

TEKNIK FÖR ALLA

7 – 21 SEPT
19
1966
PRIS 1:75 INKL OMS
I DANMARK 3:50 INKL OMS
I NORGE 3:50
I FINLAND Fmk 1:95



TFA PROVKÖR SAAB V4
ROSLAGSLOPPET

PHÖNIX-DRONT
BYGG BÅTEN SJÄLV!

NÄR NI KÖPER STÄMJÄRN



Se till att det står HACKMAN & CO på skat...



...så att Ni är säker på att få ett högklassigt stämjärn!



Begär att få WOODPECKER — en finsk kvalitetsprodukt från Hackman & Co. Stämjärnet är tillverkat i hårdat vanadinstål och Rockwelltestat. I brettets nederände finns ett märke av testslaget — en garanti för att stålet har rätt hårdhet. WOODPECKER har dessutom skaft som ger perfekt arbetsgrepp och finns med brett från 3 mm till 50 mm. I alla välsorterade järnaffärer.



WOODPECKER



FORD FAIRLANE

TEKNISK SPECIFIKATION

MOTOR: Attacylindrig fyrtakts vätskekyld V-motor med stötstängsmanövrerade toppventiler. Cylinderdiameter 101,6 mm, slaglängd 72,9 mm, slagvolym 4 739 cm³. Kompressionsförhållande 9,3/1, maxeffekt 200 hk SAE vid 4 400 varv/min. Max vridmoment 39,5 kpm SAE vid 2 400 varv/min. Motorns litereffekt är 42,1 hk SAE per liter slagvolym. Kolvmedelhastigheten vid 4 000 varv/min är 9,72 m/sek.

KRAFTÖVERFÖRING: Fords automatväxellåda Cruise-O-Matic med hydraulisk momentomvandlare. Växellådan är trestegs, utväxlingarna från 1:a till 3:e växeln är 2,46, 1,47 och 1,0/1. Back 2,0/1. Slutväxeln är av hypoidtyp och har utväxlingen 3,00/1.

HJULUPPHÄNGNING, FJÄDRING: Fram individuellt upphängda hjul med spiralfjädrar, typ McPherson. Bak hel axel med längsgående, halvelliptiska bladfjädrar och Panhardstag. Dubbelverkande, teleskopiska stötdämpare runt om.

STYRNING: Snäckskruv med kulmutter. Utväxlingen 29,4/1 ger vänddiametern 13 m, antal rattvarv mellan fulla hjulutslag var 5 1/2.

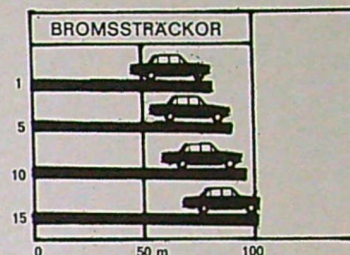
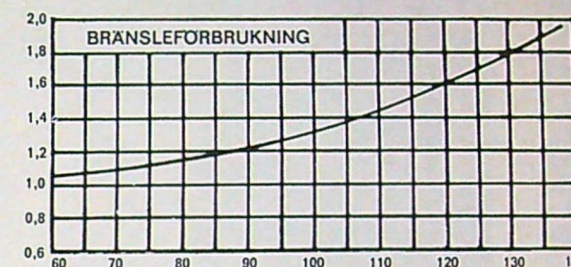
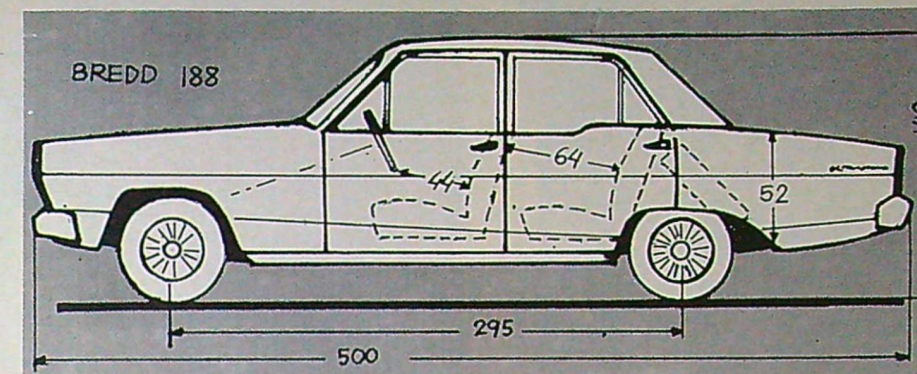
BROMSAR: Hydrauliska trumbromsar runt om, trummornas diameter är 25,4 cm, och totala friktionsytan (bromsbandsyta) är 1 100 cm². Handbromsen är mekanisk, fotmanövrerad och verkar på bakhjulen. Diagrammet visar bromssträcken från 100 km/tim i provbänk.

sarna bra för bänkprovet med upprepade bromsningar från 100 km/tim. Men en snabb inbromsning från 170 km/tim på motorväg var allt som behövdes för att man skulle få en kraftig avmatning. Trumbromsar med servo kan nog vara bra ibland, men för en så pass tung bil som Fairlane skulle man önska sig skivor. Mer kritik: rattutväxlingen är enorm. Det vill till ett fruktansvärt vevande på ratten i stadstrafik. Servostyrning och mindre utväxling hade varit på sin plats. En annan sak som tyder på kortsynthet från konstruktörssidan är att vindrutetorkarna börjar lyfta från rutan redan i 120 km/tim.

BÄST PÅ SNABBA VÄGAR

Vi anser att Ford Fairlane 500 kommer bäst till sin rätt på snabba, förhållandevis raka vägar. Automatlådan gör den behaglig i stadstrafik, men man saknar servostyrning. På plusidan noterar vi den viskande gången och de goda utrymmena, på minussidan den dåliga körställningen och bromsarna.

För den som kör långt och är beredd att betala de relativt dryga bensinkostnader som en motor av Fairlanes storlek drar med sig tror vi att bilen kan röna stor uppskattning. Som turnébil eller dragbil för t ex en husvagn torde den vara utmärkt tack vare automatlådan, den starka motorn och de goda utrymmena.



ÖVRIGT: Förgasaren är av tvåportstypen (Ford), tanken ligger bak och rymmer 75 l. Elsystemet är på 12 volt, växelströmsgeneratorn lämnar max 570 watt. Batterikapaciteten är 70 Ah. Däck 7,35x14" slanglösa.

DATA & PRESTANDA

FÖRHÅLLANDEN: Fint sommarväder med övervägande torra vägar. Premiumbensin på 98 och 100 oktan användes. Ingen skillnad märktes.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade 50 vid 50, 70 vid 70, 92 vid 90, 101 vid

100, 111 vid 110, 120 vid 120, 130 vid 130, 140 vid 140, 150 vid 150 och 160 vid 160 km/tim

TJÄNSTEVIKT: 1 510 kg. Viktfördelning fram/bak 55/45, effektlastningen vid tjänstevikt 13,2 kg/hk SAE.

MAXIMIHASTIGHET: Ca 178 km/tim. Automatlådan växlar från 1:a till 2:a vid ca 50 km/tim, från 2:a till 3:a vid 90–100 km/tim.

BULLER: Vid 100 km/tim var ljudnivån 71 dB (A) med stängda ventilationsfönster och med öppna 73 dB (A). Vid toppfart 78 dB (A), samtal i hög fart möjligt.

ACCELERATION:
0–50 0–80 0–100 8–120 km/tim
3,2 7,9 12,9 10,3 sek

FORD FAIRLANE

Tillverkare: Ford Motor Company, Dearborn, USA

Generalagent: Ford Motor Company AB, Stockholm

Pris på gatan: Med automatlåda 25 933 kr, med manuell treväxlad låda 24 404 kr.

Skatt: 306:— + 40:—

UNDERHÅLL:

Oljebyte i motorn efter 1 000 mil
Oljebyte i växellådan behövs ej
Oljebyte i bakaxeln behövs ej
Byte av oljefilterinsats efter 1 000 mil
Rundsmörjning behövs ej
Sommarolja SAE 20 W/20
Vinterolja SAE 10 W
Helårsolja multigrade SAE 10 W/20
Service på drygt 100 orter i Sverige



RESERVDELAR PRISER:

Fabriksny servicemotor 3 090:—
Komplett sats kolvar 392:—
Avgasventiler m/fjädrar 188:—
Cylinderlockspackning per styck 20:—
Komplett kopplingslamell 155:—
Komplett avgasanläggning 215:—
Sats bromsbackar m/nya belägg 158:—
Stötfångare fram 430:—, bak 280:—
Stötdämpare fram 89:—, bak 89:— per styck
Framskärm olackerad 410:—
Bakskärm olackerad 590:—
Framdörr olackerad 840:—
Bakdörr olackerad 840:—
Komplett kylarmaskering 270:—
Vindruta la nöl 700:—
Strålkastarsats 20:—
Fälgar per styck 60:—

Dykarflaggen ska alltid vara hissad när dykning pågår. Det är en internationell signalflagga som innebär att fartyg ska passera dykplatsen med lägsta möjliga fart och helst med stoppad propeller.



Alla som är fullt friska kan lära sig dyka. Alla som kan lära sig dyka har dock inte omdöme nog att kunna dyka riskfritt. Själv dykningen är nog inte så svår — vad som är svårt är att hålla huvudet kallt i varje situation. Att kunna följa säkerhetsföreskrifterna rigoröst — och sist men inte minst — att alltid veta och aldrig tro i samband med dykningen.

A och O vid dykning med aggregat är att känna sin materiel. Det är självklart att man bekantar sig med den på grunt vatten — helst i bassäng — innan man ger sig ut på fritt vatten. Det gäller inte bara andningsaggregatet, utan även gummidräkten som är obehaglig att ha på för den ovane.

AGGREGATET

Det finns flera typer av andningsaggregat. Luftapparaten är den enda som kommer ifråga för sportdykaren. Syrgas- och blandgasapparater är komplicerade att handskas med för en amatör. På alla typer av lufttuber finns angivet hur mycket luft tuben rymmer och hur långt ned man kan dyka med aggregatet utan risk. Köp alltid utrustningen i en affär med resurser att ge kvalificerad rådgivning och med ansvar nog att sälja den typ av utrustning som passar er. Laborera för all del aldrig med hemmagjord utrustning.



I förra numret berättade vi om sportdykningens grunder och i detta andra och sista avsnitt om sportdykning behandlas utrustning, säkerhetsföreskrifter etc.

DYK MED OMDÖME!

Text RONNY SAMUELSSON
Foto REIJO RÜSTER

Det finns alltför mycket bra litteratur vad det gäller sportdykning för att det här ska löna sig att närmare gå in på hur luftaggregatet fungerar och gränserna för dess användning. Böcker att rekommendera är Gunnar Nordanfors' DYK utgiven på Teknik för Allas förlag och Gösta Fahlmans ATT DYKA. Det bästa ni kan göra är att gå igenom en dykarskola samtidigt som ni studerar någon av böckerna. På så sätt får ni också en möjlighet att upptäcka vad för utrustning ni vill ha innan det är dags att köpa den.

Under årens lopp har flera olika typer av dräkter utvecklats. Den vanligaste typen nu är den så kallade våtdräkten. Det finns hela dräkter som täcker alla utsatta delar av kroppen, och halvdräkter som bara täcker själva bälten.

Vi nordbor lever under bistra klimatiska betingelser. De dagar som uppmuntrar till bad är lätt räknade på våra breddgrader. Ytemperaturen i



svenska vattendrag överskrider sällan mer än 4 månader om året 15 grader. På 30 meters djup håller sig temperaturen konstant på ca 4 grader. Det säger sig därför självt att den som vill ägna sig åt sportdykning på allvar bör skaffa sig en heldräkt.

De moderna våtdräkterna har många fördelar. Dels är de enkla att använda — de behöver inte luftas ur — dels värmer de effektivt. De är gjorda av poröst material. De suger upp vatten som snabbt värms upp av kroppen och sedan fungerar som luften i en ylletröja. Med en våtdräkt går det bra att dyka mitt i vintern, då för övrigt vattnet är som klarast. Man bör dock vara ganska rutinerad för att ge sig på att dyka i vintertid.

KONTROLLERA ALL MATERIEL

Innan ni ger er i det blöta med andningsaggregatet ska det kontrolleras på land. Känn efter att andningsmotståndet inte är för stort. Andas med långa djupa andetag och med korta häftiga. Kontrollera var reglaget för reservluft sitter och att det bekvämt kan nås.

Därefter är det dags att gå i bassängen. Först på den grunda delen, där kamrater eller instruktör på bassängkanten kontrollerar att ingen luft läcker ur aggregatet. Håll andan och ligg still så hör ni själv om det fräser om tuben.

Pröva sedan att lägga er på magen på botten. Har ni bara badbyxor på er sjunker ni vid utandning och flyter upp vid inandning. Med en smula övning

lärt ni er snart att hålla lagom med luft i lungorna för att stanna på önskad nivå.

Därefter kan det vara lagom att börja simma omkring. Andas med lugna, jämna andetag. Under tidigare övningar med snorkel har ni lärt er att hålla balansen i vattnet utan att ta händerna till hjälp. Händerna behövs för att sköta luftaggregatet med — och senare när ni dyker på fritt vatten för att handskas med redskap och för att arbeta med.

Rör er flitigt uppåt och nedåt när ni övar i bassänger. Öva kullerbyttor i vattnet, ta av masken och lär er blåsa såväl aggregatets munstycke som masken ren från vatten. Alla dessa övningar kan ske riskfritt i klart vatten och under övervakning. I fritt vatten är kunskaperna nödvändiga. Masken kan få sig en törn och läcka vatten. Bitmunstycket kan slitas ur munnen.

Kom ihåg att öva utandning under uppstigningar. Även från ganska ringa djup kan man råka ut för lungsprängning, om man ger sig upp till ytan för snabbt med fulla lungor.

TRYCKUTJÄMNING

I huvudet finns flera hålrum som står i kontakt med den omgivande luften genom trånga kanaler. Om kanalerna är tilltäppta till det hålrum som kallas innerörat, kommer trumhinnan som hindrar passagen mellan ytter- och innerörat att buktas inåt av vattentrycket en bit under vattnet. Detta tryck orsakar svåra smärtor i öronen.

Genom att svälja luft med stängd mun eller täppa till näsan och blåsa hårt kan man vidga kanalerna och jämna ut trycket. Då släpper genast smärtorna. Hjälper inte dessa åtgärder kan man gå upp mot ytan en bit och så långsamt dyka nedåt igen. Skulle ingenting hjälpa kan det hända att kanalerna är tilltäppta på grund av en förkylning eller liknande. Då är det bäst att avbryta dykövningarna några dagar tills förkylningen släppt.

PÅ FRITT VATTEN

En erfaren sportdykare ger sig aldrig till att dyka utan sällskap. Vad som helst kan inträffa som gör er beroende av snabb hjälp. Det bästa sättet att utöva sportdykning är att vara medlem i en dykarklubb. I sportdykarklubben kan ni tillsammans skaffa er utrustning som en ensam person svårigen har råd att skaffa sig. Dessutom har ni möjlighet att tillgodogöra er andras erfarenheter och delge andra era egna.

UTRUSTNING

Förutom dräkt och andningsaggregat behöver dykaren följande utrustning:

Dykarkniven kan verka snöbig men är dykarens oundgängliga verktyg. Den använder han för att skära sig loss med om han skulle råka trassla in sig i något, för att bryta loss föremål med och för tusen och en andra uppgifter. Kniven ska ha en bred och stark klinga. Den sitter lätt åtkomlig i en slida på låret och sitter ordentligt fast i slidan utan att vara svår att få loss.

En annan viktig del av utrustningen är djupmätaren. En dykare måste kunna lita på djupmätaren, precis som en flygare måste kunna lita på höjdmätaren. Speciellt vid dykning på större djup är det viktigt att hålla reda på såväl djup som dyktid för att inte drabbas av dykarsjuka.



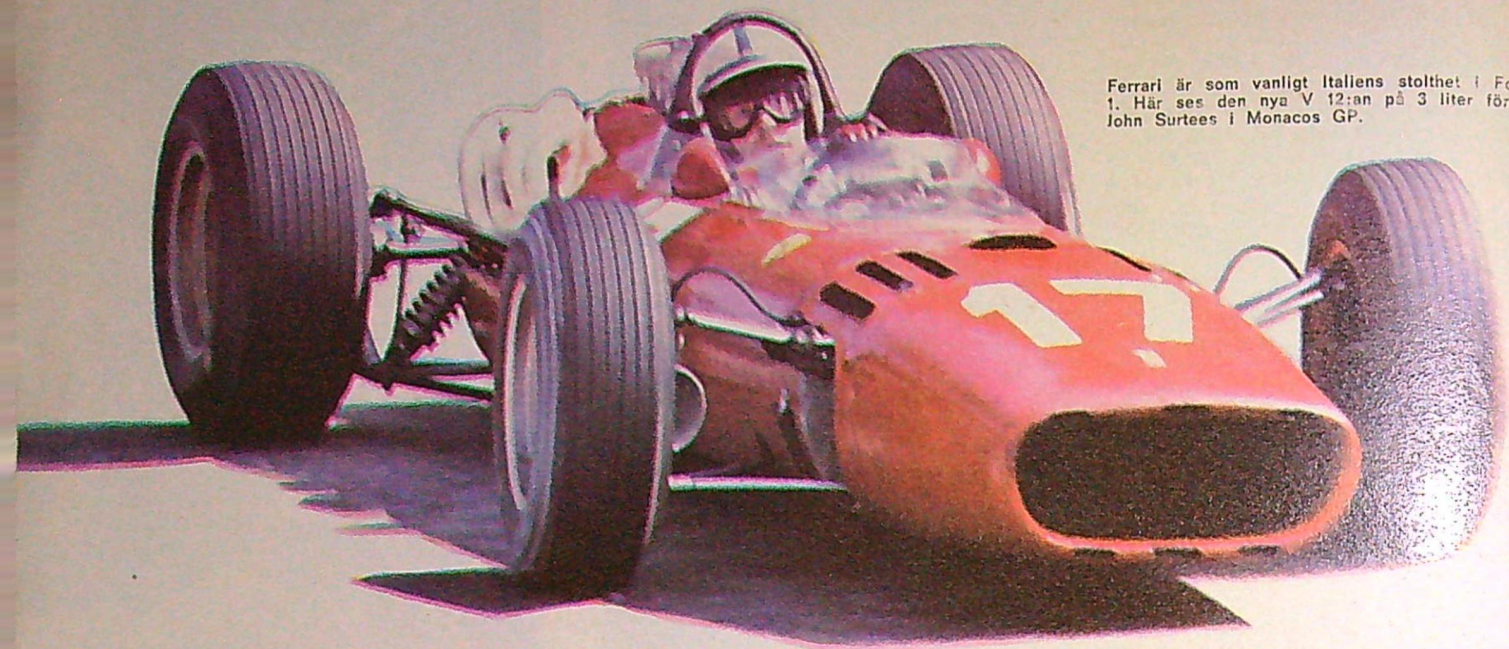
Bara att ta på sig luftaggregatet rätt är en konst som måste läras. Här är det en av eleverna i Stockholms Grodmansskola som får instruktion.



Kontrollera att luftapparaten fungerar ordentligt på land. Andningsmotståndet får inte vara för stort, och reglaget till reservluften ska vara lätt åtkomligt.

Man kan säga att dykaren har två livbälten. Det ena är viktibältet, det andra flytvästen. Viktibältet används för att väga av dykaren under vattnet. Det består av en eller två remmar och ett antal vikter. Hur många vikter som behövs, beror på dykdjupet och den egna vikten. Det ska ha ett säkerhetsspänne, så att det snabbt kan lossas om dykaren behöver gå upp till ytan. Flytvästen ska kunna blåsas upp med en kolsyrepatron vid behov. Flytvästen används bara i yttersta nödfall, men är ett nödvändigt komplement till den övriga utrustningen.

(Forts på sid 35)



Ferrari är som vanligt Italiens stolthet i Formel 1. Här ses den nya V 12:an på 3 liter förd av John Surtees i Monacos GP.

ITALIEN - bilsportens förlovade land

Italienarnas insatser på bilsportens område har i en lång följd av år varit betydande och av stort värde för den mer "civila" bilindustrin. Det är därför glädjande att kunna konstatera att det dödsläge den italienska bilsporten befunnit sig i, nu ser ut att övergå i en ny period av sjudande aktivitet och triumfer.

Jag tror på italienarna, de kommer med stormsteg inom bilsporten. Det är bla därför som jag skrivit kontrakt med ett italienskt racerstall! Jonathan Williams, 24-årig engelsman och en av världens ledande förare i Formel 3 förklarar sig. Han har just nobbat de engelska storstallen för ett litet italienskt, nämligen de Sanctis.

Svaret ger en uppfattning om situationen i racervärlden just nu. Italien är på väg mot en ny storhetstid inom bilsporten både på bil- och förarsidan. Den förra storhetstiden upphörde på 50-talet, då svåra ekonomiska förhållanden effektivt kvävde racersporten samtidigt som dödskrascher på kort tid utplånade den legendariska förartrion Eugenio Castellotti, Alberto Ascari och Luigi Musso. Italiensk bilsport gick ner för



Lancia Fulvia Coupé HIFI är Italiens framgångsrikaste rallybil för närvarande. HIFI-utförandet av Coupén känner man igen genom att alla vagnarna är signalröda med en långsgående blå-gul fartrand, stallets officiella färger.

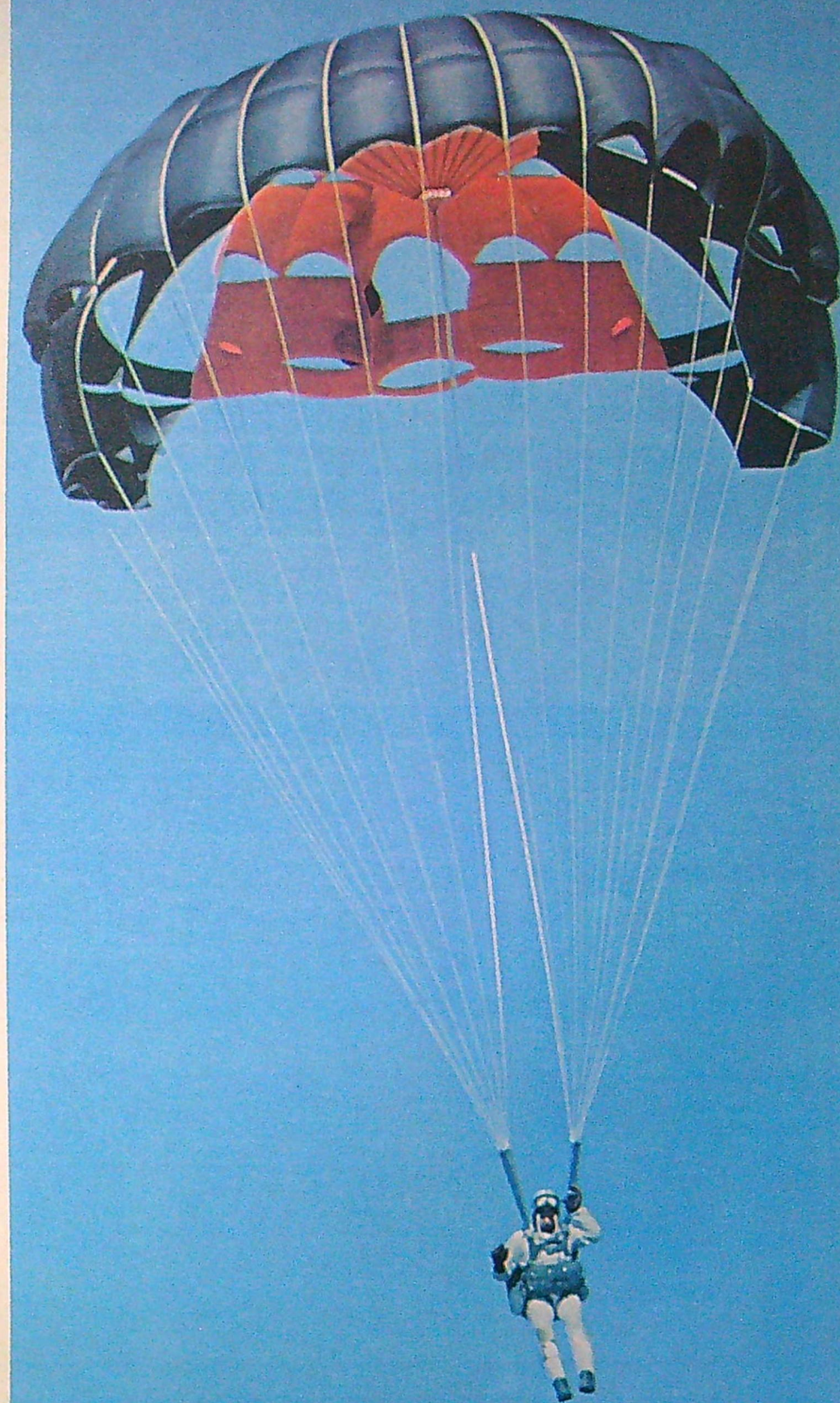
De flesta människor skulle hoppa med fallskärm endast om det gällde livet, men det finns ett halvt tusende människor i Svenska Fallskärmsklubben som tillbringar sin ledighet med att hoppa från 2 000 meter eller mer. Fallskärms hopp är en sport och när vi besökte Gryttjoms gamla militärflygfält pågick SM. För att vinna Svenska Mästerskapen i fallskärms hopp gäller det att kunna beräkna var man ska slå ner och kunna landa mitt i en stor måltavla utlagd på ett fält. Dessutom ska hopparen kunna utföra ett stillhopp med vissa voiter och rörelser, ungefär som simhopp, innan han låter fallskärmen veckla ut sig.

Tävlingsfallskärmarna som hopparna använder sig av är styrbara och har en egen hastighet. Skärmen är sydd i väder och några saknas i bakre delen av skärmen. När hopparen med skärmen sjunker pressar luftdraget fallskärmen framåt. Skärmen är styrbar och hopparen kan med armarna bestämma var fallskärmen ska svänga.

Principen för ett hopp är följande: Hopparen bestämmer själv var han ska hoppa ut och beräknar avståndet till måltavlan, sin egen fart, vindstyrka och riktning. Han böjer knäna och hoppar ut. Det är ingen risk att han slår i flygplanet för han har själv samma fart och innan den minskat har hopparen hunnit falla neråt. Armar och ben spärras ut symmetriskt och han lägger sig så i luften att han ser landningsplatsen. Hopparen svankar med ryggen och drar i utlösningshandtaget när han nått önskad höjd, 600 meter är lägsta tillåtna höjd, annars hinner man inte utlösa reservfallskärmen. Tidigare har det varit en nästan total tystnad men sedan fallskärmen utlösts hörs vindbruset. Fallhastigheten är 40 meter i sekunden vid fritt fall. Han närmar sig det stora krysset som är utlagt på landningsgropens sand, och genom att dra i styrlinorna som öppnar styrklaffar kan han rikta in sig mot målet. Risken är att hopparen för att landa mitt i måltavlan öppnar för mycket på styröppningarna och får för hög hastighet vid nedslaget. Vid normal landningshastighet känns det ungefär som att hoppa från 1,5 meter, men försöker hopparen komma närmare centrum riskerar han benbrott om farten ökas för mycket.

En tävlingsfallskärm kostar omkring 2 000 kr och reservfallskärmen 400. Dräkten och störhjälmen får man betala omkring 250 för. Uppstigningarna kostar omkring 25 kr. I stockholmstrakten finns det omkring 150 hoppare och varje sommar och vinter anordnas nybörjarkurser. Nu i sommar har det varit 17 nybörjare varav 4 flickor. Man behöver inte vara atlet för att utöva sporten, det räcker med att uppfylla samma medicinska krav som för körkort. För nybörjare finns det hoppställningar där man kan träna alla de väsentliga rörelserna. Det händer väldigt sällan att de som en gång börjat träningen lägger av på grund av att de blir rädda.

Det är lika svårt att packa en fallskärm som att hoppa med den. Hopparen packar själv sin fallskärm, men under uppsikt av en packare med packningscertifikat. En tävlingsfallskärm väger ungefär 12 kg, sedan tillkommer vikten för reservfallskärmen, höjdmätaren och klockan, sammanlagt ungefär 5 kg.



Hopparen kommer seglande ner mot måltavlan med benen framsträckta för att ta emot stöten, som blir lika kraftig som vid ett hopp från 1,5 m. Fallskärmen är full av hål i bakkanten som ger den en egenfart framåt. På sidorna finns reglerbara klaffar som gör skärmen styrbar.

ARCHIMEDES E-30 MARK III

Den sista motornyheten från Electrolux blev E-30 Mark III, som är den tredje, förbättrade modellen av den första svenska "stora" utombordsmotorn. Crescent har nu övertagit tillverkningen av både denna och övriga Electrolux-utombordsmotorer.



DATA

Archimedes E-30 Mark III är en tvåcylindrig vattenkyld tvåtakare med en slagvolym på 400 cc. Effekten är 31 hk vid 5500 v/min. Cylinderdiametern är 62 mm och slaglängden 66 mm. Den uppmätta vikten för motor med lång rigg var 53 kg. Motorn har frigång, framåtgång och back, anslutningar för fjärrreglage och fjärrstyrning samt inbyggd växelströmgenerator på 1275 W som med hjälp av en tillbehörsats kan utnyttjas för batteriladdning. Bränsletanken rymmer 23 l och oljeblandningen i bränslet är 2,5 procent.

PRIS

Archimedes E-30 kostar i handstartutförande och med kort rigg 3595.—. Finns även i elstartutförande.

RESERVDLAR OCH TILLBEHÖR

Propeller, lättmetall, vit standard 85:80, drevsats 215.—, växelhuskåpa 287:60, två kolvar med ringar och bultar 76.—, packningssats 15:20, topplockspackning 1:20, startsnöre 3:75, startfjäder 10:55, bygelskruvar 15:25, enspaksreglage 125.—, 10 fots kablar 100.—, bränsletank 148.— och slang 16:65.

UTOMBORDARTEST

Av TFA:s TESTLAG

Text STIG SANDELIN

När Electrolux för ett antal år sedan lanserade den första "stora" svenska utombordsmotorn så blev detta något av en sensation. Det var inte bara det att man satsade på något så rejält tilltaget som en 25-hästare, utan främst det förhållandet att man bröt totalt med hävdvunnen svensk snurretillverkningstradition. En svensk snurra var en tingest av brons och gjutjärn, tillverkad för att hålla i en mansålder och så okomplicerad att t o m en bysmed i ett underutvecklat land kunde klara reparationerna.

Archimedes-versionen hette då A-250. Den var utförd i lättmetall, hade modern amerikansk design, var lika högvarvig som tidigare Archimedes- och Penta-motorer var lågvarviga och förbluffade expertisen genom suveränt låg bränsleförbrukning och aktningssvård rästyrka. Motorn var också avancerad i andra avseenden. Den var konstruerad enligt vändspolningssystemet, ett spolningssystem som bl a framgångsrikt använts på europeiska motorcykelmotorer.

A-250 var så stark att Electrolux började studera amerikanska hästkrafter och fann att Archimedes-hästar var betydligt kraftigare än amerikanska OMC-hk. Detta plus en del smärre förändringar ledde till att modellen döptes om till E-30 och klassades för effekten 29,1 hk.

E-30 blev alltså pionjären för en ny svensk snurreepok. Den var först-lingen och som sådan led den också av barnsjukdomar. E-30 var högljudd och vrenskades gärna när det gällde tomgångsvarvet.

En ny modell kom där barnsjukdomarna opererats bort. Det var en bra motor, robust och bränslesnål, men den kunde göras ännu bättre. Så kom någon månad innan Electrolux tröttnade på snurrebranschen E-30 Mark III, en motor, som till exteriören skiljer sig ganska litet från föregångaren, men som förbättrats i en del avseenden. Effekten är höjd

till 31 hk vid 5500 v/min och den kanske intressantaste nyheten är att den tidigare Bing-förgasaren ersatts med en effektiv Dellorto-förgasare.

Vi har tidigare testat både modellerna I och II och vi kan bara konstatera att nya Mark III-motorer vara det slutgiltiga utvecklingskedet och att tidigare irriterande moment har eliminerats. Förbättringarna är många. Motorn har försetts med choke och kan nu betecknas som lättstartad. Cylinderkonstruktionen är ny och förbättrad och motorn verkar nu gå jämnare än tidigare och tomgången ger inte några som helst anledningar till klagomål.

Tidigare hade E-30 en markant sidodragningstendens, speciellt när det gällde små och lätta båtar. Detta har nu eliminerats genom att riggen momentkompenserats så att propellerens vridmoment inte blir märkbart. Propellerurvalet har också utökats genom att propelleraxeln nu har en standarddiameter som lämpar sig för även vissa märken specialpropellrar.

En nyhet är också att enspaksreglage av typ Morse nu finns för E-30. Vi använde ett reglage av denna typ och fann det fungera utan kritik. Den enda anmärkningen skulle möjligen vara att kåpan är litet väl stor och reglaget därför blir onödigt skrymmande.

E-30 följer gammal svensk snurretradition i det avseendet att motorn är ovanligt ren till sin exteriör. Man har satsat på enkelhet därför att Electrolux-motorerna fortfarande har en stor u-landsmarknad, där man skyr komplicerad teknik. För den svenska konsumenten innebär exportinriktningen den fördelen att motorn är ytbehandlad efter tropikstandard. Den är epoxilackerad, bultar och dylikt är genomgående av rostfritt material och skyddsmålningen har skett före monteringen. Lackeringen skyddar alltså också fogarna när det gäller insidorna.

räkning tillfälligtvis och Enzo Ferrari deklarerade sin vana trogen, att nu fick det vara nog med tävlandet. Han skulle lägga ner sin racerverksamhet.

Det var nu industrin trädde in i bilden. Kolossala pengar pumpades in i sporten, Fiat blåste liv i Ferrari, miljonären Orsi i Maserati. Det nationella bilförbundet började en nyrekrytering av unga förartalanger. För att nå så många som möjligt gick man in för billiga racerklasser. Ett av de första exemplen var Formula Junior, en s k fattigmans-klass där bilarna byggdes på billiga standardvagnsdelar.

FJ, som instiftades 1957, blev omedelbart en stor succé. Småfirmor som Stanguellini upplevde en ny vår och flera verkligt lovande förarämnen kom fram, bland dem Giancarlo Baghetti och Lorenzo Bandini. Tyvärr upptäcktes formeln snabbt av utländska (läs: engelska) fabriker som med rätt kapitalinvestering kunde överta ledningen och

Techno och det försprånget lär man inte släppa ifrån sig!

En annan nationell tävlingsklass, den s k Monza 875, bygger på delar från luftkylda Fiat 500. Klassen är mycket populär bland nybörjare även om bilarna inte är fullt så snabba som K250. Vid italienska mästerskapen i Vallelunga den 27 februari hade segraren i K250, Pattono Picchi, 102,531 km/tim på sitt snabbaste varv mot 92,571 km/tim för Montagnani i Monza 875. CRM och Thiele är de två dominerande märkena i klassen.

Men F4 och Monza 875 till trots är Formel 3 den fattigmans-formel som håller det stora greppet kring publik och förare. Här har man trots mördande konkurrens från engelsmännen hängt med riktigt bra. Det är främst de Sanctis som visat framfötterna, firman för vilken engelsmannen Jonathan Williams kör.

De Sanctis håller till i Rom där man,

lådan, en fyrväxlad Colotti, är densamma för bägge bilarna.

Andra F3-märken som kommer att dyka upp på de kontinentala banorna i år är de Tomaso, Foglietti, Nova, Wainer samt Stanguellini. Av dessa kör Stanguellini fortfarande med Fiat-motor. Årets modell är en formskön kopia av Ferrari F1, men den misspöds tyvärr av ett kolossalt luftintag på karosens översida.

En mycket intressant kombinationsvagn för F2/F3 svarar ingenjörgruppen hos BWA för. Teamet har gjort avsteg från den annars, åtminstone i Italien, konventionella linjen med rörarm och framställt ett chassi av aluminiumplåtar. Materialet är vikt i formen av ett U, så att föraren mer eller mindre ligger i ett badkar. Chassit har dubbla väggar som fyller funktionen av bränsletankar. Hela konstruktionen styvas upp av tre metallspant, ett i framvagnen, ett bakom förarsätet och ett bakom



Abarth har under många år varit Italiens stolthet när det gäller små tävlingsbilar. Produktionen omfattar standard-, sportbilar och prototyper. Oftast är de baserade på Fiat, men även Simca förekommer.

effektivt ströp de fattiga italienska märkena.

Istället började italienarna med egna, nationella formler. Ett exempel är K250 eller Formel 4 som den kommer att heta internationellt när den i höst får sin officiella klassning av FIA. Den är baserad på serietillverkade motorcykelmotorer om högst 250 cc. Klassen är snabb — en vagn har klockats för 219 km/tim — och billig. För omkring 8 000:— svenska kronor har man en körklar bil. K250 har slagit otroligt i Italien och är nu på väg att erövra Europa, bl a Sverige.

Dominerande märke i klassen är Techno, byggd av Formel K-specialisten Technocart i Bologna. Det är ett mycket elegant bygge med rörarm och individuell framhjulsupphängning. Bilen har riktigt racerutseende med låg, halvliggande körställning, är utrustad med skivbromsar och har med en 28 hk Ducati-motor en toppfart kring 180 km/tim.

I sammanhanget kan nämnas att engelsmännen redan tagit upp konkurrensen med italienarna i form av den nyligen introducerade Johnny Walker Special. Men än så länge dominerar

delvis understödda av en grupp anonyma finanshajar, framställer utomordentligt förmågliga bilar. En av orsakerna till firmans stora framgångar är att man tidigt anammade den engelska skolan med individuell fjädring runt om och motorn bak. Man kopierade helt enkelt de bästa vagnarna, företrädesvis då Lotus och Brabham. Resultatet är att årets bil är en blandning av Brabham m/66 och Lotus 41. Bilen har rörarm och är chassimässigt mycket genomtänkt. Det märks speciellt på bakvagnen där hjulvinklar och uppfästningsanordningar utprovats oerhört noggrant.

De Sanctis var också den första italienska firma som insåg att Ford Cosworth var det enda tänkbara motorvalet i F3. I år har man köpt den nya Cosworth MAE på 106 hk, samma som bl a Picko Troberg har i sin nya Brabham.

Ett annat intressant F3-bygge är Antonucci, gjord i Trieste av bröderna med samma namn. Den är visserligen inspirerad av de Sanctis men har klämare chassi och en Ford-motor som trimmats av herrarna själva. Men växel-

motorn. Det främre spantet fyller också funktionen av pedalfäste.

Vad gäller ratten har man använt sig av ett ganska originellt arrangemang. Istället för att på engelskt vis använda ett spant i sittbrunns framkant som instrumentbord och rathållare, har man byggt en liten konsol mitt på golvet på vilken instrumenten travats ovanför varandra. Konsolen toppas av ratten.

Idén är kul och praktiskt såtillvida att förare lättare kommer ner i bilen. Men återigen förlorar bilen mycket av styvheten i sidled, vilket ju är den stora fördelen med chassin av den här typen. Nåväl, framtiden får väl utvisa konstruktionens värde.

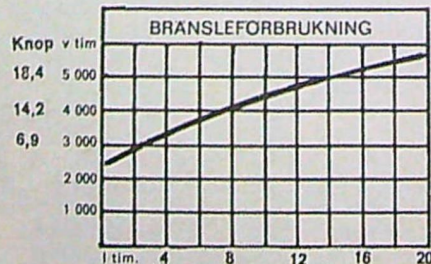
I F3-versionen används en Ford Cosworth MAE som sitter bak i en sidlutning på 30°, detta för att minska totalhöjden.

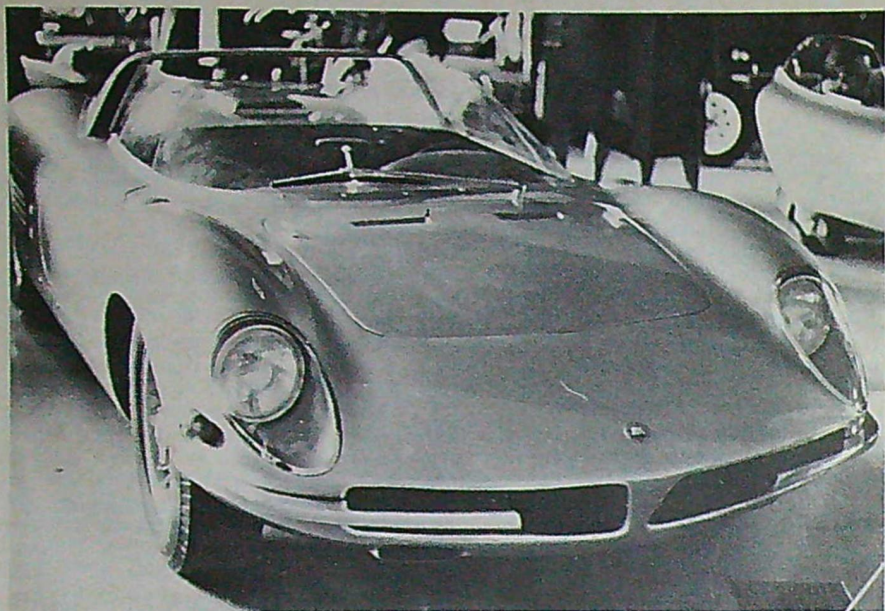
I Formel 1 har Italien representerats med stor framgång av Ferrari; två VM-titlar, erövrade 1961 och 1964, vittnar om att engelsmännen inte varit allena-rådande på Grand Prix-banorna.

Nu gäller det en ny Formel 1, där slagvolymen (reglerna trädde i kraft den 1 januari i år) höjts från 1500 till

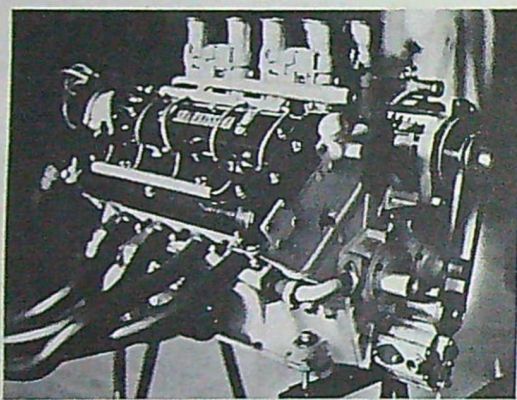
PROVRESULTAT

Provet utfördes med en Mustang campingbåt med en längd av 4,70 m och en bredd av 1,85 m. Båtens tomvikt är ca 200 kg. Med två personer ombord noterades en fart på 18,4 knop. Motorvarvet var då 5000 v/min och bränsleförbrukningen 12,6 l/tim. Ljudnivån uppmättes till 93 dB (A) vid fullgas. Utan kåpa var ljudnivån 101. Vit standardpropeller — 12×12 3/8" användes.





Serenissima, ett av världens dyraste sportvagnsprojekt, hör till de udda märkena i den italienska bilindustrin. Den finns bara i ett fåtal exemplar som byggts för den rike greve Volpi, närmaste vänner. Lyx i varje detalj, emblemet på nosen är faktiskt gjort av guld!



Serenissima-motorn kommer kanske att vinna större ryktbarhet än bilen den var avsedd för. 3 000 cc och drygt 300 hästkrafter i ganska mild trimning gör att den passar till dagens Formel 1. Det fanns i alla fall McLaren sedan hans Ford-motorer rasat i VM-poäng hittills.

ITALIEN – bilsportens . . . (Forts fr föreg sida)

3 000 cc. Och Ferrari är naturligtvis med från början. Redan i vintras kunde man visa upp två helt nya vagnar, bägge utrustade med V12-motorer av olika utförande. Den ena, som har ett kolossalt fint vridmoment och passar korta banor typ Monaco, ger 360 hk mot högfartsmotorns 400 hk. Bilarna har chassin av modernaste typ, konstruerade av engelsmannen och stallföraren Mike Parkes. Det rör sig om helbärande aluminiumkarosser där motorn utgör en del av den bärande enheten!

Men Enzo Ferrari nöjer sig inte med V12-motorer, understödd av Fiat har han byggt en ny V16 — ju fler cylindrar, ju fler hästkrafter! Tydligt är med andra ord att italienarna siktar på en FI-dominans genom Ferrari. Ett mål som tydligen inte är helt orealistiskt just nu!

Ett annat märke som upplever en halv come back i FI är Maserati. Firman som lade ner sin tävlingsverksamhet i slutet av 50-talet har nu utvecklat sin gamla 3-liters V12-motor för engelska Cooper.

Motorn som ger 375 hk används bl.a. av Joakim Bonnier i årets förar-VM.

På racersport- och GT-vagnsidan har den italienska produktionen utvecklats högst avsevärt. Abarth, Ferrari, de

Tomaso, de Sanctis gör samtliga bilar som redan satt sina spår i resultatslistorna på kontinental racersportvagnslopp. Abarth har ju sin 2-liters V8 på 190 hk, den debuterade redan förra året i backtävlingar med stor framgång och bättre kommer det att gå nu när man fått fram ett ordentligt chassi. Det kan nämnas att motorn troligen är en utvecklingstyp för Formel 1, dvs Abarth dyker kanske upp i Grand Prix-leken vad det lider!

De Tomaso är den kanske intressantaste av italienska firmor idag. Den ägs och drivs av argentinarerna Allesandro de Tomaso, som backas finansiellt av sin fru, mångmiljonärskan Isabell Haskell. Ja, numera har även Ford stött till medel — det är ju som bekant ett företag med resurser.

I alla händelser, just nu har de Tomaso färdigställt en kolossalt elegant racersportvagn för Carroll Shelby's räkning. Det är en mycket intressant konstruktion eftersom den har ett chassi typ Lotus Elan, dvs av ryggradstyp. Motorn är en 4,7-liters Ford V8. Karossen är ritad av Shelby-Fords chefsdesigner Peter Brock.

De Sanctis siktar in sig på de mindre sportvagnsklasserna och har framställt en mycket elegant bil där motorfästena

passar för Ford. Denna motor finns nu i utföranden från 1 100 till 2 000 cc. Samma är fallet med de Tomaso, hans numera världsberömda Vallerlunga-modell med ryggradschassi finns i racersportutförande med motorfästena för just Fords raka fyra.

Även bland Grand Turismo-prototyperna kommer Italien mera laddat än någonsin. Vid sidan av Ferrari kommer också märken som Lamborghini, Serenissima, Bizzarini och Iso, samtliga med klara segerchanser i den hårda konkurrens som GT har att bjuda idag med motståndare som amerikanska Ford.

Lamborghini Miura är den kanske mest intressanta vagnen av dem alla. Den har nämligen en 4-liters V12-motor monterad transversalt bakom förarsätet! Resultatet är givet, man får bättre tyngdpunktsfördelning samtidigt som greppet på bakhjulen ökar högst avsevärt. Effekten är 430 hk och det räcker för toppfarter i klass med Fords 320 km/tim!

En annan intressant GT-prototyp är Serenissima. Den är finansierad av den italienska ädlingen och mångmiljonären greve Volpi, ursprungligen en av männen bakom ATS-fiaskot. Volpi var den förste att dra sig ur ATS (därtill beordrad av sin moder som ansåg att sonens affärskamrater förde ett diskutabelt och tyvärr alltför uppmärksammat nöjesliv!) och för att trösta sig drog han igång sitt eget privata projekt. Det som fick namnet Serenissima.

Serenissima har hittills producerat en typ, modell 358/V Torpedo. Den är uppbyggd kring en V8-motor på 3,5 liter och 340 hk vid 7 800 v/min. Vagnen har rörram och femväxlad låda av egen konstruktion. Den är ännu inte tävlingsprovad men expertisen anser vagnen mycket lovande, speciellt Fangio som provkört Serenissima på Monza-banan!

Ett intressant projekt som just kommit till stånd svarar Alfa Romeo för. Firman har nämligen byggt en V8-motor, vilken byggts in i bakvagnen på ett helt nytt chassi med individuell fjädring runt om. Med tanke på firmans tekniska resurser och erfarenhet kan man vänta sig att den här bilen blir en sensation den dag den debuterar på tävlingsbanan.

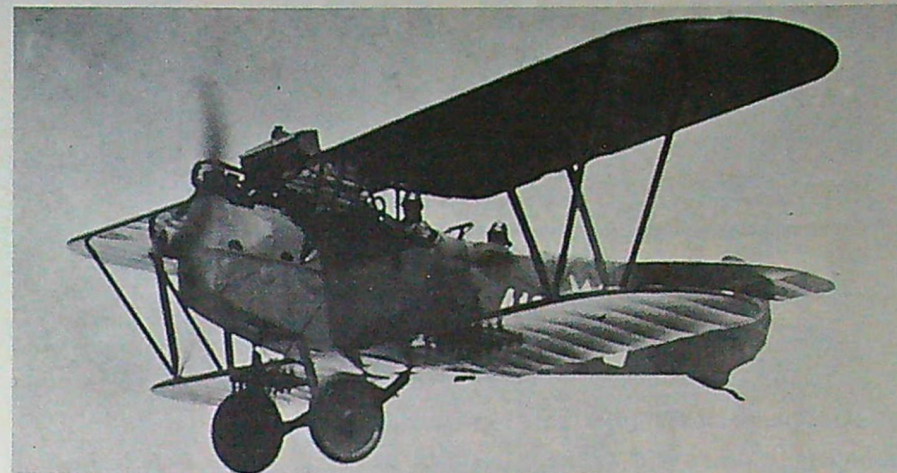
I standardvagnslopp har Italien kommit starkt, främst genom Lancia, Alfa Romeo och Abarth som i år siktar in sig på standardvagns-EM. Abarth dominerade ju EM-starten på Monza och bör ta hem lilla klassen med marginal. I den stora blir det duell mellan Alfa Romeo och engelska Ford Lotus Cortina, en fight som Alfa leder för närvarande.

I rally har Italien haft ganska litet att säga till om på senare år. Först i fjol skedde en förändring. Då började Lancia sticka upp i större sammanhang, firman ledde ett slag EM-serien och det var genom olyckliga omständigheter som man så småningom förlorade mästarskapet till BMC. I år kommer man igen, Lancia har engagerat utländska förare, bland dem svensken Ove Andersson. Firman tävlar med sin Fulvia coupé, en framhjuldriven bil med utmärkt väghållning. Andra respektive förstaplaceringar i Monte Carlo — respektive Blomsterrallyna vittnar om det.

Det är med andra ord framåt för Italien på alla fronter. Ska vi våga gissa på en ny storhetstid? Expertisen tror på det.

PHÖNIX-DRONT

AV BJÖRN KARLSTRÖM



Phoenix-Dront inköptes i åtta exemplar till Sverige, varefter ett femtontal licenstillverkades på Malmen utanför Linköping. Sparmann flög själv i det första exemplaret. Här en Phönix O4.

Den österrikiske flygingenjören Gabriel sade upp sin anställning som överingenjör hos Albatros Werke Johannisthal (Berlin) vid första världskrigets utbrott och reste hem till sitt fosterland. Där startade han Oesterreichische Albatros Flugzeug Werke GmbH, Stadtlau, Wien XXI, och strax därpå ytterligare en flygplansfabrik Phönix Flugzeugwerke — med samma adress. De två koncernerna samarbetade så att serieproduktionen lades på Phönixfabriken medan Ö-Albatros stod för forskning och experimentverksamhet.

Totalt byggde Phönix-fabriken 1 084 flygplan under kriget. Antalet fördelades på 22 olika typer från Albatros B1 (licensbygge) med 140 hk Hiero eller 160 hk Mercedes-motor med ett mellanspel av Brandenburg-typer (licens) till rena Phönix-modeller av egen konstruktion.

Av dessa kom de två senaste typerna, Phönix C1 (Typ 6) och Phönix D1 (Typ 8) till Sverige efter krigsslutet. Det var en demonstrationstur under ledning av chefskonstruktören Sparmann (som senare grundade Sparmanns Flygplansfabrik på Stora Essingen, Stockholm), Kapten Perini och arktiske upptäcktsresanden Dr Konig som sträckte sig från Wien över Berlin, Köpenhamn, Stockholm och Kristiania (Oslo), som tillförde vårt blivande flygvapen de första moderna krigsflygplanen.

Färgbilden visar typ 6 — senare benämnd Phönix-Dront — och av den typen inköptes åtta exemplar och avtalades om licenstillverkning av ett femtontal exemplar som skedde vid Malmen.

Smeknamnet Dront är förknippat

Namn och flygplanstyp:
PHÖNIX 6

Data: (220 hk Benz)

Spännvidd 11,0 m, längd 7,53 m, höjd 2,95 m, vingkorda (övervingen) 1,7 m, (undervingen) 1,5 m, vinggap 1,59 m, staffling 0,64 m, vingyta 29 m², propellerdiameter 2,9 (fabrikat "Sigma") tomvikt 795 kg, tillsatsvikt 250 kg, flygtid 3 tim (170 l bränsle), toppfart 160 km/tim, stigtid till 1 000 m 3 min 15 sek, stigtid till 4 000 m 30 min.

med flyghumorn. Dronten (Fam Di'didae) var en icke-flygande duvfågel med klumpig kropp som levde på några av öarna i Indiska Oceanen. Fågeln utrotades av sjömän, som fann det lätt att proviantera på öarna eftersom man helt enkelt "plockade" de markbundna fåglarna — som dessutom var nyfikna och sällskapliga — och efter år 1761 finns det inga levande exemplar kvar. Allt som återstår är några skelettdelar, teckningar och beskrivningar.

Eftersom flygplanet var klumpigt till både utseende och flygförmåga, fick det sitt öknamn, som numera är mer känt än flygvapenbeteckningarna A1, O4 och O5.

I Sverige var Drontarna i tjänst under åren 1921—1930. Ursprungligen var maskinerna utrustade med den österrikiska Hiero-motorn (240 hk) men de i Sverige byggda erhöill Benz (220 hk) och senare Isotta Fraschini (260 hk) och Hispano-Suiza (300 hk). Av de 24 C1 Dront som var i tjänst fanns det 10 st utrustade med 300 hk Hispano-Suiza (A1), 12 st med 240 hk Hiero och Benz 220 hk (O4) och två st med 260 hk Isotta Fraschini (O5). Toppfarten var på resp plantyper A1=190 km/tim, O4 160 km/tim och O5 180 km/tim. A1 hade dessutom 600 meter bättre topphöjd än de övriga 4 000 m.

Beskrivning av PHÖNIX 222 (Typ 6) C1 (enl 1919 års Jane's All the World's Aircraft).

Första leveransen till österrikiska flygvapnet skedde den 2 mars 1917 och den sista, första oktober 1918, sedan totalt 110 exemplar byggts.

Phönix C1 blev österrikiska flygvapnets standardplan för patrullflygning. Däri ingick såväl spanings- som eskort-, bomb-, attack- och sambandsuppdrag. Sedan radioutrustning (telegrafi) installerats utökades planets arbetslista med artilleri-eldledning.

Att maskinen var ett efter dåtida räknestickor utmärkt 2-sitsigt stridsflygplan bevisas av att det bland annat med spanaren löjtnant Barwig vid akterkulsprutan fällde Italiens flygare nummer ett, major Baracca som sina 34 luftsegrar till trots fick bita i gräset.

Normalbeväpningen utgjordes av två luftkylda Svarzlose M17 kulsprutor. Den ena var monterad i flygkropp-

pen på vänster sida om motorn. Den var synkroniserad med propellern via ett Zapanka synkroniseringssystem som drevs från kamaxelns akterände.

Den rörliga kulsprutan var monterad på en vridbar ring som löpte runt aktertrummet och var försedd med en balanseringsfena för att motverka vindtrycket mot pipan.

För att öka spanarens syn- och skjutfält hade flygkroppens översida dragits så högt upp att den nästan låg i plan med övervingen. Härigenom blev bakkroppen ansenligt hög och fungerade som fena, varför planet akterut endast hade ett aerodynamiskt balanserat sidroder. För att minska de döda vinklarna i spanarens skjutfält hade stabilisatorn placerats ovanpå kroppen, nästan i höjd med kulsprutan.

Flygplanet var helt byggt i trä på fyra huvudlongeronger. Klädseln på flygkroppen och stabilisatorn var plywood, medan vingarna och de rörliga stjärtplanen var dukklädda. Motorn var placerad något till vänster om mittlinjen och riktad så den drog aningen åt höger för att motverka propellerns vridmoment. Motorns vattenkylare — av fabrikat "Hifa" — var placerad ovanpå övervingen och försedd med jalusiklaffar på framsidan för reglering av kylningen. Jalousin manövrerades av föraren med hjälp av ett dragreglage, en pianotråd med pålött handtag som löpte i ett kopparrör från sidan av förarplatsens utsida upp till kylarens högersida.

Enligt österrikisk praxis var gasreglaget till motorn placerat på höger sida i sittrummet.

Under förarstolen låg huvudtanken för bränslet. Den rymde 150 liter och från den pumpades bränslet upp i en falltank om 20 liter i vingbaldakinen med hjälp av en av motorn driven pump.

De radioförsedda planen hade antingen en av motorn driven generator som samtidigt levererade ström till de elektriskt uppvärmda överallerna, eller en vindkorsdriven generator monterad på vänster undervinge. Den var samtidigt hastighetsmätare.

Spanarens säte var fällbart och durken kunde höjas för att förbättra hans möjligheter att manövrera kulsprutan — den höga flygkroppen till trots.

HOPP OM SM

Många drömmer om nätterna att de svävar mellan himmel och jord. Några gör det i verkligheten. Med granna tävlingsfallskärmar hoppar Svenska Fallskärmsklubbens medlemmar och försöker genom att styra skärmen landa vid ett bestämt mål.

Text ANDERS SLATIS Foto BENGT WESTLUND



Målgropen är nära men hopparen är på låg höjd och för att nå fram till centrum öppnar han mer av fallskärmen för att höja sin fart och riskerar att landa för snabbt och bryta ett ben.

Fallskärmens packning är livsviktig, och hopparna måste packa sin skärm under kontroll av en packare med certifikat. Hopparen har en vindtät overall, störhjälm och kängorna med stöd för vristerna kan bli användbara. Reservfallskärmen och instrumenttavlan med höjdmätare och klocka sitter på magen. Många har med sig en kniv för att i nödfall kunna skära loss sig om de trasslat in sig i fallskärmen.

Markören rusar fram för att sätta en vimpel vid hopparens nedslag, några meter från krysset.



Roslagsloppet blev i år ett strålände, välregisserat fartevenemang i solsken och svag vind. Havsloppet från Öregrund till Åland och tillbaka blev däremot rena båtmasakern i hård vind och grovsjö. Ett trettiofotal båtar var anmälda till havsloppet, som i år även ingår i VM, tjugo startade, fyra kom i mål . . .

Övre bilden: Sven Zettergren förde årets vinnande ekipage i Roslagsloppet. Den spetsiga 8,10 m långa Bogbåten debuterade i Nyasloppet där den också tog hem segern. Navigatör var Lars Boghammar och båten har konstruerats av Tage Boghammar. Ett veritabelt vrålåk som klarar långt över 50 knop med sin 400 hästars Ford-motor.

T v: En av de båtar som debuterade i Roslagsloppet var Halvor Rosenbaums Tiger Cub. Med denna djupt V-bottnade plywoodbåt placerade sig Rosenbaum på andra plats i sin klass.

Flygkaptenen Georg Stensson och mtb-navigatören Gustaf Taube vann största utbordarklassen med en Glaston V-172 och två 110 hästars Mercury. Båt 150.

T v: Åke Westerlund vann havsloppet med sin Coronet 21, utrustad två Volvo-Penta Aquamatic på vardera 135 hk.

Hundrahästarnas uppgörelse i näst största utbordarklassen vanns av Börje Lindholm med välkända, pålitliga Fjordling 17, som än en gång inhöstade en klassegger. Båt 101.

Einar Tehler — SAS-pilot — vann den minsta inbordarklassen i Roslagsloppet med sin Smuggler. Ett snabbt, lätt racerbetonat ekipage. Båt 234.

Även i år blev Roslagsloppet ett solskensevenemang. Startfältet var det största hittills och omfattade närmare 100-talet fartåk — många av dem racerbetonade till den yttersta gränsen av vad turistbåtsreglerna tillåter.

Banan var i år knepigare än tidigare. Sjön är alltid krabb i Stockholms hamninlopp på grund av båtsvall. Redan strax efter starten havererade en Fjordling ordentligt — och ändå är detta en båt som tål det mesta — och den krabba, toppiga sjön vid Söderarm blev orsak till att en Finmar-båt rände in i en väg, tvärstoppage och slungade ut besättningen, som maktlöst såg sin egen båt löpa amok när den rusade omkring dem i allt snävare cirklar. De fiskadets dock upp av Roslagsloppsveteranen Bosse Lindström, som trots tidsförlusten vid räddningsbragden klarade konststycket att vinna sin klass.

Haverierna var många, men båtar, besättningar och motorer utsätts också för väldiga påfrestningar. Även om vädet är vackert och sjön i stort sett är lugn uppstår dock situationer som frestar hårt på ekipagen. I en sådan här tävling drar man ogärna ner farten för ångbåtssvall och resultatet blir svindlande luftfärder, omskakade besättningar och ett hållfasthetsprov på båten som överträffar allt vad en vanlig båtförare kan tänkas utsätta sin farkost för.

Små ekipage och stora motorer dominerade i år Roslagsloppet. En del båtar är praktiskt taget konstruerade just med tanke på att köra Roslagsloppet. En del har överlistat reglerna — som i princip är ganska hårda — genom att förlänga båten med hjälp av ett par lādliknande akterplan och därmed fått båten klassad för större tillåten motoreffekt. Trots detta kunde man konstatera att typiska, storserietillverkade "turistbåtar" som Fjordling och Glaston hävdade sig utmärkt.

Snabbaste båt i Roslagsloppet blev den av Sven Zettergren rattade Bogbåten — kanske den första "stora" svenska båt som konstruerats direkt med ledning av de utländska havslöppen. Konstruktören, Tage Boghammar, har en gång själv möblerat om i rekordtabellerna och i föl var det meningen att två Bog-båtar skulle ställa upp i Englands stora Offshore Po-

Text STIG SANDELIN
Foto REIJO RUSTER

FARTFEST OCH BÅTMASSAKER

wer Race. Han hade otur den gången, men hans nya vrålåk vittnar om en fortsatt vilja att köra hårt även på främmande vatten. Med denna 8,10 m långa lättmetallbåt, utrustad med en Ford-motor på 400 hästar, körde Sven Zettergren den 130 distansminuter långa tävlingssträckan med medelfarten 45,7 knop. Det betyder att båten är god för farter långt över 50 knop.

Några andra resultat: I klass XT, utombordare 1 000—1 650 cc, vann Börje Lindholm/Jan Anderberg, Stockholm, med en Fjordling 17 med 110 hk Mercury. Klass YT, cylindervolym över 1 650 cc, vann Georg Stensson/Gustav Taube, Stockholm, med Glaston V 172 och två Mercury 110 hk, i klass 1T, inbordare 1 300—2 000 cc, vann Einar Tehler/Lars Tehler, Stockholm, med Smuggler, Aquamatic 135, i klass 3 T, inombordare 3 000—4 500 cc, Bo Lindström/Ingemar Sjögren, Spånga, med en Ockelbo S 19 och två Aquamatic på 135 hk vardera.

HAVSLOPPET

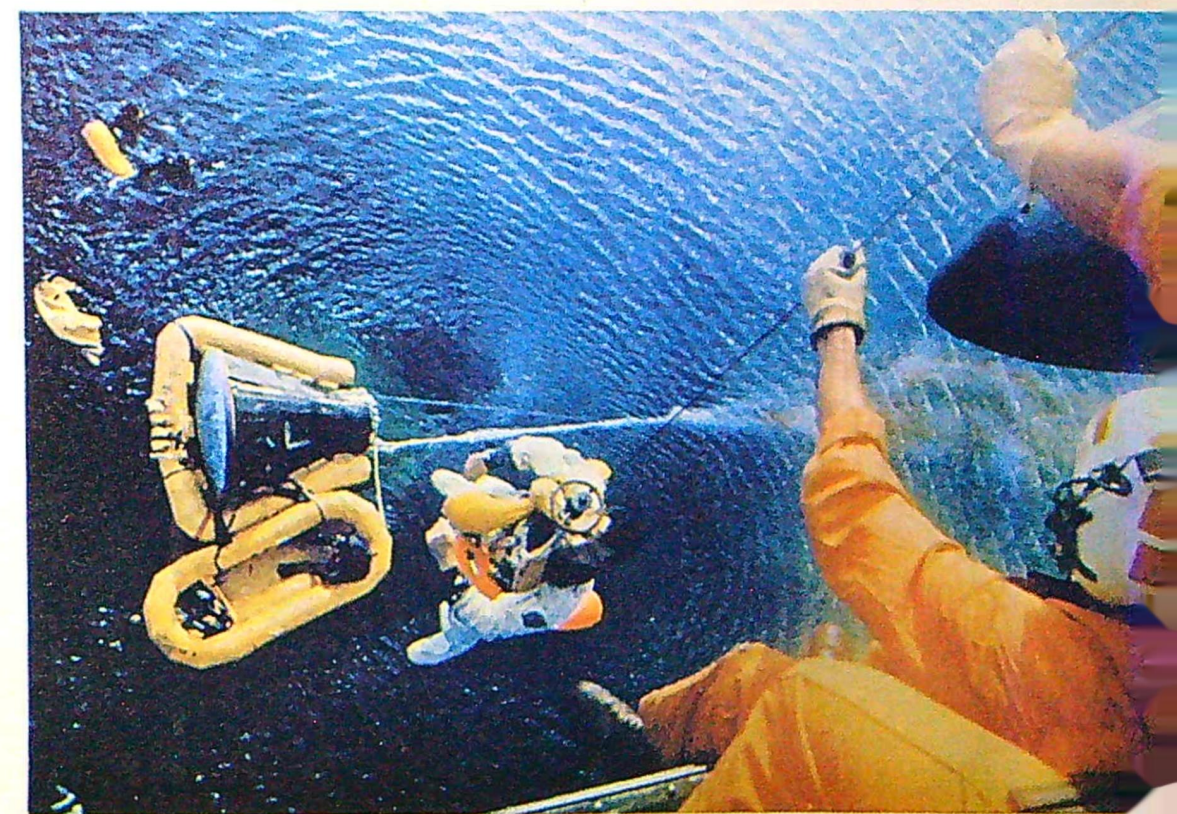
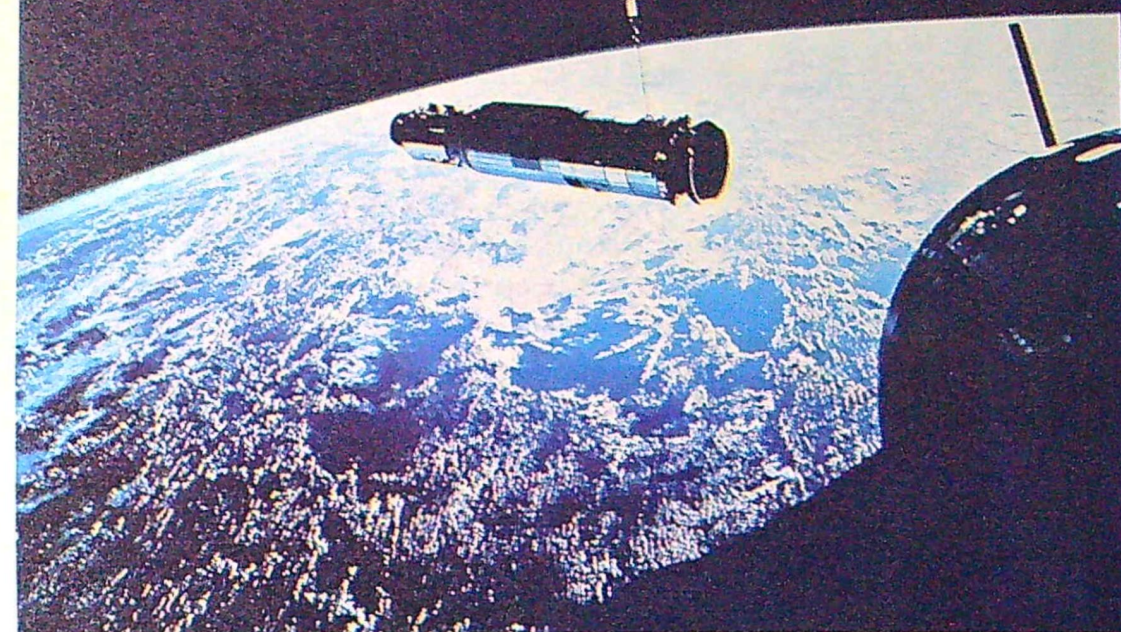
Havsloppet gick i rena busvädet med regn och vindar mellan 10—12 sekundmeter. Tävligen blev rena båtmassakern och av 20 startande kom bara fyra i mål. Roslagsloppsveteranen Åke Westerlund vann det oerhört hårda och dramatiska loppet. Medelfarten var 25,9 knop. Båten var en Coronet 21 med två Aquamatic 135. Finländaren Kurt Aspelin blev tvåa i VM-klassen med sin Fairy Huntress och de övriga två som klarade pansen var Åke Malm, likaledes med en Coronet och Bengt Allskog med en Ockelbo 21. Detta är båtar i 6-metersklassen och båtar mindre än så fann snart att de inte hade på havet att göra.

Havsloppet gav belägg för den misstanke som många haft. Satsningen på små båtar med överdimensionerade "krutpaket" i aktern ger förvisso chanser i Roslagsloppet när vädrets makter är villvilliga, men att starta med sådana båtar i ett verkligt havslopp under hårda förhållanden är orealistiskt. Det är inte för inte som en sexmetersbåt anses liten i de stora utländska löppen.

Tanken bakom turistbåttävlingsformen är att dessa lopp ska köras med vanliga (Forts på sid 35)

GEMINI 10

Färdlederna på det här
 kartblad är från den
 första Gemini-färden,
 den 12:e fredagsfärd
 mellan den 18:e
 och 21 juli i år.
 På måndagen den 18:e
 startade Gemini-10 med
 astronauterna John Young
 och Michael Collins från
 Cape Canaveral. Den Agena-
 delen, som Gemini-10
 skulle följa och kopplas
 samman i rymden, sköts
 upp och en halv timme
 senare följde Gemini-10.
 Omkring
 10 minuter efter start
 hade Gemini-10 hunnit upp och
 kopplats samman med
 Agena-delen. För första
 gången användes en
 "matrakets" motor för att
 öka den bemannade
 kapsels manövrerbarhet.
 På 300 km höjd tändes
 Agenas raketmotor och
 förde de hopkopplade
 farkosterna till 760 km höjd,
 alltså högre än någon astro-
 eller kosmonaut tidigare
 varit. Under Collins 40 min
 rymdpromenad utförde han
 som förste astronaut ett
 "arbete" i rymden utanför
 kapseln, då han med hjälp
 av sin rymdpistol simmade
 över till en Agena från
 ett tidigare rymdskott —
 Agena-8 — och hämtade en
 låda med samlat rymdstoff.



Text CARLERIC GÖRANZON Foto NASA

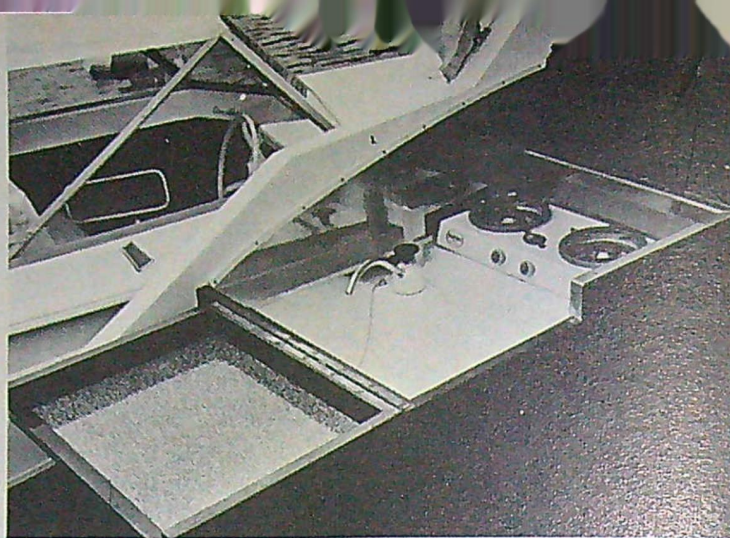
På 300 km höjd över jordytan närmar sig Gemini-10 Agena-10 för att dockas ihop. Dockningsproceduren, som man använder sig av i Gemini-projekt, är densamma som kommer att användas vid Apollo-projektet — tre astronauter tur och retur månen. — Första bemannade Apollo-kapseln ska enligt beräkningarna skickas upp på en fjortondagarsfärd runt jorden redan före årsskiftet, men innan dess planeras ytterligare två Gemini-skott. Det är John Young som här hissas ombord i en helikopter från hangarfartyget Guadalcanal. Vi ser också flytkragen anbringad runt kapseln. Landningsplatsen var i Atlanten cirka 800 km öster om Florida. Astronauterna lyckades med konststycket att landa kapseln inom 5 km från den punkten. På stora bilden är dockningen mellan Gemini-10 och Agena-10 genomförd. Fotot är taget genom det ena av Gemini-kapsels två kabinfönster. För att underlätta dockningsmanövern är Agena-delen utrustad med ett positionsljus i toppen av en mast vid den trattformade del där Gemini dockas in.

Båttesten.

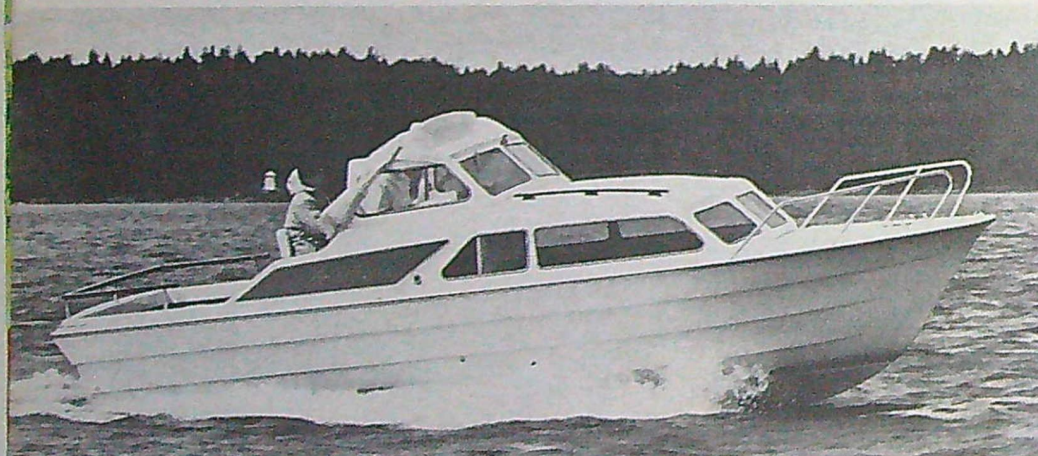
Av TfAs testlag

NORLIGHT

Norlight är inte någon billig båt om man ser till slutsumman. Den är däremot så stor och rymlig att den utan överdrift kan betecknas som ett semesterhem till sjöss. Denna tvåtonsbjässe har så stora utrymmen att sex personer kan övernatta ombord och en viss avskildhet är också möjlig mellan sovutrymmena. Det är också en synnerligen sjövärdig båt, som mycket väl bör kunna användas vid öppna kuster och i utskärgårdarna.



Norlights pentry är inrymt i babordsstolen och omfattar gasolkök, diskho med färskvattenkran och skåputrymmen. Sittbrunnen är väl tilltagen. Akterdäcket är stort, öppet och rymligt. Stuvningsutrymmen finns i fack under skarndäck och i förarstolen. Väl tilltagna utrymmen finns för sjökort etc ovanför instrumentpanelen (ovan). I ruffen under fördeck finns två kojplatser, som kan avskiljas från själva kabinen med ett draperi. De båda sofforna i huvudkabinen kan lätt förvandlas till två över- och underkojer och man får därmed sex sovplatser. Utrymmet från däck till tak i kabinen är 165 cm, dvs praktiskt taget full ståndhöjd. Inredningen är tilltalande med galon på väggar och heltäckande matta på decken.



Text
STIG SANDELIN

Foto
REIJO RUSTER



Från Odd Simonsens varv och ritbord i Arendal på den norska sydkusten kommer den ganska stora kabinbåten Norlight "V" 25½. Det är en kabinbåt med ett djupt V-bottenformat skrov med långsgående steglistor. Skrov liksom överbyggnad och däck är utfört i glasfiberarmerad plast. Finishen är god och varvet står för övrigt under Lloyd Shipping of Register's tillsyn, vilket borgar för att kvalitetskravet blir väl tillgodosett.

Måtten på denna imponerande skapelse är 7,78 x 2,94 m. Friborden har försetts med dubbla sprutlister, som delvis tjänar som sprutavvisande lister och delvis som förstärkningsselement för de stora relativt plana plastytor som friborden utgör. Tillsammans med "flaren", det utlagda förskeppet, ger de en torr och sprutfri gång.

Det vita däck är försett med "halkhämmande" mönster som ger ett gott och effektivt fäste för skorna även om däck rår vara fuktigt. Beslag som räcker, pulpit — bogräck — halkipar, lanternor etc gör intryck av att vara monterade på ett fullt tillfredsställande sätt.

Ankaret stuvats i den i stäven belägna "kättingboxen" som enligt vårt tycke även borde försetts med avrinningsmöjlighet.



Text STEIN BEKKEVOLD

Det är inte ofta de svenska bilfabrikerna visar verkliga nyheter, men den här hösten överträffar de alla förväntningar. Vi har just sett den nya Volvon, och här kommer en provkörningsrapport om nya Saaben, den med fyrtaktsmotorn. Den har återuppstått i en ny och betydligt piggare skapelse, och bilen visar övervägande goda sidor.

VI PROVKÖR SAAB V4

Då Saab kom med sin långnosade modell för ett par år sedan gissade många att detta var för att bereda plats för en större motor, och spekulationerna tog fart då det blev bekant att ett avtal träffats mellan Saab och Leylandkoncernen, som bl a bygger Triumph-bilarna.

Alla trodde att Triumphs 1300-kubikare skulle komma i Saab så småningom, något som med frenesi förnekades av herrarna i Trollhättan. Nu vet vi svaret på alla frågorna, sedan Saab för en tid sedan visade 1967 års modell där man som alternativ kan få en V4 på 65 DIN-hk.

Vi har provkört den nya Saaben, och naturligtvis var skillnaden enorm. Det puttrande ljudet är borta, och kopplar man ut frihjulet får man en bil som känns som vilken pigg, fyrtaktsdriven vagn som helst.

Detta i kombination med Saabens erkänt förstklassiga väghållning gör Saab V4 till en upplevelse, vi tvekar inte att säga att den är det roligaste vi kört på länge.

BRÄNSLESNÄL

Saabs överingenjör Rolf Melde påstod vid pressvisningen att den Ford 1500-motor som nu sitter i Saaben var den bränslesnålaste i sin klass. Detta påstående låter sig givetvis inte verifieras om man inte har tillgång till klassens samtliga bilar på en gång och kan mäta deras bränsleförbrukning under lika förhållanden, men vi tror inte att det var någon överdrift.

Vi plågade bilen en hel del, som vanligt vid våra biltester, men kunde inte ens i hård stadstrafik få den att dra mer än 0,9 l/mil. På landsväg med delvis mycket höga hastigheter, ända upp till 140 km/tim, drog bilen i genomsnitt 0,86 l/mil.

MOTORN

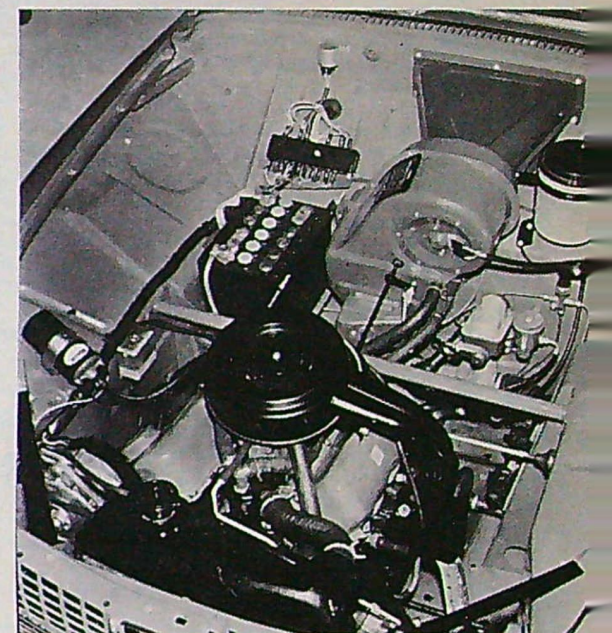
har väl alla hört talas om vid det här laget, det rör sig om en från Tyskland importerad V4 med slagvolymen 1498 cm³. Effekten är 65 hk DIN vid 4700 varv/min, kompressionen är 9,0/1 och detta gör att man bör köra den med

minst 98-oktanig bensin för att undvika "spikning".

Det är förresten ganska märkligt att Ford, som har byggt motorn, släpper ut den i en annan bil innan fabriken själv har lanserat sin 67 Års Ford 15 M! Saab har ett sexårigt avtal med Ford, och tillgången på motorer och reservdelar är därmed säkrad.

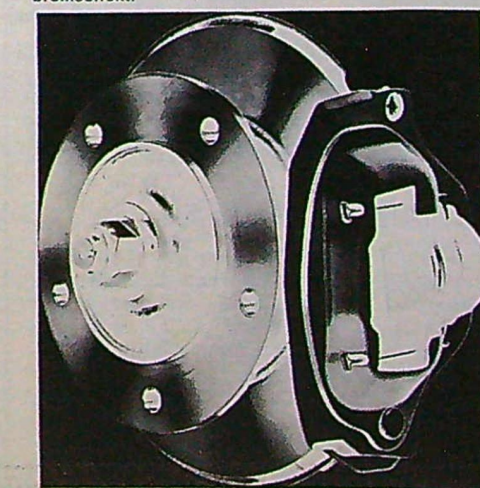
Vi har hört att många har farhågor beträffande Fords V4, och att detta kommer att dämpa köplusten. Vi kan för vår del inte säga annat än att den här motorn verkar utomordentligt trevlig, bl a har Saab genom att konstruera om motorns upphängning så gott som eliminerat en av Ford-motorns nackdelar, nämligen lågvarvsvibrationerna som av mo-

(Forts på sid 35)



Arets stora nyhet är givetvis Ford-motorn på 1498 cm³ och 65 DIN-hk. Den har gott om plats i det stora motorrummet och servicepunkterna är sällsynt väl åtkomliga. Motorn ger bilen en marschhastighet på hela 140 km/tim, en siffra som verifierats genom våra prov. Motorn är tämligen högljudd, speciellt vid acceleration.

Bromssystemet har undergått en ansiktslyftning. Samtliga modeller har numera skivbromsar fram, medan tvåkretssystemet är det gamla vanliga. Genom skivbromsinstallationen har bromsarna blivit tämligen tungtrampade, speciellt för en liten kvinnlig fot! Total friktionsyta 1650 cm². Mycket god bromseffekt!



DATA & PRESTANDA

FÖRHÅLLANDEN: Torrt och fint sommarväder. Under proven användes 98-oktanig bensin. Kilometerståndet vid accelerationsproven var 2158—2166.

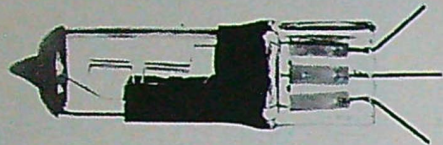
INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade 50 vid 47, 60 vid 56, 70 vid 65, 80 vid 74, 90 vid 83, 100 vid 92, 110 vid 100, 120 vid 109, 130 vid 120, 140 vid 129 och 150 vid 141 km/tim.

TJÄNSTEVIKT: Sedan 890 kg, herrgårdsvagnen 970 kg. Viktsfördelningen är 60/40 och effektbelastningen vid tjänstevikt för Sedan 13,7 kg/hk DIN och för Herrgårdsvagnen 14,9 kg/hk DIN. Vikten har ökat drygt 50 kg genom installation av fyrtaktsmotor.

MAXIMIHASTIGHET: Vår provvagn var en Herrgårdsvagn och genomsnittlig topphastighet efter fyra försök i olika riktningar på uppmärkt kilometerbana blev drygt 144 km/tim. På 3-an ca 90, 2-an 55 och 1-an 35 km/tim.

ACCELERATION:
0—50 0—80 0—100 69—95 80—120
5,1 11,9 16,3 11,1 16,4

TEKNISKT NYTT



ÖKAD LJUSEFFEKT

De halogenlampor (jod) som kom i marknaden 1960 förbättrade belysningen avsevärt inom många områden, bl a som dim- och fjärrljus för bilbelysning. Men då man endast kunde ha en glödtråd i lampan omöjliggjorde detta omkoppling mellan hel- och halvljus. Försök med två trådar i lampan visade att den tråd som inte glödde förstördes genom den glödande trådens inverkan. Därför begränsades användningen till dim- och fjärrljus.

Nu har emellertid Philips löst detta problem och konstruerat en halogenlampa som kan kopplas om från helt till halvljus och den tråd som för tillfället inte används "överlever".

Lampans har ett helt nytt avbländningssätt — genom en svart avmaskning av ett visst område på lampans yttre globvägg. Härmed slipper man de besvärliga ljusreflexer som avskärmningsskålen kan orsaka i den konventionella lampans. Den svarta färgen medverkar även positivt till temperaturfördelningen i lampans.

Philips har provat halogenlampans under realistiska förhållanden och konstaterar att den ger betydligt större ljusstyrka på just de delar av vägen som är väsentliga för bilföraren. Innan lampans kan användas måste emellertid reflektorer och frontglas anpassas till densamma.



SMART FÖR BILEN

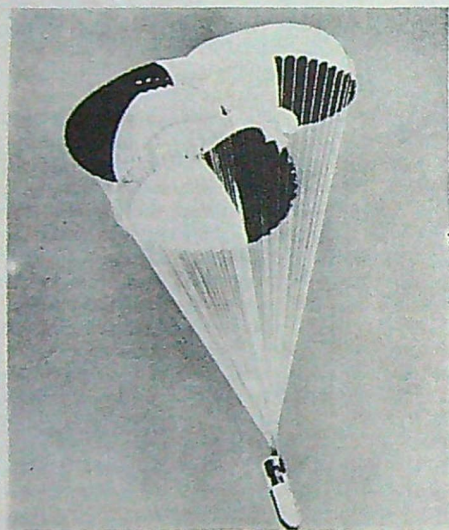
Från England kommer en glad nyhet för bilägare: en tub med koloxid som dels kan användas för att temporärt blåsa upp punkterade däck, dels kan släcka t ex motorbränder genom att gasen koloxid kväver lågorna.

Tuben innehåller ca 340 g gas och kostar i England något över £ 4, dvs ca 70 kr. Den är även användbar för gummibåtar, luftmadrasser m m.

TREKLOVERSKÄRM

En av svårigheterna med det amerikanska rymdprogrammet är att astronauterna — till skillnad från Sovjets kosmonauter — måste landa sina kapslar i vattnet. Detta innebär ett onödigt riskmoment som man under flera år har försökt eliminera.

Nu ser det ut som om man är på väg att lyckas, och två olika lösningar har utkristalliserats: antingen små, korta vingar på kapseln, de ska då fällas ut när den har kommit tillräckligt långt ner i jordatmosfären, eller också en helt ny typ av fallskärm som tillåter astronauterna att sitta kvar i kapseln medan denna landar på fast mark. Fallskärmen består av tre småskärmar som är hopkopplade på så sätt att de kan styras, varvid landningen blir en glidlandning och därför relativt mjuk.



40-TONSTRUCK

En ny större modell av den tyska Faun-trucken har nyligen introducerats i Sverige och tagits i bruk vid Skanska Cement aktiebolagets förvaltning i Hällekis, för transport av kalksten från brytplatserna till cementfabriken.

Den nya modellen lastar 40 ton och är den fn största enheten i Faun-Werkes truckprogram. Flakvolymen är 24 m³. Trucken har hydraulstyrning av typ ZF, där den sedvanliga remdrivna hydraulpumpen kompletteras med en kugghjuldriven reservpump. Faun K 40 rullar på Goodyear 32-lagers 1800-33 SWU-däck med armerad underslitbana för att minska risken för skärskador.

Faun K 40 har frambyggd förarhytt, placerad intill kraftkällan, som är en 12-cylindrig Deutz-dieselmotor på 340 hk. Den 6-växlade mekaniska växellådan är utrustad med en SYMO-tillsats, en patenterad elektronisk växelsautomatik som efter förvaljning automatiskt växlar vid rätt varvtal och därigenom skötar växellåda och koppling.



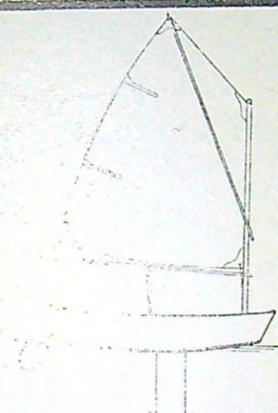
NY BÄRGNINGSUTRUSTNING

Den första i en stor serie tunga bärgningsfordon för arméns räknung levererades nyligen från HIAB-Alingsåsverken. Beställningen omfattar utrustning av bärgningsvagnar för ett sammanlagt belopp av ca 10 miljoner kronor. Arbetet med utrustningen kräver ca 20 % av Alingsåsverkens kapacitet.

Redan 1961 kom den första förfrågan från Arméförvaltningen beträffande ut-

rustning för ett bärgningsfordon i 15-tonsklassen. Året därpå kunde HIAB i Hudiksvall efter ett intensivt utvecklingsarbete presentera de första två prototyperna byggda på Scania-Vabis chassi modell LA 82 enligt Arméförvaltningens specifikationer. Fordonet har sedan under fortsatt utvecklingsarbete genomgått en lång serie prov, såväl sommar- som vintertid.

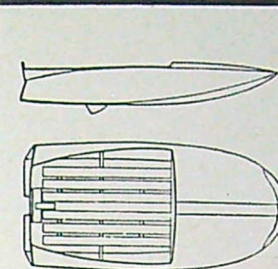
Teknik för Alla har tagit många uppmärksammade initiativ för att ge ökad bredd åt båtsporten. Baserat på gör-det-självidén har TFA lanserat en lång rad populära och lättbyggda båttypen. Bygg själv efter TFA-ritningar.



OPTIMISTJOLLEN

Optimistjollen är en idealisk pojkbåt som är 2,28 m lång och 1,12 m bred. Denna mycket lättbyggda centerbordsbåt har en segelyta på ca 3,3 m². Byggs av 6 mm plywood varför byggkostnaden blir låg. Ritningen är i skala 1:10 med detaljer i full skala. Satsen omfattar även byggbeskrivning. RITNING 56

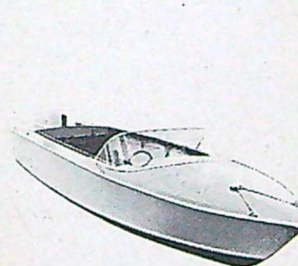
Pris 15:75



SPEEDY

Speedy är en lättbyggd fartbåt som konstruerats av Ake Sundstedt. Den mäter 2,60 x 1,35 m och byggs i 8 mm plywood med ett minimum av spant. Planar med 8 hk snurra och har nått fart på omkring 30 knop med 15-18 hk motorer. Ritning i skala 1:10 med komplett byggbeskrivning. RITNING 57

Pris 18:05



SPORTY

Denna populära sportbåt är bl a lämplig för vattenskidåkning. Den är 4,50 m lång och 1,70 m bred, lämpar sig för motorer på mellan 25-65 hk och byggs i 8 mm plywood. Ritad av Ake Sundstedt. Gör 28 knop med 35-40 hk snurra. Sittplats finns för fyra personer. Ritning i skala 1:10 med detaljer i 1:5. RITNING 67

Pris 26:—



TOPPJOLLEN

Toppjollen har gjort sig känd som den bästa segeljollen i sin klass. Den är ritad av kapten Per Brohäll, är 2,93 m lång, 1,20 m bred och segelytan är 5 m². Denna centerbordsbåt byggs i 4 mm plywood. Kan även köras med liten snurra eller användas som roddjolle eller biltaksbåt. Ritning i skala 1:10 med detaljer i 1:2. RITNING 74

Pris 33:25

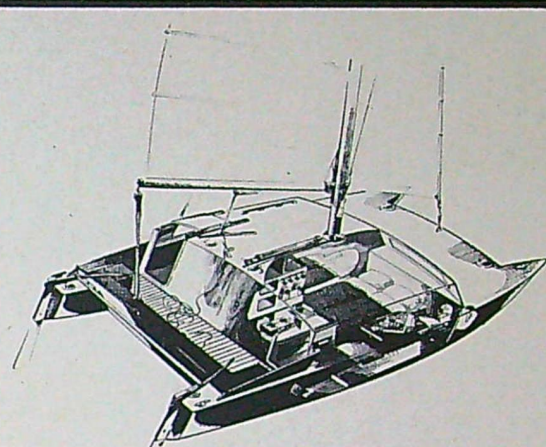


NORRSKÄR

Norrskär är en modern familjekryssare med djup V-botten med långsgående steglist. Den har ritats av Halvor Rosenbaum, mäter 6,80 x 2,60, är avsedd för inu-drev och planar med motorer på 80 hk. Kan dock även köras som halvplanande båt med lägre motoreffekt. Den är utomordentligt robust och sjövärdig. Den är valdäckad och mycket rymlig. Höjd från däck till kabintak är 165 cm och fyra sovplatser kan arrangeras med tvåvåningskojor. Pentry, garderob och toalettutrymme. Ritning i skala 1:10 med spantritning i full skala. RITNING 80

Pris 175:—

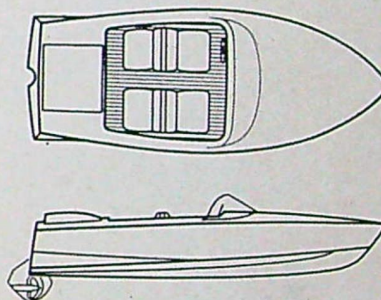
BÅTRITNINGAR för AMATÖRBYGGE



DACAPO

Dacapo är en rymlig kryssarkatamaran med två från varandra avskilda ruffutrymmen med dubbelkojor. Denna intressanta båt har konstruerats av Heinz Jürgen Sass och mäter 7,00 x 3,64 m. Den för storsegel på 17,00, fock på 8,00 och genua på 12,2 m². RITNING 81

Denna familjekatamaran är grundgående — den har centerbord — och byggs i plywood. Ritningssatsen omfattar 6 ark, översiktsritningar i skala 1:10, detaljritningar i olika skalor, segelritning och riggning. Byggbeskrivning ingår givetvis. Pris 200:—



WINDY

Windy har konstruerats av Ake Sundstedt och är en snabb, fyrstisig vattenskidbåt. Den är 4,30 m lång och 1,78 m bred. Botten är uppdelad i två plan, något som ger styrka, kursstabilitet och mjuk gång. Den är ritad för Crescents nya inu-drev och gör 32 knop med en man ombord. RITNING 79

och denna motor. Båten kan dock även byggas för vanlig utombordsmotor och lämpar sig då för motorer på 18-65 hk. Ritningen är skala 1:10, detaljer i 1:5 och omfattar spantruta i full skala. Byggbeskrivning ingår liksom alltid när det gäller TFA-ritningar. Pris: 30:—

Börja båtbygget nu — sjösätt i vår!

Teknik för Allas Ritningsservice Box 3137 — Stockholm 3 — Postgiro 15 79 92

Var god sänd mig omgående mot postförskott + porto ritning

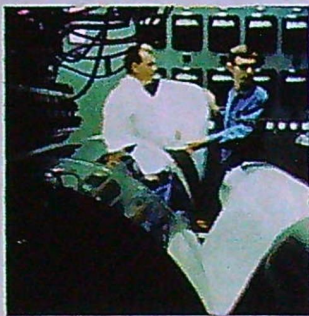
nr

Namn

Adress

Postadress

HERMODS-NKI
Teknisk fackutbildning



TEKNIK—INDUSTRI

Kurskombinationer och kurser för dig som vill avancera inom tekniken. Studiehandboken omfattar 232 sidor med beskrivning av 150 olika befattningskurser för olika yrken. Dessutom redogörs för 500 enskilda kurser inom alla branscher. Många specialkurser för olika fack.

HERMODS-NKI
Handelsutbildning



HANDEL—KONTOR

Högre företagsekonomisk examen, sekreterarexamen och handelsgymnasiekurser beskrivs i nya studiehandboken. Dessutom presenteras mer än 150 enskilda kurser och befattningskurser inom administration, redovisning, distribution m.fl. ämnesområden.

INGENJÖR—TEKNIKER

Studiehandboken presenterar tre vägar till ingenjörsexamen: högre fackingenjör (NKI-ingenjör), fackingenjör och gymnasieingenjör. Dessutom beskrivs teknikerutbildning. Utförlig redogörelse för laborationer, preparandkurser och examina.

HERMODS-NKI
Ingenjör- och teknikerutbildning



NY SKOLA

Gymnasium, fackskola och grundskola enligt den nya skolans läroplaner. Kurser i enskilda ämnen. Aktuella uppgifter om inträdesvillkor. HERMODS-NKI examensrätt gäller även provningar i grundskolan. Realskola och realexamen finns fortfarande kvar vid HERMODS-NKI.

HERMODS-NKI
Ny skola

Gymnasium
Fackskola
Grundskola



HERMODS-NKI
Språk



SPRÅK

Moderna språkkurser från grundskola till universitetsnivå presenteras i studiehandboken som också ger tips till dig som vill lära språk för ditt arbete, för litteraturläsning, resor, brevväxling — eller kanske bara för att det är roligt att lära sig språk.

UNIVERSITETSSTUDIER

Du kan läsa till fil. kand. vid HERMODS-NKI. Hittills åtta akademiska ämnen: kristendomskunskap, engelska, tyska, statskunskap, nationalekonomi, pedagogik, matematik (1 och 2 betyg), fysik (1 och 2 betyg).

KONST

Teckning, målning, foto och musik nu i en gemensam studiehandbok. Den presenterar ett stort urval för yrkesutbildning eller för hobby.

SOCIALA, PSYKOLOGISKA STUDIER

Kurser i samhällsämnen, psykologi, sociologi.

LANTBRUK, SKOG, TRÄDGÅRD



Frankeras ej
HERMODS-NKI
betalar
portot

NYA studie- handböcker

Ta första steget i dag till bättre utbildning och högre inkomster. Beställ den studiehandbok du är intresserad av. Du får den GRATIS!

HERMODS-NKI är nu en skola. Du kan välja i det största utbildningsprogram som någonsin presenterats för korrespondensstuderande i Sverige. Erfarna studierådgivare står till din tjänst.

HERMODS STIFTELSE till elevernas tjänst utan vinstintresse

Sänd gratis broschyren För en bättre framtid, elevtidningen Korrespondens, handboken Avancer 1966 och studiehandbok över

- | | |
|---|---|
| ☐ Ingenjör- och teknikerutbildning | ☐ Språk |
| ☐ Teknisk fackutbildning | ☐ Universitetsstudier |
| ☐ Handelsutbildning | ☐ Konst |
| ☐ Ny skola | ☐ Sociala Psykologiska studier |

Jag önskar utbildning i/till

HERMODS-NKI

förkunskaper

namn

yrke

bostad

postadress

ålder

Fack 179
MALMÖ 70
Tel. 040/769 00
08/52 05 40

LOSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

TFA 19/66

632