresten bli en av de framtida modellerna från det ellerströmska "varvet". Skrovet är redan skuret i lindträ, men för övrigt vilar bygget tills vidare beroende på en del oklarheter beträffande bestyckningen. Originalritningarna säger exempelvis att det fanns två 75 mm kanoner på Ragnar, medan Marinkalendern

(Forts. på nästa sida)



SEGER, LONDON - STOCKHOLM

WHITE HORSE HÅRCRÈME

DEN MODERNA HÅRCRÈMEN SOM MÄRKS MEN INTE SYNS

White Horse Hårcrème håller håret luftigt och välkammad hela dagen □ Hårbotten blir frisk och fri från mjäll □ White Horse Hårcrème håller hatten lika fin som håret och håller huvudkudden ren

WHITE HORSE

HÄRVATTEN, HÅRCRÈME, HÅRSHAMPOO, RAKVATTEN, RAKBALSAM, ELSHAVE, RAKCRÈME, BRUSHLESS, COLOGNE, TVÅL, DEODORANT, TALC



KUNGLIG HOVLEVERANTÖR (Forts. fr. sid. 37)

säger tre och Flottans Rekrytinstruktion hävdar att det var fyra.

NOGGRANNHET

Hans-Åke Ellerström håller på exakthet och noggrannhet som A och O för en modellbyggare. Därför får jagaren Ragnar ännu ligga och vänta. Han tycker inte heller om färdiga detaljer till modellbyggen. Färdiga detaljer kan aldrig få de rätta dimensionerna och Hans-Åke Ellerström har råkat på modellbåtar i skalan 1:200 där rellingsstöttorna varit färdiga-

köpta och i originalversion skulle de varit tjocka som lyktstolpar.

En modellbåt är helt utan värde, anser han, om den inte så exakt som möjligt överensstämmer i skala med originalet.

Just nu arbetar han med jagaren Visby. Masten består på originalet av 36 olika bitar sammanfogade med svets och skruv. Det gör den också på den ellerströmska modellen. Ett knåpgöra eftersom lödfogarna ligger så nära varandra som 1 mm.

I nära 20 år har Ellerström byggt modellbåtar och

det har under årens lopp blivit en hel del lärdomar han fått sig till godo. En av dessa är att alltid planera ordentligt.

Ett exempel: Varvmuseet i Karlskrona ville ha en modell av ubåten Hajen i skala 1:50. Byggtiden var cirka 400 timmar, medan planeringen av bygget tog ett halvt år i anspråk.

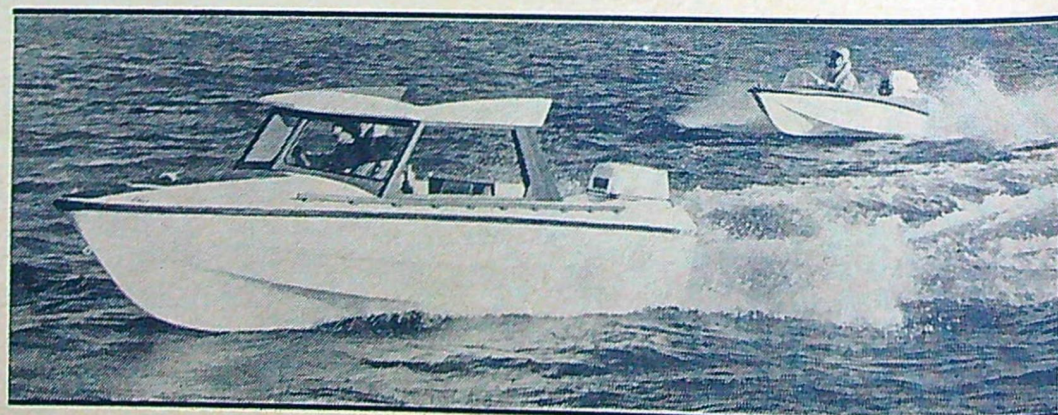
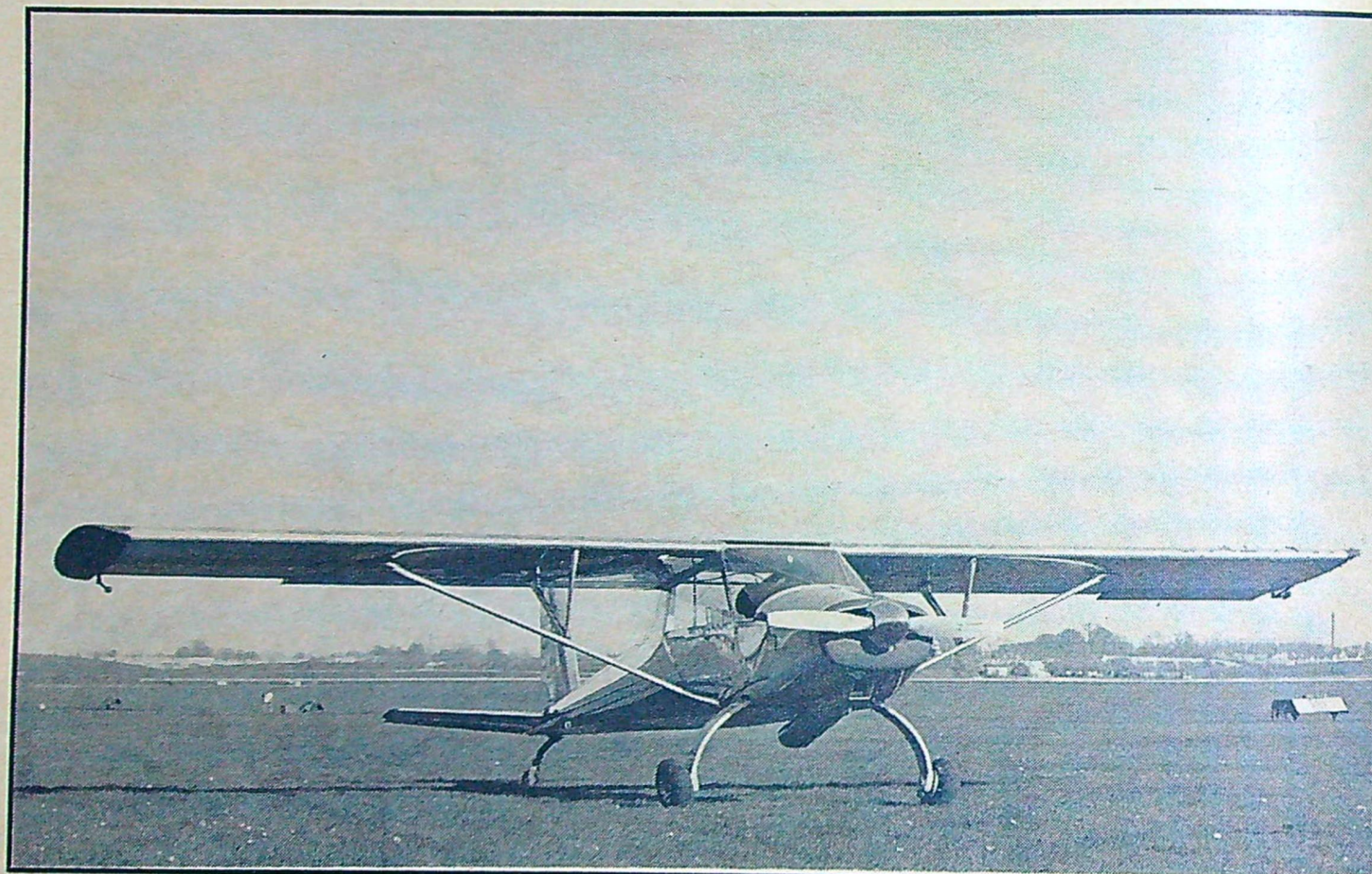
— Jag bygger modeller för att det är roligt, säger Hans-Åke Ellerström, och inte för att tjäna pengar på det.

BYGGMATERIALET

För skrovet använder jag trä och för överbyggnader

zinkplåt medan övriga däcksdetaljer görs i mässing och silver. Materialet till en modellbåt av en meters storlek kostar ca 25 kr. Verktygsutrustningen består förutom av mätinstrument och hemmagjorda verktyg av en mindre metallsvav, urmakareborrmaskin, tandläkareverktyg samt slipskivor, pincetter och speglar.

Noggrannhet är viktigt och därför har Hans-Åke Ellerström låtit en specialist tillverka precisionsmätinstrumenten. Sammanlagt kostar hela hans modellvarvsutrustning mellan 3 000—4 000 kronor.



TIJUGO ÅR HAR GÅTT sedan AB Malmö Flygindustri som ett av pionjärföretagen i Europa tog upp den armerade plasten på sitt program. Detta enastående konstruktionsmaterial har av oss utvecklats i takt med den moderna teknikens ökade krav.

PÅ VÅRT PROGRAM står bl. a. flygplansdetaljer, tankar och behållare, sopvagnar, rör, skyddshjälm, hörselskyddet Supro samt båtar i glasfiberarmerad plast. BILDERNA VISAR en av de vid MFI utvecklade flygplantyperna, det 4-sitsiga MFI-Vipan, som byggs helt enligt sandwichmetoden och som försetts med landställ av glasfiberplast, samt campingbåten MFI-Svårdfisken.



AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

Försäljningskontor: Malmöskullnadsgatan 27, Stockholm C, Tfn 010/23 23 69
Huvudkontor och fabrik: Malmö-Bulltofta, Malmö C, Tfn 040/93 46 05
— ett företag i Trelleborggruppen



HÄR KAN DU LÄRA DIG FLYGA

LULEÅ BODEN FLYGKLUBB

c/o A. Nyström
Smedkroken 17
Luleå 2
Tel. 100 90 — 186 18

UMEA BILCENTRUM

Flygavdelningen
Nygatan 25
Umeå
Tel. 187 60

JÄMTLANDS FLYGSKOLA

Köpmangatan 27
Östersund
Tel. 063/151 62 — 151 99

SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP

Postbox 408
Sundsvall 1
Tel. 060/794 25 — 792 00

GÄVLEBYGDENS FLYGKLUBB

Gävle
Tel. 026/249 82 — 157 60

SPORTFLYGKLUBBEN

Box 4086
Karlstad
Tel. 054/510 32 — 110 32

VÄSTERÅS FLYGKLUBB

Mariaberg
Västerås
Tel. 021/492 35 — 142 30

AB NORD-FLYG

Flygfältet
Eskilstuna
Tel. 016/523 28

STOCKHOLMS FLYGSKOLA

Box 1
Skå
Tel. 0756/243 25-95

ASA FLYG AB

Box 1124
Bromma 11
Tel. 28 29 90

AB STOCKHOLMS AERO

Box 1124
Bromma 11
Tel. 010/28 29 90 — 28 32 46

NYGE-AERO

Box 31
Nyköping
Tel. 0155/183 92

NORRKÖPINGS AUTOMOBIL OCH FLYGKLUBB

Norrköping
Tel. 011/277 25

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Saab
Linköping
Tel. 013/209 00

SKÖVDE FLYGKLUBB

Box 215
Skövde
Tel. 0500/128 51

AEROBOLAGET I BORÅS AB

Postbox 1617
Borås 6
Tel. 033/544 29

HALLE-HUNNEBERGS FLYGKLUBB

Postfach 155
Trollhättan 1
Tel. 0520/166 14

K-E SAHLMAN

Viared
Borås
Tel. 033/331 32

ASA FLYG AB

Torslanda
Göteborg Flyg
Tel. 031/62 05 55

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG

L:a Nygatan 2
Göteborg C
Tel. 031/62 02 70

AB AVIA

Visby Flygplats
Visby
Tel. 121 53

ASA FLYG AB

Jönköping
Tel. 036/237 77

KALMAR FLYGKLUBB

Motorflygsektionen
Kalmar
Tel. 0480/151 80

HALMSTADS FLYGKLUBB

Box 151
Halmstad
Tel. 035/259 98 — 246 06 — 258 34

NORDV. SKÅNES FLYGKLUBB

Åsbogatan 29 A
Ängelholm
Tel. 0431/112 97 — 042/406 51

LANDSKRONA FLYGKLUBB

Box 92
Landskrona
Tel. 0418/126 88

LJUNGBYHEDS FLYGKLUBB

Box 87
Ljungbyhed
Tel. 0435/407 00

AB CARL ENGSTRÖM

Flygavdelningen
Eslöv
Tel. 0413/130 00

AEROKLUBBEN I MALMÖ

Smedstorgsgatan
Malmö-Bulltofta
Tel. 040/327 67

MALMÖ AERO

Malmö/Bulltofta Flygplats
Långhälsagatan 36
Hohög
Tel. 040/49 13 72 — 104 06 — 91 11 05



Cessna



Cessna-flygplanets kvalitet borgar för lång livstid, högt andrahandsvärde och låga driftskostnader samt för elegans och komfort utöver det vanliga.

Välj därför Cessna!

SOLBERG FLYG AB

Bulltofta flygplats
Malmö

Flygplatsen
Skå



CHEROKEE har kommit



ett flygplan av världsmärket Piper — med servicegaranti
Generalagent i Skandinavien:

NYGE-AERO
Nygården AB
Box 31, Nyköping. Tel. 0155/173 47 — 183 92

FLYGTAXI

Vi erbjuder smidigaste tänkbara resor, väl anpassade för skiftande behov.

2-motoriga — komfortabla affärsflygplan.

Uthyrer:
PIPER COMANCHE
PIPER COLT

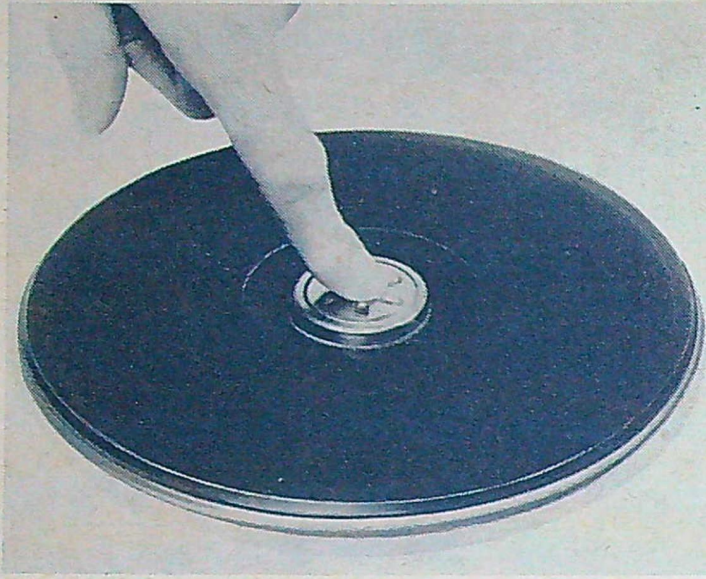
NYGE-AERO
Nygården AB
Inrikeshallen

Bromma 10
Tel. 29 60 00



TEKNISKT NYTT VÄRLDEN RUNT

Redigering: OLA JOHANSSON

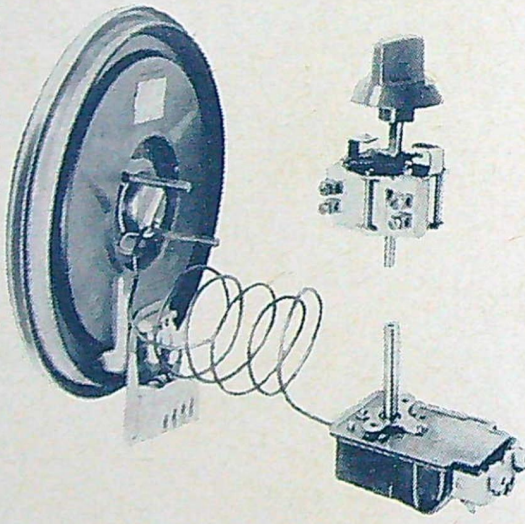


Robotplattan skiljer sig från övriga plattor genom att den i centrum är försedd med en känselkropp (bilden t. v.) som ligger an mot kokkärlets botten. Denna känselkropp är den temperaturkännande delen i en s. k. kapillär-rörtermostat, vilken regleras med ett vred graderat från 0-12. Plattans strömställare regleras med samma vred.

KOKPLATTA MED TERMOSTAT

Den moderna husmodern har i allt större omfattning fått termostatregerade hjälpmedel, som gör hemarbetet lättare, roligare och rationellare. Hon har termostat på elbakugnen, elstrykjärnet, elvåffeljärnet och elstekpannan. På elspisen har hon hittills haft viss möjlighet att reglera temperaturen med ett fåtal preliminära värmevärden enligt inställningsvredens skala. Men hur många överkok och vidbränningar har inte elkokplattan varit skulden till.

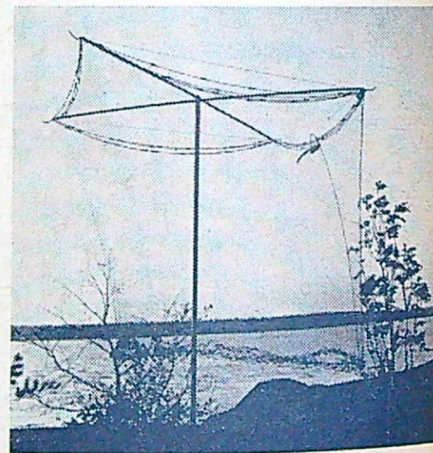
Nu kan den risken dock elimineras. Den nya Robot-plattan från Husqvarna garanterar att inget bränns vid eller kokar över. Hemligheten är att den är termostatregerad. Den är i centrum försedd med en känselkropp, som ligger an mot kokkärlets botten. Känselkroppen är den temperaturbestämmande delen i en s. k. kapillär-rörstermostat, som regleras med vred, graderat från 0 till 12. En inställningstabell ger anvisning om vilka värden som är lämpliga för olika maträtter.



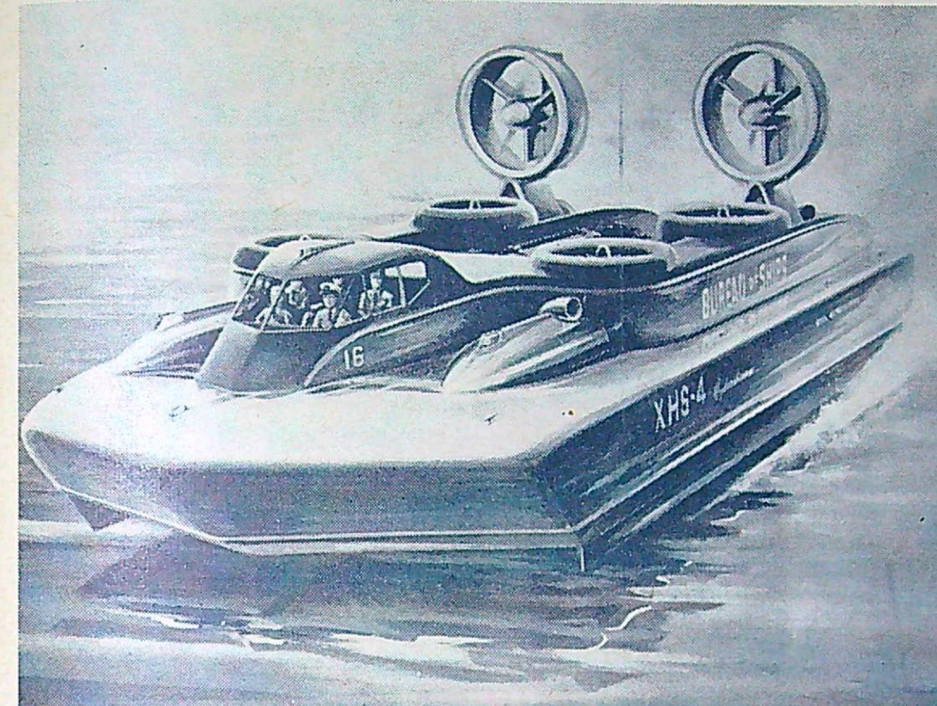
Bilden ovan visar robotkokplattans olika komponenter.



Med den nya tvåväxlade slagbormaskinen EW/UBA 2 J 75 från Bosch kan man både borra på vanligt sätt och med vridslag. Slagantalet är på 6 720 respektive 12 480 per minut. Maskinen väger 5,2 kg.



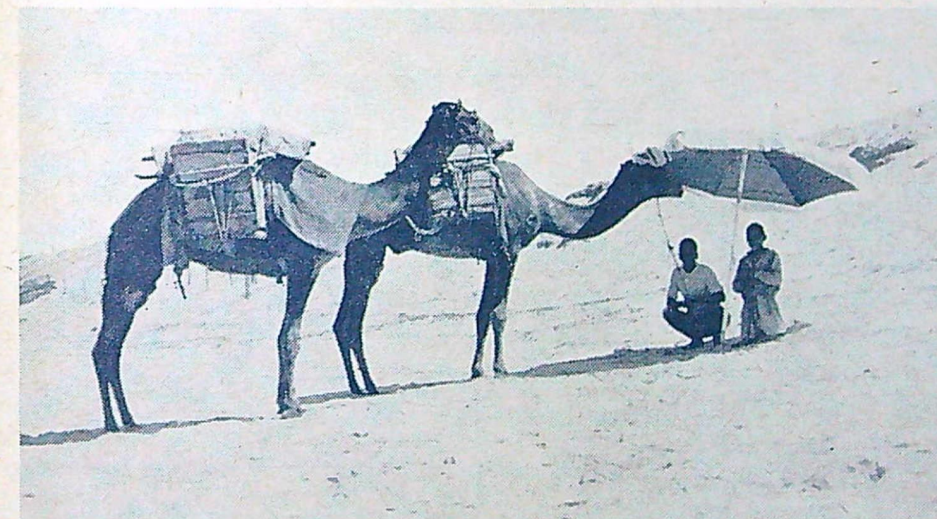
Med ovanstående bild presenterar Nils Jakobsson, Anäset, en roterande torkställning för fisknät. Man behöver inte gå runt den vid uppsättning och nedtagning av nät. Den är gjord av ledningsrör.



Här kan vi åter presentera en mefa — en amerikansk version på 23 ton. Den planeras för att sättas in i trafik över oceanerna. Marschfarten beräknas till 70 knop. Den skall också kunna ta sig fram över slätmark.



45-årige Malte Nilsson har ett unikt yrke. Han är provcyklist på akord och hans arbetsdag är tio mil lång — sträckan Trelleborg-Lund tur och retur. Som "provryttare" vid Trelleborgs Gummifabrik har han tillryggelagt 25 000 mil, vilket betyder närmare sex turer runt jorden. Sakerligen friskt jobb.



Den nya batteriapparaten Batteri-Philips drivs av två 1,5 volts ficklampsbatterier. Problem med elström och stickkontakter kan därmed undvikas. Mycket användbar på fritiden utanför hemmet.

En ny pigmentfärgad parasollväv från Almedals har visat sig vara ljushärdigast efter en tre månaders ljushärdighetstest i Sinalöken. Sältsens Industrier utrustar nu sina parasoller med denna väv.

Krönikan

De första försöken med en jonmotor skall göras i slutet av året, tillkännagav nyligen den amerikanska rymdstyrelsen NASA. Jonmotorn, som är avsedd för framdrift vid verkliga långfärder i rymden, utvecklas för närvarande vid flera olika forskningslaboratorier i USA.

Jonmotorn, som för några år sedan enbart betraktades som en av många rymdfartsteorier, anses av dagens rymdforskare som praktiskt genomförbar. De tekniker och vetenskapsmän som arbetar med motorn tänker sig redan möjligheten av en jondriven rymdfarkost som på 20 år klarar den 5 760 000 000 km långa resan till Pluto, den planet i vårt solsystem som ligger längst bort från jorden.

För färder till Mars och

Venus kan antingen en kemisk raketmotor eller en jonmotor användas, men när det gäller färder bortom dessa planeter vinner jonmotorn klart över den kemiska raketten, menar en av de amerikanska forskarna som arbetar på projektet, fysikern Marshall Ernestine. Ingen hittills



Skulle jorden rämma av alla atombombsexplosioner...

på projektet, fysikern Marshall Ernestine. Ingen hittills

känd kemisk raket kan nå Pluto, påpekar han.

Enkelt uttryckt fungerar en jonmotor så att den producerar elektriskt laddade partiklar (joner) som accelereras av elektriska eller elektromagnetiska fält. När joner strömmar ut genom ett munstycke driver de motorn framåt. Tekniskt sett består motorn av ett bränsle som cesium (Västerbotten har för övrigt en av de största cesiumfyndigheterna i Europa) ett ytskikt av volfram och

elektroder för applicering av elektrisk ström. Cesiumbränslet joniseras när det får kontakt med den upphettade volframytan; det innebär att negativt laddade elektroner avlägsnas ur cesiumatomerna och lämnar kvar en positivt laddad partikel känd som en "jon". Kollektivt bildar jo-



... så får man väl trösta sig med...

nerna en "joniserad gas". Eftersom gasen är elektriskt laddad kan den accelereras och ges en utströmningshastighet av 30 000 meter i sekunden (över 100 000 km/tim).

Jonmotorn utvecklar inte så stor dragkraft som en raket med kemiskt bränsle, men det behövs inte heller eftersom den inte är avsedd att lyfta rymdskepp genom den tätaste atmosfären. Den uppgiften får överlåtas åt andra typer av raketmotorer. Jonmo-

torns uppgift blir att under långa tidsrymder framdriva en farkost med hög hastighet genom rymdens friktionsfria vakuum. Därigenom skulle en jonmotor med en dragkraft på bara ett halvt kp kunna driva en rymdfarkost på drygt 2 ton genom rymden med en hastighet av 25 km/tim efter



... att det var för fredens sak...

2 ton genom rymden med en hastighet av 25 km/tim efter

60 minuter. Mot slutet av den första dagen skulle jonmotorn ha accelererat farkosten till en hastighet av drygt 600 km/tim och efter en månad i rymden skulle den ha kommit upp i en fart på 17-18 000 km/tim. Med jonmotorns hjälp räknar man med att så småningom kunna komma upp i hastigheter på 150 000 km/tim eller mera.

Ola

Det var **JAG**
som cyklade
utan lyse



VÄLJ FLYGVAPNET



FV-broschyrer ger yrkesvägledning

FRAMTID MED FLYGANDE START ger alla uppgifter om hur man blir officer i flyg- eller marktjänst, reservofficer, ingenjör i flyg- eller marktjänst, intendent, meteorolog.

PLAN FÖR DIN FRAMTID ger alla uppgifter hur man blir fältflygare.

MÄNNEN PÅ MARKEN ger alla uppgifter om hur man blir flygtekniker, signalist, trupputbildare.

Beställ dem från rekryteringsofficern, Flygstaben, Stockholm 80.

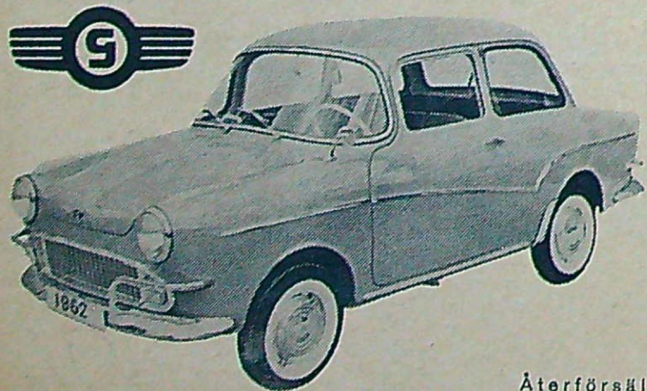
Var god sänd mig förpackade broschyr.

Namn

Adress

Postadress

TFA 12/62



GLAS ISAR 700

västtysk
kvalitet

elegans • komfort • ekonomi

GENERALAGENT: AB BILEX STOCKHOLM TEL. 010-63 46 08

Återförsäljare antagas på de platser där vi tidigare ej är representerade

HUR SÅG FLYGPLANET UT?

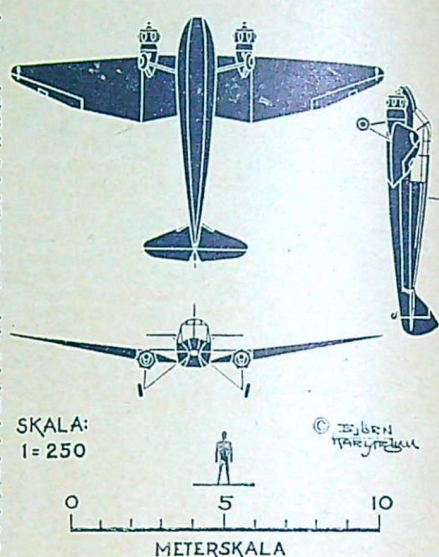
Vill ni veta hur det flygplan, som ni läst eller hört talas om, ser (eller såg) ut, så skriv ett brev till Björn Karlström, Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3, så kommer han att i nästa nummer försöka besvara frågan med en teckningsskiss i skala 1:250 eller eventuellt med en teckning.

FRAGA: I den utmärkte boken Sportflyg av H. Millegård, står angivet att i Luftfartsregistret den 1. 11. 1947 finns infört ett flygplan av typ G.A.L. 4. Vad är det för ett plan, vilken registreringsbeteckning hade det osv?

SVAR: Fullständiga beteck-

ningen för typen var G.A.L.S.T. 4, mest känd som Monopar S.T.4. I samma bok, bild 68, ses planet på ett rätt dåligt foto, men detta och teckningsskissen torde ge det allmänna utseendet. Planet hade inregistreringsbeteckningerna SE-ADS, och ägdes av Göteborgs Aero AB.

Konstruktionsland: England. Besättning: 1-man. Passagerare: 3 man. Motor: 2 st. 85 hk Pobjoy R växlar. 7-cylindriga stjärnmotorer. Data: Spännvidd 12,24 m, längd 8,05 m, höjd 2,38 m, vingyta 20,2 m², tomvikt 826 kg, flygvikt 1 307 kg, vingbelastning 60,1 kg/m². Prestanda: 190 km/tim, marschfart 173 km/tim på 2 800 m, landningsfart ca 75 km/tim, stighastighet ca 350 m/min, flyghöjd ca 6 000 m. Lastförmåga: ca 220 kg m. Planen kunde utrustas med bär för ambulansflygningar. Byggnadsstätt: Svetsad stål-rörkonstruktion med spryglar och diverse detaljer i lättmetall. Hela planet dukklätt. Vingarna fällbara bakåt för minskning av hangarutrymmet. Anm.: 6 st Mk. I + 24 st Mk. II tillverkades av S.T. 4 under åren 1932-33. Monoparserien började med S.T. 1 år 1929 och avslutades med G.A.L. 26 år 1936. I stort bibehålls storlek och utseende — med enstaka undantag — genom hela serien.



BESTÄLL HÄR BYGGNADSHANDLINGARNA FÖR SIM-SALA-BIM!

Med varje handling, som består av en vävritning plus 3 kopior, blankett för ansökan om byggnadslov i 2 ex. och en teknisk beskrivning i 3 ex., bifogas samtidigt en beställningskupong för respektive hustyp.

Till **TEKNIK för ALLA**,

Box 3137, Stockholm 3

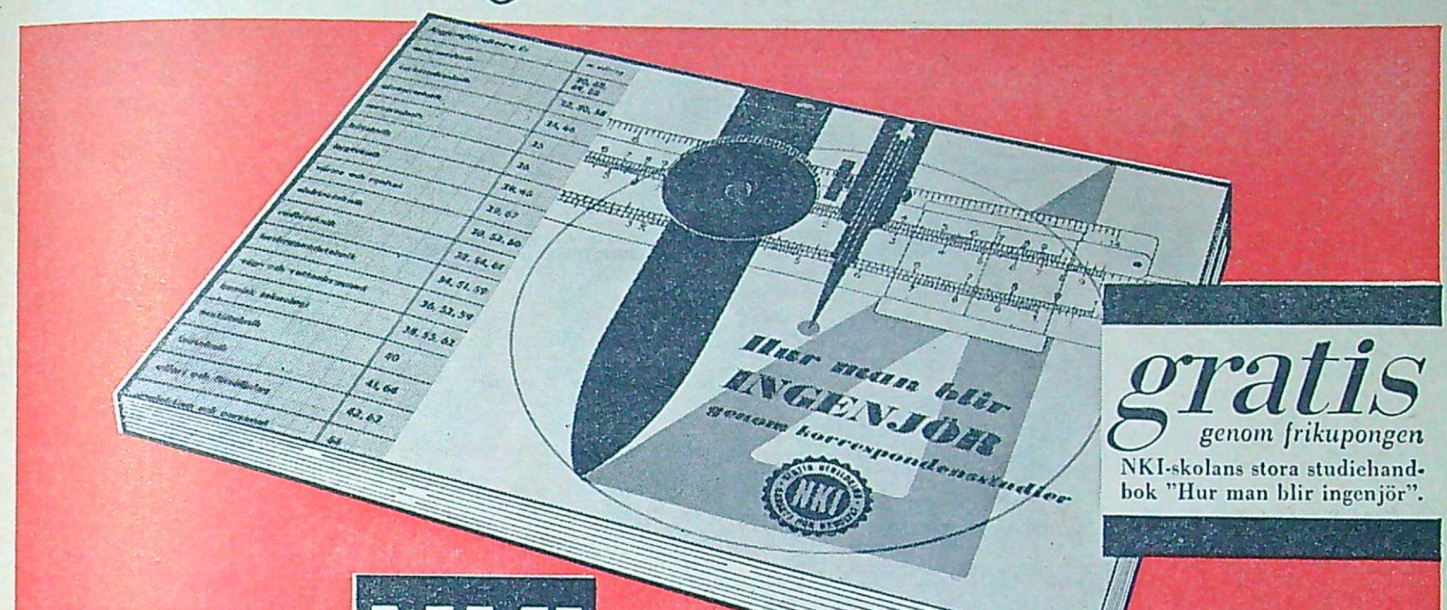
Jag är intresserad av hus typ och beställer härmed för byggnadsnämnden erforderliga handlingar till detta. Beloppet kr 23:— (inkl. oms.) får uttas mot postförskott.

Namn

Bostad

Postadress

INGENJÖRSEXAMEN



gratis
genom frikupongen
NKI-skolans stora studiehand-
bok "Hur man blir ingenjör".

VID NKI GER DIG LYSAND E CHANSER

INGENJÖRSHANDBOKEN FRÅN NKI OUMBÄRLIG FÖR ALLA TEKNISKT INTRESSERADE

I NKI-skolans stora studiehandbok "Hur man blir ingenjör" finner du alla uppgifter om NKI-skolans effektiva ingenjörutbildning. Den — som i sitt slag är störst i

Norden — omfattar 34 olika ingenjörskurser inom 16 olika fack. Detaljerat redogör studiehandboken för de olika kursernas uppläggning och omfattning.

Rekvirera "Hur man blir ingenjör" gratis genom frikupongen!

PÅ 3-5 ÅR KAN DU BLI INGENJÖR

Med Din praktik och Ditt intresse för teknik är det lättare än Du tror att på fritiden studera till ingenjör vid NKI-skolan. Beroende på Dina förkunskaper kan Du klara utbildningen på 3-5 år. Du får som NKI-elev personlig studiepla-

nering, moderna, pedagogiskt upplagda studiebrev och vänliga, hjälpsamma lärare som ägnar Dig sitt personliga intresse. Redan medan Du studerar kan Du som många NKI-elever avancera till högre lön och bättre ställning.

nyhet!

NKI-skolan har tagit initiativet till att göra betalningsvillkoren mycket förmånligare för fristuderande. Vid avbetalning har NKI-skolan slopat den sedvanliga fördubblingen av den första månadsbetalningen, vilket underlättar studiestarten. Se vidare nya kursprogrammet!

Behovet av nya ingenjörer och tekniker har aldrig varit så stort som nu. Färsk utredningar visar, att det ökar i ständigt stigande takt. Detta betyder goda framtidsutsikter med höga löner och bra anställningar för dem som skaffar sig en gedigen teknisk utbildning. Samtidigt vet man, att efterfrågan på utbildad arbetskraft på längre sikt är osäker. Du som har anlag och intresse för teknik har nu en utmärkt chans att genom studier säkra Dig och Din familj en ljus framtid med verkligt goda möjligheter.

FRIKUPONG (kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig gratis NKI-skolans nya kursprogram med upplysningar om de förbättrade betalningsvillkoren, studiehandboken "Hur man blir ingenjör" och "Tekniska fackstudier" samt tidskriften "På Fritid" gratis ett år. Jag är särskilt intresserad av det jag kryssat för nedan:

- ☐ ingenjörutbildning
☐ förmans- och verkmästarutbildning
☐ annan teknisk utbildning

(Namn)

(Titelläge)

(Bostad)

(Postadress)

(Född år)

☐ För redon "På Fritid"

NKI
SKOLAN

Frånkors
et
NKI betalar
portot.

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

LOSEN

Svarsförsändelse
Tillvärd nr 104
Stockholm 12



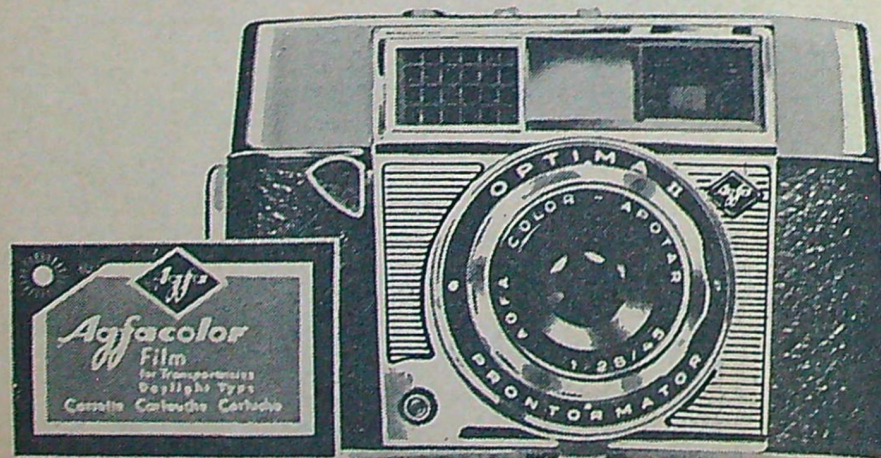
kan
jag...
kan
Ni!

Anne-Marie Ehrenkrona, "Amé" i Aftonbladet: "Tänk var det så enkelt att ta fina färgbilder! Äntligen en kamera, som både tänker och arbetar för en stackars tekniskt obegåvad människa... Man slipper grubbla över bländare, tid och avstånd. Vilken skön känsla att för ovanlighetens skull alltid lyckas, när man vågar sej fram med fritidskameran. Jag är helnöjd med min nya reskamrat, som lydigt och lätt fäster minnena på "plåten".

SÄKER
PÅ SIN
BILD



Optima är en serie eleganta toppmoderna kvalitets-kameror från Agfa. Tack vare ett s.k. magiskt öga ställer de in sig HEL-automatiskt, och ger alltid knivskarpa, rätt-exponerade bilder. Be Er fotohandlare demonstrera Optima-modellerna — välj se'n den som bäst passar Era krav och Er kassa... Och givetvis — ladda alltid med Agfacolor färgfilm.



TFA-KART

Teknik för Allas nya Formel K-vagn — TFA-Kart — som presenterades utförligt i TFA nr 10/62, kan beställas på nedanstående kupong. Priset för en komplett vagn utan motor(er) är 980 kr + oms 63 kr. Fraktagift tillkommer. Vagnen säljs normalt endast kontant, men avbetalning kan ordnas. TFA-Kart är speciellt avsedd för klasserna A och B och kan erhållas med fästen för de populäraste motortyperna. Motoreykelmotorer kan inte användas.

Till TEKNIK för ALLA,

Box 3137, Stockholm 3

Jag beställer härmed st TFA-Kart à kr 980 + oms kr 63. Jag önskar vagnen levererad: omgående/omkring den 1962. (Stryk vad som inte önskas). Jag avser att använda en/två

motorer av typ

Om vagnen levereras med fästen för denna (dessa) motor(er) önskar jag detta. Pris och frakt får uttas mot efterkrav.

☐ Jag önskar upplysningar om betalningsköp av TFA-Kart. (Sätt ett kryss i rutan).

Namn

Bostad

Postadress

Tel.

Järnvägsstation

TFA-TRAILERN I MONTERINGSSATS

TFA-trailern, som presenteras utförligt på sidorna 40-41 i nr 5/62 kan rekvideras på nedanstående kupong. Priset för trailern är 700 kr, vartill kommer 50 kr i omsättningsskatt. Vid rekvisition insätts 35 kr som handpenning på Teknik för Allas postgiro 15 79 92. Ånge på talongen "TFA-trailern". Resterande belopp erläggs vid leveransen, som sker på järnväg. Avbetalningsköp kan ordnas. Fraktagift tillkommer. Leveranstiden är f. n. ca 14 dagar.

Till TEKNIK för ALLA

Box 3137, Stockholm 3

Härmed rekvideras st TFA-trailer. Samtidigt med denna rekvisition har jag satt in 35 kr som handpenning på Teknik för Allas postgiro 15 79 92. Jag förbinder mig att betala resterande belopp + frakt vid leveransen. ☐ Jag önskar uppgifter om avbetalningsköp.

Namn

Bostad

Postadress

Järnvägsstation

SPORTY I MONTERINGSSATS

Monteringssats med färdiglimmad stäv, akter och köl kostar 975:- vartill kommer 50:- för emballage, som utformats så att det skall användas som jigg. Till detta belopp — 1 025:- kommer omsättningsskatt på 6,4 procent, 65:-, varför det totala priset blir 1 090:-. Monteringssatsen kan också erhållas på avbetalning med 40 procent = 436:- kontant och resten på upp till sju månader.

...OCH SOM FÄRDIGT SKROV

Som färdigt skrov kostar Sporty 1 950:- vartill kommer omsättningsskatt med 125:- + fraktagift. Färdigt skrov till Sporty kan köpas kontant eller på avbetalning med 40 proc. kontant och resten på upp till sju månader.

Till TEKNIK för ALLA,

Box 3137, Stockholm 3

Härmed rekvideras st monterings-sats till Sporty. Jag önskar köpa monterings-satsen kontant och insätter 25:- på TFA:s postgiro 15 79 92. Resterande belopp förbinder jag mig att betala vid leveransen.

Jag önskar köpa monterings-satsen på avbetalning och insätter 25:- på postgiro 15 79 92 och emotser handlingar för avbetalningsköp.

Härmed rekvideras st färdigt skrov till Sporty.

Jag önskar köpa skrovet kontant och insätter 50:- på TFA:s postgiro 15 79 92. Resterande belopp förbinder jag mig att betala vid leveransen.

Jag önskar köpa skrovet på avbetalning och insätter 50:- på postgiro 15 79 92 och emotser handlingar för avbetalningsköp.

Stryk det som inte önskas.

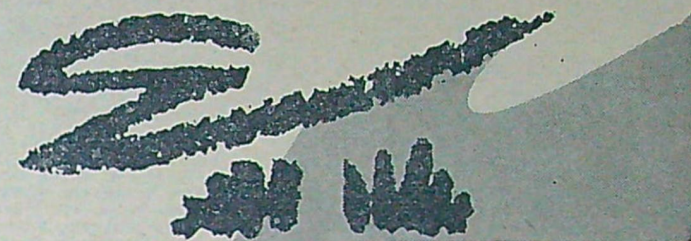
Namn

Bostad

Postadress

Järnvägsstation

Ni som har blick för foto...



— ladda
kameran
med

ILFORD FP3

SERIE 2

— finare film finns inte

Ta Era motiv med nya ILFORD FP3 serie 2-filmen! När Ni framkallat och kopierat Er första rulle kommer Ni att förvånas över den lyster och skärpa Era bilder får.

Nya ILFORD FP3 serie 2 har ett oöverträffat fint korn och en fantastisk detaljupplösning.

förmåga. Dess hastighet är 125 ASA — en idealisk känslighet för både dagsljus- och blixtfoto. Med FP3 serie 2 får Ni bra bilder även om Ni felberäknar bländare/tid. Nästa gång Ni köper film — se till att det står ILFORD FP3 serie 2 på asken! Finns för alla format.

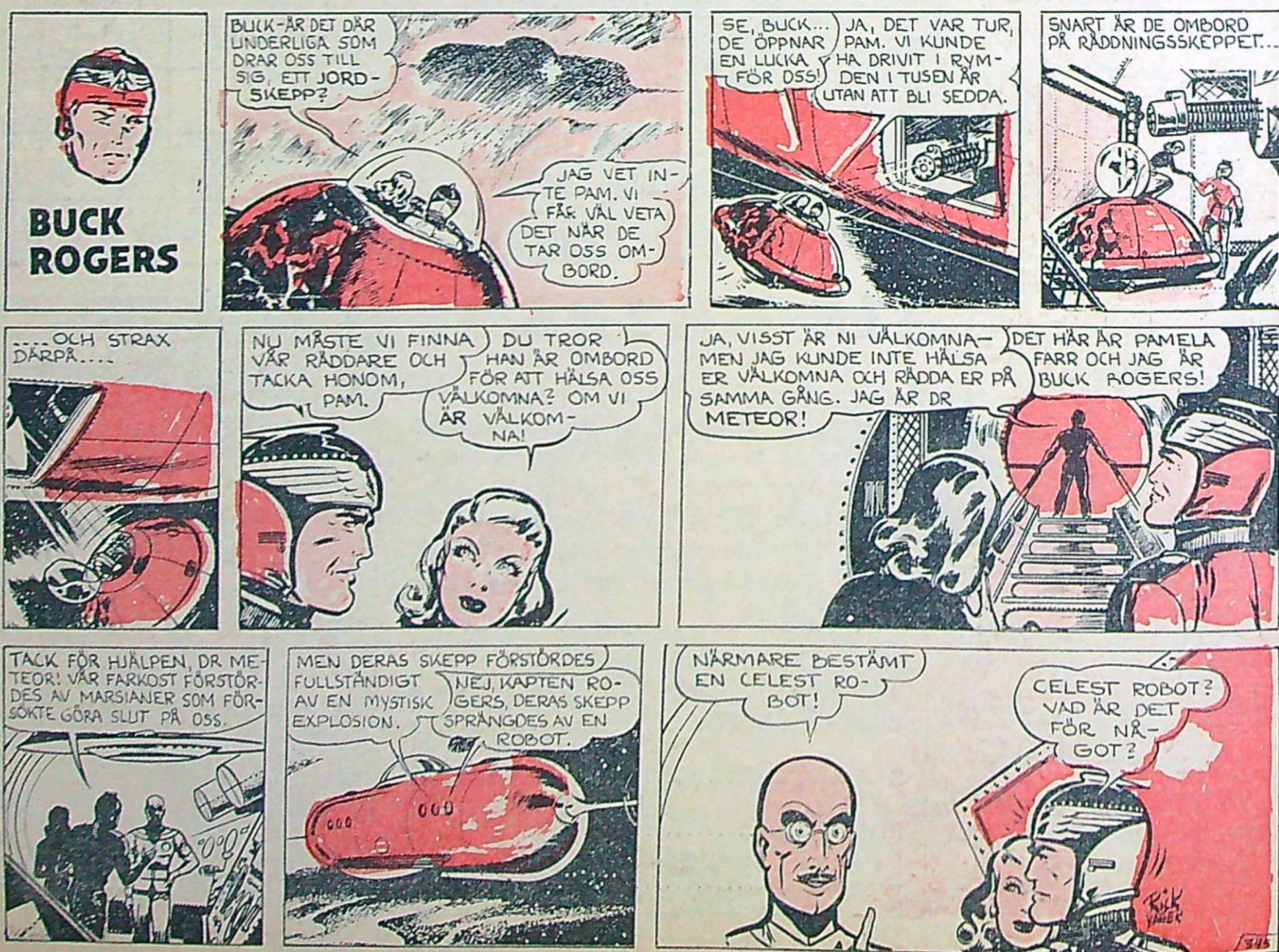
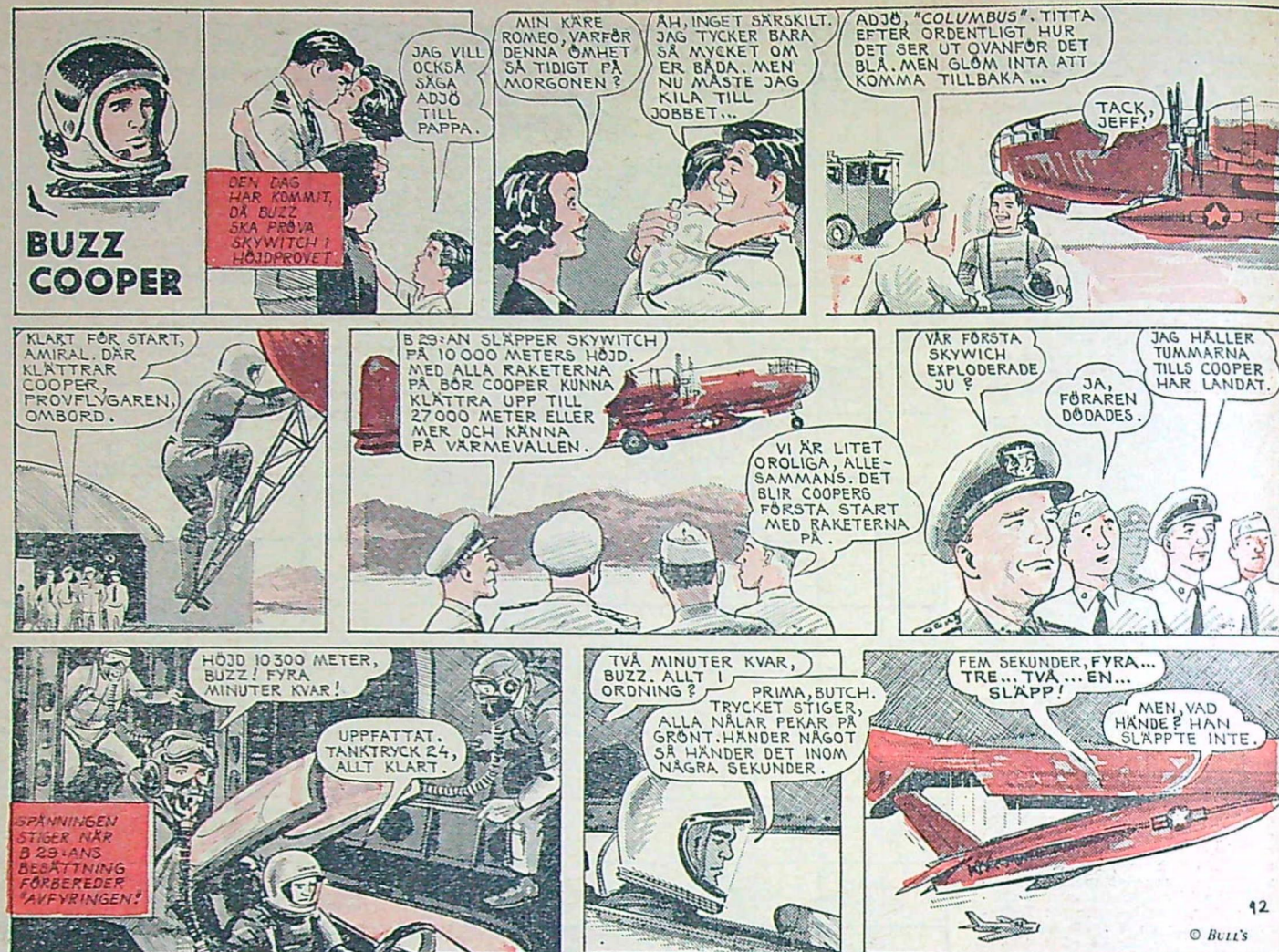
OBS! Om Ni vill ta i färg — begär ILFORDs nya färgfilm hos Er fotohandlare. **OBS!**



ILFORD KAMEROR

Välj en kamera ur ILFORDs nya kvalitets-serie — marknadens mest prisvärda! Här ser Ni nya ILFORD SM — småbildskameran med såväl automatisk som manuell inställning. Se den och övriga ILFORD-modeller hos Er fotohandlare!

DAGENS LEDANDE MÄRKE I FOTO — ILFORD



MOPED-BLINKERS

— helautomatiska, samma som på bilar.

Sats om 2 st blinkers, ordernr TI-025 Pris 24:—

Sats om 4 st blinkers (fram o. bak) ordernr TI-026 Pris 28:—

LÅNGSADEL

gär mopeden racerbetonad.

Mod. Sheriff, ordernr TI-080 Pris 43120

Mod. Indian, ordernr TI-081 Pris 481:—

Mod. TT-racer, ordernr TI-082 Pris 4160

Samtl. kompl. m. fästaneländningar.

BROMSLJUS

Godk. enl. nya mopedlagen. Kompl. anläggning mont. på 10 min. Ordernr EL-022

Pris 17:50

TT-STÖTDÄMPARE

med utsläppliggande fjädrar ger mopedens racerstil. Angiv. avstånd mellan fäst-hälen. Priser från 23:50 per PAR

Pris kpl 450:— netto.

"MOKICK"

Varför pedalstarta? Modernisera, montera kickstart på 10 min. Kick-sats finns till SACHS, ILO, PUCH och HUSQVARNA, mont. utan att motorn behöver tas ur ramen. Angiv. fabrikat. Prisexempel: SACHS, ILO, HVA kr 47150

KL-7 SUPER

RACER-FÖRGÄSARE

m. liggande trottell o. accelerationskolv — världens närmaste — passar alla moped-motorer. Angiv. fabrikat. Ordernr KL-7

Pris 46:— m. insugningsrör

GPM-GRAND PRIX SUPER

4 m/m HÖGRE

för högkompression, helt oöverträffade. Finns till alla fabri- kat även överdimensioner. Angiv. motormärke och typ. Priser per kpl. kolv 10:—

ILO SPRINTER

racermotorer 5,5 hkr för 50 cc racing med liggande och 3 växl. fälväxl. Leverans kompl. m. dämpare mm. Ordernr TS-50.

STÖRT-BÅGAR

— pollmodell, extra kraftigt ut-förande. Finns till bl. o. fjällande mop-eder Husqvarna 1955-61, Crescent och NV, Man-nark, NSU, Puch, DKW, Zündapp m. fl. Pris kpl 22:—

Mopeddäck jättebilligt

Enastående slitstarka

2x sort. — abot, skön-hetsfel. Köp nu för framtida behov. Priser:

23x2,00" 16:— värt pris 9:95

23x2,25" 17:50 " 10:95

21x2,75" 32:— " 19:95

STEFÅ FLYGTÄNDNING

driftsäker m. 100% iso-lation, blir aldrig överhet-tad och är särskilt tålig mot överbelastning. Har varmare gnista, därför lättare start. Kpl ombyggnads-sats

Pris 33:—

CYKLAR

Lyx herr- o. damcykel i högsta kvali-tet. Flygtöbl, rost-fria skärmar, kromade fälgar, 26" eller 28" hjul, frambrams.

Med belysning, VÄRT DIREKTPRIS

Herr 187150 Dam 197150

ELEKTRISKA DETALJER

Prisex. TÄNDPOLAR alla fabrikat 18:— BRYTARESATSER alla fabrikat 4:— KONDENSATORER alla fabrikat 3:25 TÄNDSTIFT alla typer 2:85 SÖKARELJUS för MOPEDER 11:60

MIC-robotpris

KOMPLETTA VEV-STAKAR m. lager 18:— KOMPLETTA VEV-PARTIER t. ex. Sachs — ILO — NSU m. fl. 42:50 1 HKR CYLINDER ex. Sachs — Puch m. fl. 40:— KOMPLETTA NOR-MALKOLVAR 0 f. alla dimensioner o. fabrikat 14:—

RACER-CYLINDERAR

till alla 50 cc mopedmotorer

Prisex. Sachs 37:50, Puch 37:50. Racercylindrar finns till alla fabrikat, 3-5,5 hkr.

Se i vår katalog.

SPRINTER GPM

super-racercylindrar f. Sachs, ILO, Hus-qvarna m. fl. Jätteinsug och topp-effekt.

SPARA PENGAR

köp direkt från oss. Bruksmoped m. Sachs-motor 795:— Eleganta racermopeder fr. 895:—

SLÖ OCH KRAFTLÖS MOPED?

Vår motorverk-stad sätter sting och krut i den. Kartaste lev. tid. Boringen 10:— + kalv. Vevl. renov. 7:50 + vevlager. Skicka in dina delar i dag!

GO-KART

"ITALKART Rekord 62"

med en eller två 100 cc RACERMOTORER 80-90 km/tim. Se vår katalog.

20% rabatt

ger vi på alla reservdelar och tillbehör för mopeder och mopedmotorer. Skriv efter katalog — se nedan.

SPARA PENGAR

köp direkt från oss. Bruksmoped m. Sachs-motor 795:— Eleganta racermopeder fr. 895:—

TT-KÄPOR

Tillv. av aluminium. Vindskydds-köpa i racer-modell. Fäster på strål-kostensers si-debultar.

Senaste modeller från 14:—

KUGGDREV TILL MOPEDER

350 olika sorter finns i lager. TÄVLINGSKEDJOR för moped och 50 cc racer. Högsta kvali-tetsstål m. dragbelastning om 2000 kt. Angiv. längd = antal länkar. Ordernr KE-2000. Pris 9:60

Vi bygger om din motor till en topp-trimrad 50 cc ra-cer.

Priser och övri-ga uppgifter finner du i vår katalog. An-lita specialister. Ar-betet utföres under garanti.

VERKLIGA KVALITETSGREJOR

i vår katalog finner du alla verktyg som en mopedist kan behöva —

Vilket mopedfabrikat har Du???

Beställ din egen reservdelskatalog på ku-pongen här intill. Katalogerna kostar 3:— per st för täckande av porto och omkostnader. Bi-foga betalning i frimärken samtidigt med att du sänder in kupongen i ett fullt frankerat kuvert.

Reservdelskataloger finns till följande fabrikat:

SACHS 1 växl. — SACHS 2 växl. — ILO FP 50 — ILO Piano — VICTORIA MS 50 — VICTORIA MS 51 — NSU — ZÜNDAPP 1954/56 — ZÜNDAPP 423 — ZÜNDAPP 428 — ZÜNDAPP SPORT 61/62 — PUCH — EX-PRESS — PILOT FM 50 — PILOT FM 504 — DKW — HVA Novalette 1953/54 — HVA Roulette — HVA Cor-nette — HVA Corona — ZWEIRAD UNION EM 50 — SILVERPILEN och GULDPILEN med flera.

Uppge rätt mopedfabrikat, typ och årsmodell.

Endast för användning på inhägnat tävlingsområde

+1000-tals

ANDRA TING FÖR MOPEDISTEN I VÅR NYA JÄTTEKATALOG

MOPEDÄGARNAS INKÖPSCENTRAL AB

Box 19 MALMÖ

Sänd mig omgående 100 sidig 50 cc RACER & TILLBEHÖRSKATALOG mot 1:50 i frim. plus RESERVDELSKATALOG över: 3:— kr i frimärken per reservdelskatalog bifogas.

Namn:

Adress:

Postadress:

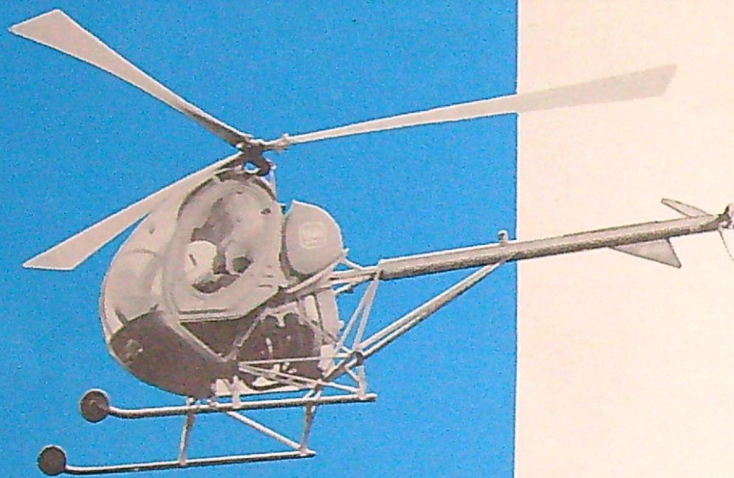
Mitt mopedmärke är:

Årsmodell: Typ:

TFA 12/62



i civilflygets tjänst...



Hughes 269 A

Den verkliga "ekonomi-helikoptern"

är särklassigt billig
i drift och underhåll.

Med en Hughes 269 A kan man
skaffa sig grundskolning för
privatcertifikat för ca 6.900:—.
Hughes 269 A är utrustad
med 3-bladig rotor
och en 4-cylindrig Lycoming-
motor på 180 hk.

Morane-Saulnier

Detta 3-sitsiga rese- och skolflygplan
är marknadens prisbilligaste helmetall-
flygplan. Det finns i två versioner,
dels Rallye "Club"
och dels den starkare och
lyxigare "Super Rallye".
I standardutrustningen för båda
versionerna ingår bl.a.
hydrauliska stötdämpare samt
dubbelkommando med
dubbla gasreglage.

*Skriv eller ring för närmare
upplysningar till generalagenten:*



Svenska Aeroplan AB, Norrköping
KUNGSÄNGENS FLYGPLATS • TEL. 011/60042