



TEKNIK

FÖR ALLA

SOMMARENS SÄKRASTE BILTIPS:



VINSTCHANS I 4 NUMMER

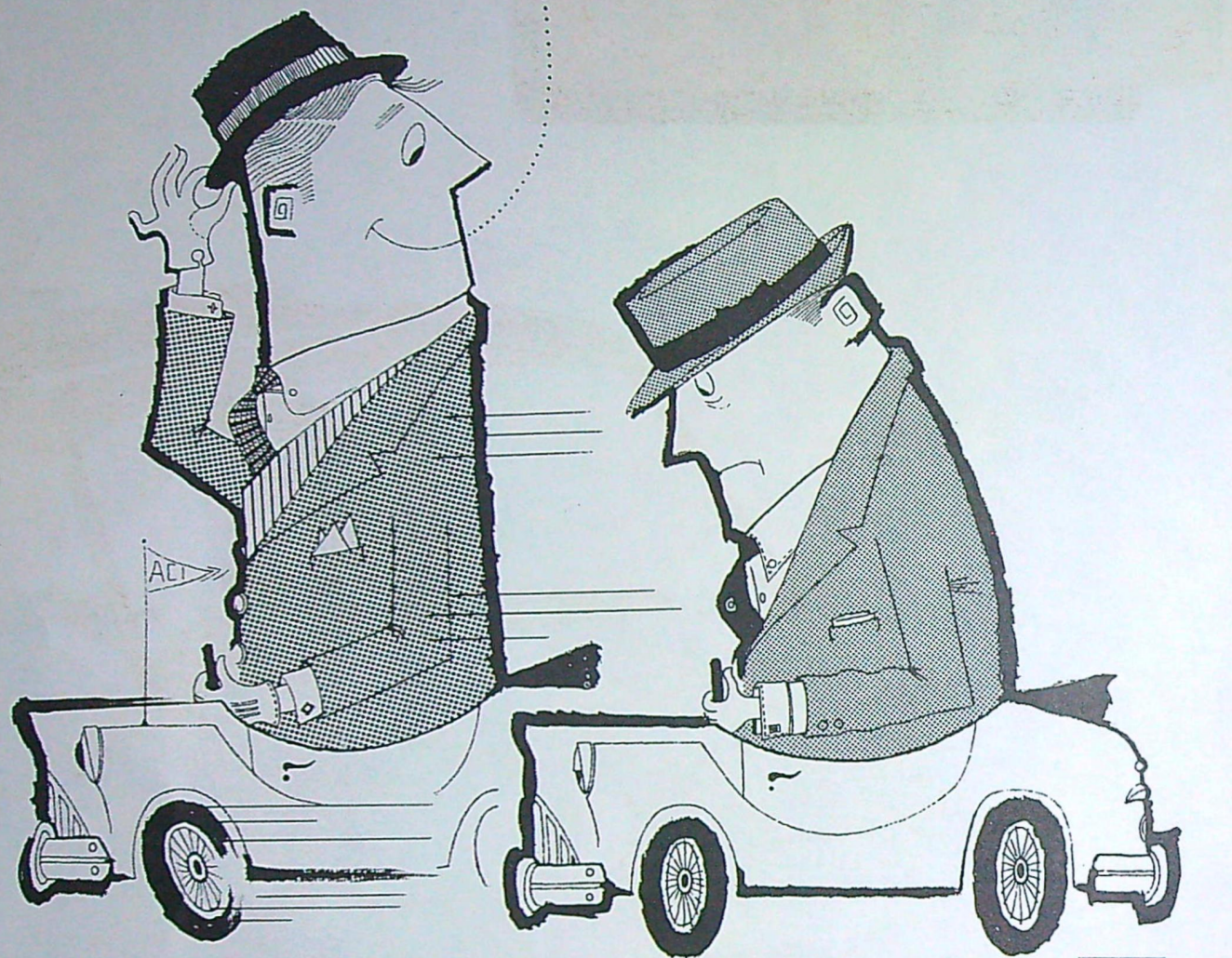
1000 säkerhetsbälten

GRATIS!

Nr
14
10-24 juli
1959

1 kr (i Danmark och Norge 1:75)

Jag får ut mina 60 hästar



— jag kör på SHELL med **A.C.I.**

(sv. pat. nr 135366)

Vi har samma bilar. De har väl gått ungefär lika många mil, vi har skött dem på ungefär samma sätt men ändå är det stor skillnad! Min bil har full ork även i de riktigt sega uppförsbackarna, och när jag lägger in tvåan och drar på, så känner jag hur vagnen "svarar" — jag får kort sagt ut större effekt ur min motor!

Och det beror på Shell med A.C.I.! Det är självklart att man måste köra dom här bilarna på bränsle med

högt oktantal — motorn är ju högkomprimerad. Men det räcker inte med enbart ett högt oktantal. Högkomprimerade motorer är ju speciellt känsliga för glödtändning och tändstiftskrängel, som stjälar effekt och ger motorn ojämn gång. Och det enda som effektivt förhindrar glödtändning och tändstiftskrängel är A.C.I. — tändningskontrolltillsatsen som finns bara i Shell-bensin. Det är därför som jag får ut hela den motoreffekt jag betalade för när jag köpte min vagn!



Bilar går bättre på Shell

Tävla med Shell i sommar

"Shells Resedagbok" heter en trevlig tävling för alla motorister med tusentals kronor i pris. Tävlingen pågår från 1 juni till 31 augusti. Shells Resedagbok finns på närmaste Shell-station!

I DETTA NUMMER

Aktuellt just nu

Båt i bagageutrymmet	3
Vinn säkerhetsbälte på bilnumret! ..	4
Vi efterlyser "bältespännare"	5
Kanske ett framtidsjobb?	8
Hur används ingenjören?	9

Motor

De 7 000 kurvornas lopp	6
Än lever Maserati	7
Mopedtesten: Crescent Sport	14
Vi provkör Alexander TS	16
Fem ägare om nya Fiat 500	18
Italienskt från BMW	28

Hobby och modellsport

Hobbynytt i bilder	10
Rörlös fjärrstyrning	12
Nytt rekord i teamracing	22
Bygg campingbord för 14 kronor ..	24
Modellmotortesten: Super Tigre G 31	31

Radio och TV

Fråga oss om DX-ing	15
Fyra radiobyggsbeskrivningar	20
TFAE	23

Tekniskt nytt

Fråga oss om patent	29
Teknisk pressrevy	32
Teknisk rundhorisont	35

Flyg

Från flygfronten	30
------------------------	----

Foto

Kameratesten: Yashica 44	11
Passare för bättre bilder	17

Pengar att hämta

Bästa småtipset	24
TfA-krysset	32
Plats för uppfinningar	33

Serier

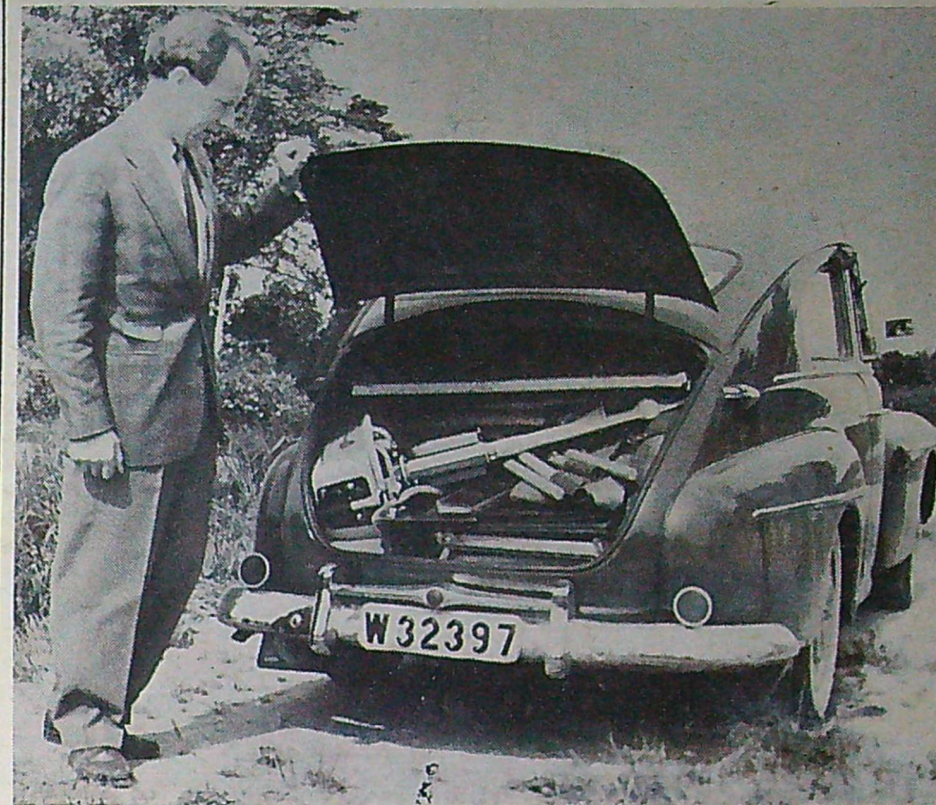
Motorsportens fullblod (Aston Martin)	15
Brevlådan	22
Lesley Shane och Buck Rogers	34

I NÄSTA NUMMER

som utkommer fredagen den 24 juli presenteras "dragningslistan" för andra rondan i vår sommarschlag — säkerhetsbältestävlingen — med 250 nya vinnande bilnummer.

■ HUR MYCKET KOSTAR det att ha sportvagn? Den frågan besvaras i ett aktuellt reportage och vidare kommer en rikt illustrerad artikel om den svenska som fått hederstiteln "Småbildskamerans fader".

■ OM DET LADDAD högsommar-numret i övrigt kan följande rubriksvep ge en liten uppfattning om den fina "badstrandsläsningen": Flytande piratradio — Småfilmskameran Pentaka testas — HMW-mopeden provkörs — Teknik för Allas stipendiater utsedda — Snickra själv TV-bord! — Bygg elpiano!



Båt i bagageutrymmet

■ Båttresserade har i glädjande stor utsträckning börjat räkna Teknik för Alla som sin tidning, och populariteten förpliktar. Artiklar med tips för händiga båtägare eller presentationer av intressanta båtnyheter kommer därför på löpande band, och redan i nästa nummer är det dags för en högaktuell sak.

Erland Svensson i Stora Tuna är fiskeintresserad och bilägare och han ville gärna ha chansen att stanna vid ett lockande vattendrag och försöka sin lycka med spinnspelet. Tanken på att ha en båt på biltaket lockade honom emellertid inte — han ville ha båten i bagageutrymmet. Sagt och gjort, han konstruerade en hopfällbar båt, en konstruktion som blev så lyckad, att han

nu sökt patent på den och etablerar sig själv som båtfabrikör.

Hur är båten konstruerad? Ja, det får ni se i ett intressant bildreportage i Teknik för Alla nr 15. Vår medarbetare har följt uppsättningsproceduren från bagageutrymmet till sjösättningen och även haft tillfälle att provköra den unika båten med motor.

I ett kommande nummer presenterar vi också en annan svensk båtnyhet, en helmetallbåt, som tillverkas i tre storlekar och blir helt underhållsfri.

Har ni själv något tips på en båtnyhet, som ni anser bör komma till andras kännedom, så skriv några rader till Teknik för Alla. Införda tips honoreras. ■ ■

Chefred. o. ansv. utg.: STIG BJÖRKLUND

Red.sekr. och layout: HANS CARSBORG

Fackredaktör: STIG SANDELIN

REDAKTIONSKOMMITTE: föreståndaren för Tekniska museet fil. dr Torsten Althin; ordf. i Folkbildningsförbundet fil. dr Iwan Bolin; rektor vid Stockholms Tekniska Institut civ.-ing. E. Walter Holmstedt; överingenjören i Kgl. Luftfartsstyrelsen Tord Anström; bergsingenjör Folke Lindgren; direktör Sven Sköldborg.

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



NUMMER 14

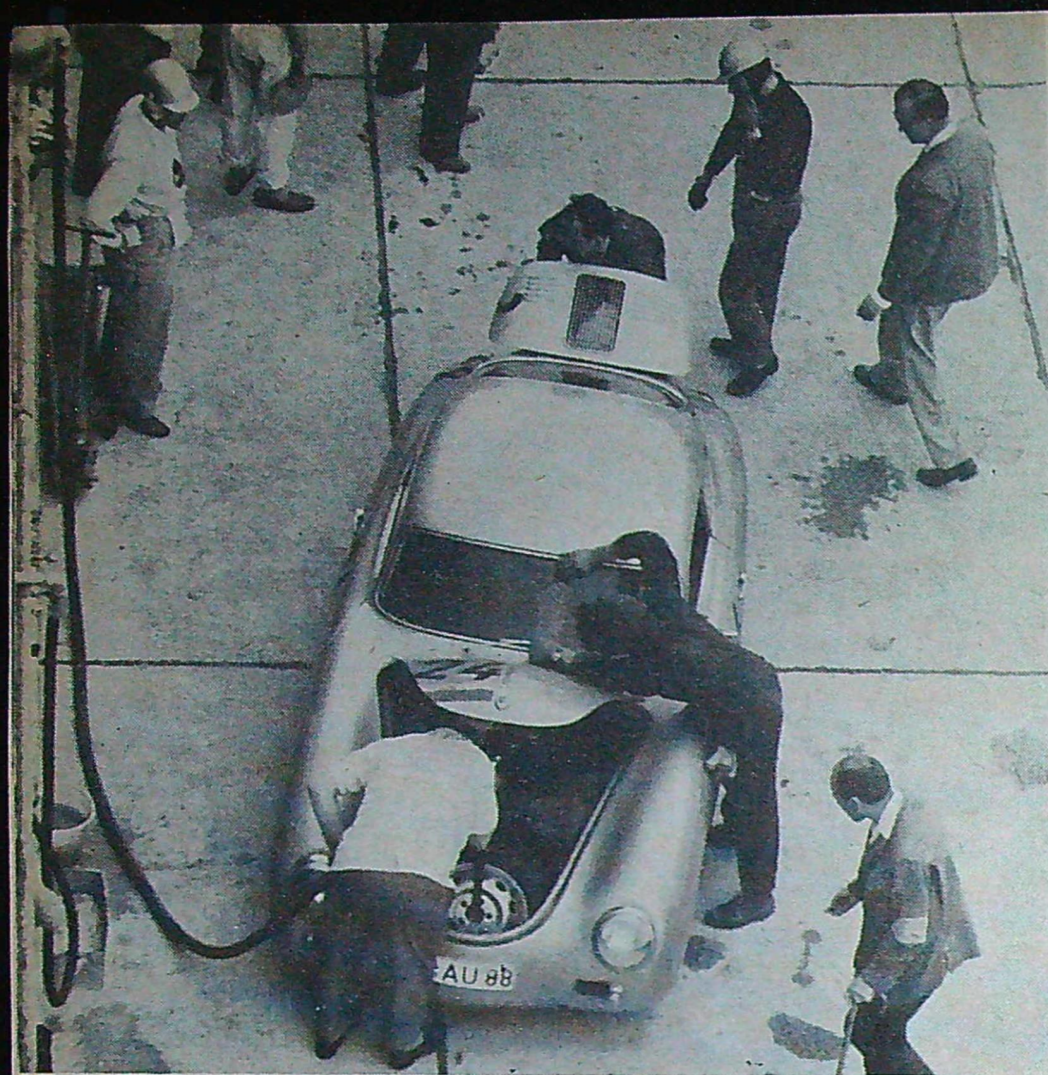
10—24 juli

ARGANG 20

OMSLAGSBILDEN

är tecknad av RUDOLF GRIFFEL, som vid det här laget börjar bli en välkänd signatur i Teknik för Alla spalter. Teckningen anknyter naturligtvis till tidningens stora slagnummer, utlottningen av 1 000 säkerhetsbälten för tryggare — och trivsammare färd.





Förarens vardag kan även te sig så här prosaisk. Under träningsdagarna kunde man se både Stirling Moss och hans medförare Jack Fairmann i fullt arbete med justeringar. Jobbet blev tydligen väl gjort — det blev seger för tredje gången.

Foto: KURT WORNER

Depåbesök är framför allt en fråga om organisation och bilden t.v. kan berätta en hel del. Medan tankpersonalen dyker in under Porsche-huven, övervakar den avlösta föraren motortillsynen. Däckexperthen, längst fram med käpp, kontrollerar samtliga däckskondition och Porsches tekniske chef gör en inspektionstur runt vagnen.

De 7000 kurvornas lopp

Hundra mil per sportvagn kanske låter som en idealisk semestertripp. Hundralapportet för sportvagnar på historiska Nürburgring bjuder på 7000 kurvor och är en vagn- och förartest, som räknas till världens hårdaste — inte minst därför att banan saknar motstycke i världen. KURT WORNER gjorde en kameratift bakom kulisserna vid årets lopp och berättar samtidigt om dess historia.

Bilspporten har sina stora namn, inte bara bland bilar och förare utan också när det gäller skådeplatsen för deras uppgörelser. En del banor är nära nog okända utanför en grupp initierade, andra har blivit begrepp och en och annan bana skulle nästan kunna sägas ha personlighet. Till den senare gruppen får man utan tvivel räkna Tysklands stora motorarena, Nürburgring.

Nürburgring har kallats världens hårdaste racerbana. De 28 kilometrarna upp och ned i de pittoreska Eifel-bergen bjuder bl. a. på 174 kurvor och 270 meters höjdskillnad. Den som klarar ett varv under tio minuter kommer inte att vakna en morgon och finna sig vara berömd — han är det redan. Och fabrikanterna å sin sida vet, att den vagn, som håller 20 varv på Nürburgring, den kan utan bekymmer sättas in på vilken bana som helst världen runt.

Den hittills bästa varvtiden, Stirling Moss fantastiska 9.09.2, som sattes med Vanwall i Tysklands GP 1958, motsvarar en medelhastighet per varv av 149,6 km/tim, vilket säger en del om toppfarternas.

Sportvagnarna, som varje år har sin uppgörelse på Nürburgring i början av juni, håller sig med något blygsammare noteringar, ett par sekunder under tio minuter, men 44 varv i den fart det här blir fråga om, bör vara en uthållighetstest så god som någon. Två förare byter

av varandra i samma vagn, men de verkliga giganterna vid ratten är inte alltid så noga på avbytena. Stirling Moss hör till dem, som gärna hänger med, om han ser segerchansen vinka, och de senaste åren har han regelbundet tagit på sig tre fjärdedelar av körtiden!

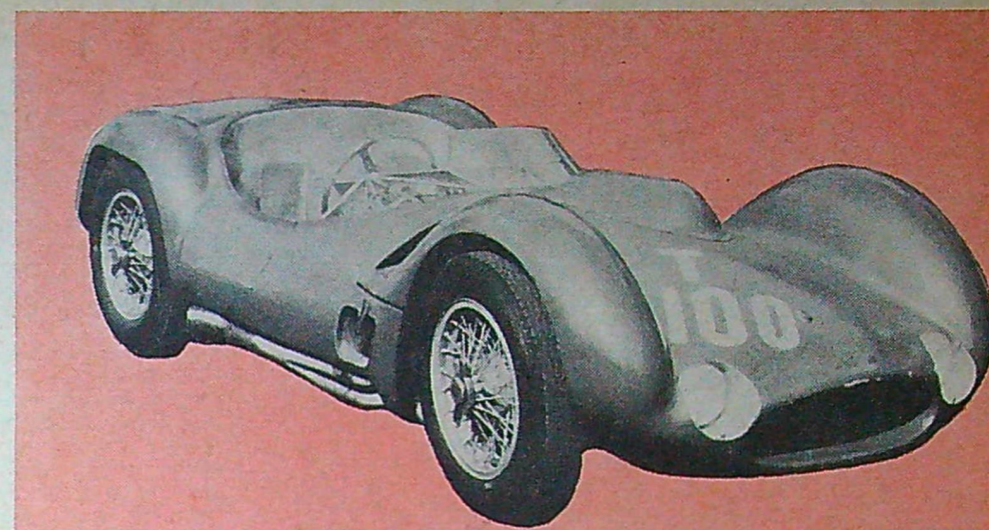
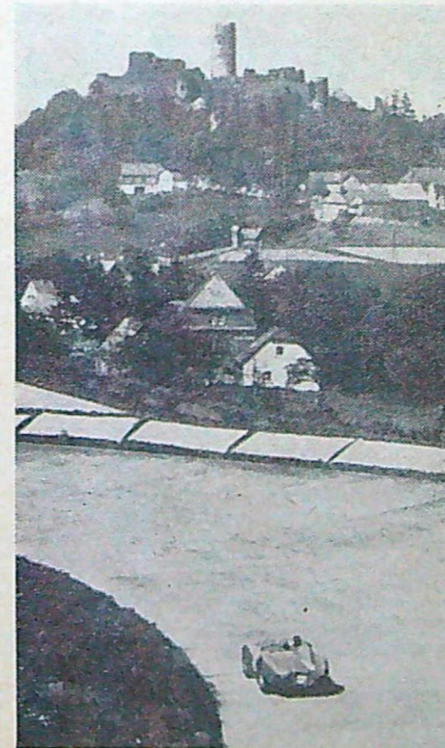
Tvärt emot vad man skulle kunna tro, är Nürburgring inte någon produkt av Hitler-tidens förkärlek för stora projekt. Redan 1907 föreslog tyske kejsaren att Tyskland här skulle få en motorbana, som skulle kunna användas för internationella tävlingar. Arbetet kom emellertid inte igång förrän 1925, och arbetet bedrevs då huvudsakligen som ett nödhjälpsarbete för inbyggarna i den närbelägna staden Adenau. 1927 var det klart för invigning — då gick det första s. k. Eifel-loppet och redan samma år hölls här Tysklands andra Grand Prix.

30-talet var ju den tyska motorsportens verkliga glansperiod och namn som Carraciola, Lang och von Brauchitsch lockade år efter år publikkaror på 3—400 000 personer till Nürburgring.

Efter segerjublet över Carraciolas femte stora Mercedes-triumf 1939 blev det tyst på Nürburgring för nära 20 år framåt. General Pattons tanks dundrade visserligen in från väster år 1945, men först två år senare började fransmännen, som då hade ockuperat området, återställa banan i användbart skick. 1949 var det klart att ta emot en ny tids motorstjärnor, och snart var leken i full gång igen. De tre första åren med Alberto Ascari som det stora namnet, därefter med Juan Manuel Fangio som den store Carraciolas värdige efterföljare.

Det har sagts, att det är Nürburgring som utmanar mästarerna. Den som klarat sig med en lagerkrans ur den duellen, han har inte haft tur, han har visat sin klass.

Nürburger Ring har fått sitt namn efter medeltidsborgen Nürburg, vars ruin nu bildar ett dekorativt blickfång i racermiljön. Nedan ses borgen sådan den ter sig från den s. k. Tribunkurvan.

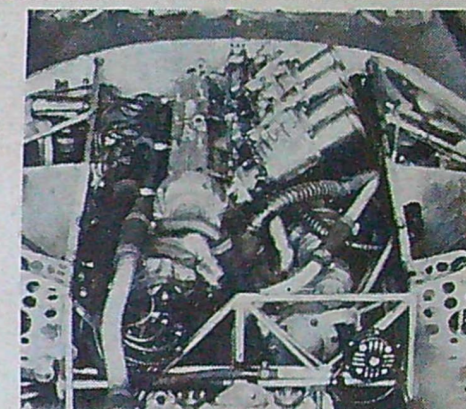


ÄN LEVER MASERATI...

Sedan Maserati för ett par år sedan annonserade sitt tillbakaträdande från tävlingsverksamheten har det varit ganska tyst kring stallets produktion. Vid sportvagnstävlingarna på Nürburgring i början av juni kom emellertid den italienska bilbyggerfirman på nytt i blickpunkten. En liten tvåliters sportvagn med originella linjer rullades ut i dagsljuset under en av träningsdagarna och med Stirling Moss vid ratten fick nyheten gå några provvarv runt banan.

Sedan en del smådetaljer börjat krångla, avbröts visserligen provturen, men Stirling Moss uttryckte sin stora beundran för vagnens accelerationsresurser, dess effektiva skivbromsar och dess väghållningsförmåga.

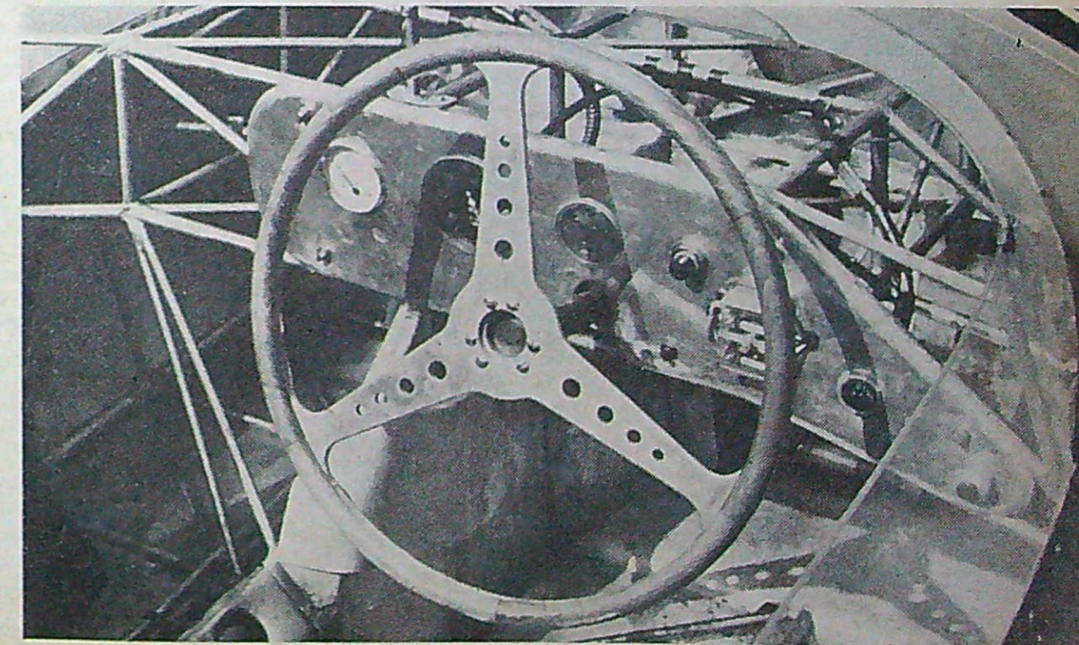
Maserati planerar nu att bygga den nya sportvagnen i en mindre serie, och vagnen kommer att bli tillgänglig för vem som helst, som kan skaffa fram ca 50 000 kronor. Skulle inte tvålitersmotorn på 190 hk vara tillräckligt, så finns det möjlighet att välja en till 2,7 liter uppborrad version på 235 hk.



Under huven på den nya Maseratin återfinns en fyrcylindrig tvålitersmotor med två dubbellförgasare. Motorn är på 190 hk och lutad i sidled för att därigenom uppta minsta möjliga höjd.

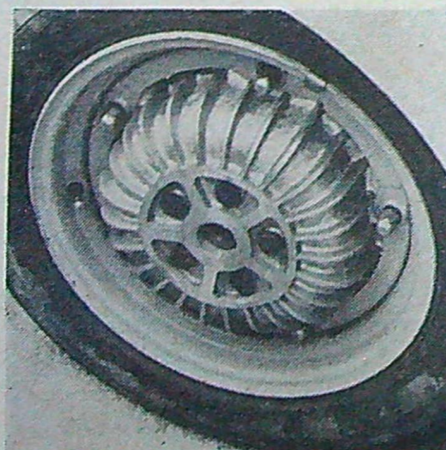
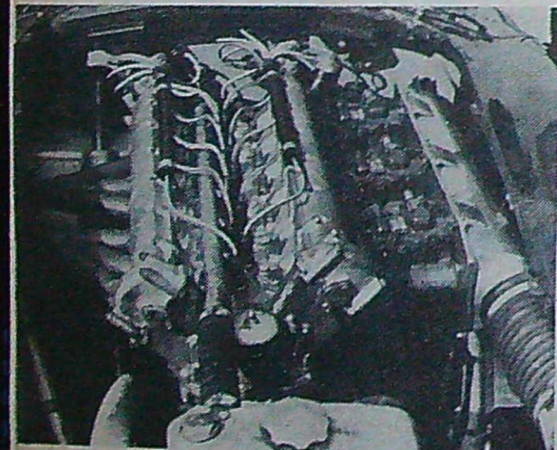
Foto: BERNARD CAHIER

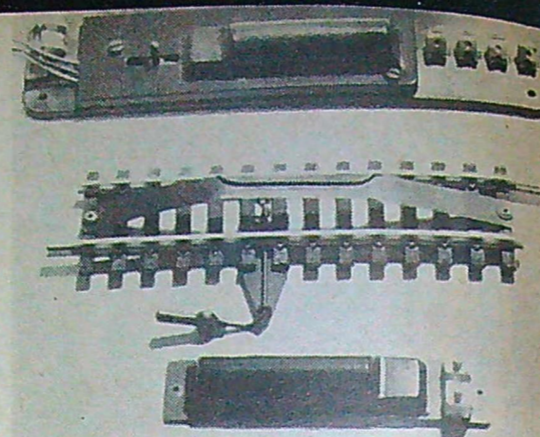
Instrumentpanelen och interiören i den nya sportvagnen var vid den första presentationen ytterligt spartansk. Vagnen kommer dock att säljas som sportvagn i 50 000-kronorsklassen och blir luxuöst inredd.



Motorn i Aston Martins segervagn är imponerande — och en fröjd för "vän av ordning". Trelitersmotorn har dubbla överliggande kamaxlar och är sexcylindrig med tre dubbellförgasare.

Fransmännen drar sig inte för originella konstruktioner och här är ett prov, bromstrumman å la D.B., ett specialbygge med Panhard-motor. Vagnen segrade i år i lilla sportvagnsklassen.





Bland de nya Fleischmann-tillbehören märks ett brytrelä för automatisk fjärrblockering (ovan). Med detta relä, som kostar 10 kr, kan man under viss tid göra bansektioner strömlösa. Avkopplingskenan kostar ca 2:10 och motståndet för långsamkörning (nederst på bilden) går på 5 kr.

Wentzels, Apellbergsgatan 48, Stockholm C, lanserar nu Mini-flyg, dvs. en samlarserie med väldetaljerade flygplansmodeller i skala 1:250. Planen är målade i respektive flygbolags färger och tillbehören omfattar stationsbyggnader, hangarer, radarorn etc. i samma skala som flygplanen. De olika planen kostar mellan 1:15—3:70 beroende på storlek — SAS Caravelle kostar t. ex. 2:95 — och av tillbehören kostar en radiofyr 1:15, en stor hangar 6 kr och en helikoptercentral 1:90.

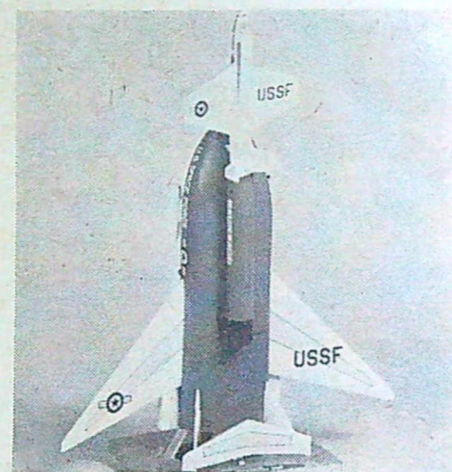


En rolig Monogram-nyhet är en plastmodell av en amerikansk "dragster". Dragster-tävlingarna är accelerationskörningar från stående start och man använder här specialbyggda bilar med starka motorer. Föraren faktiskt skjuts iväg till över 200 km/tim på några sekunder. Dragstermodellen Sling Shot kan förses med Minijet-motor för illusorisk körning. Priset är 7:50 och generalagent är Ingenjör Sigurd Isacson AB, Lidingö 5.

HOBBY

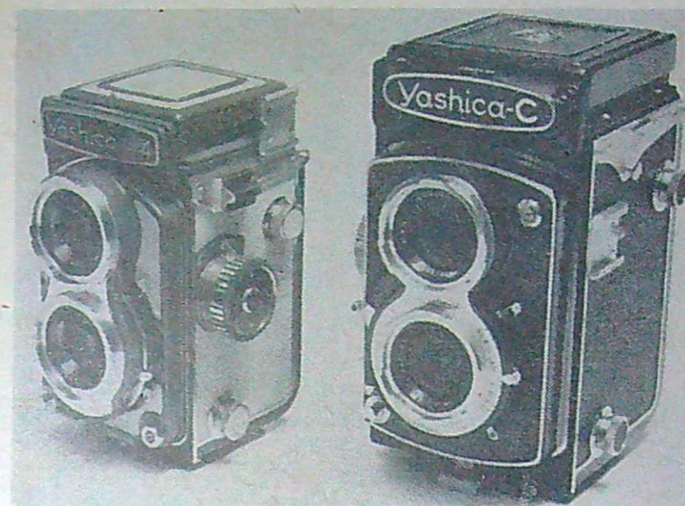
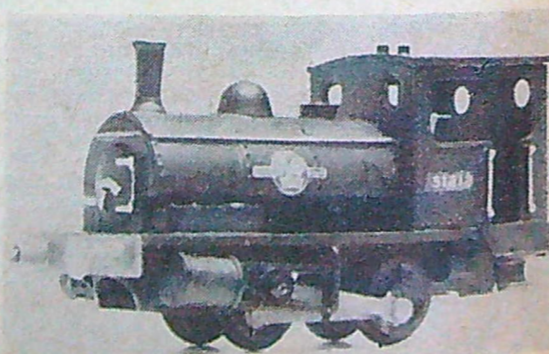


Behco handsändare är en modern konstruktion, stabilt uppbyggd såväl elektroniskt som mekaniskt. Sändaren har teleskopantenn och finns dels som vanlig bärvägsändare, pris 75 kr, dels kristallstyrd med omkopplare för såväl modulerad som bärvägskontroll, och kostar i detta utförande 155 kr. Tillverkas av B. Beckman & Co, Jakobsgratan 24, Stockholm C.



Denna nya modell i Monograms rymdserie har ritats av dr Willy Ley och den kände rymdexperten visar här hur ett bemannat rymdskepp kan utformas. Pris 11:50. Ing. Sigurd Isacson AB.

Aristocrafts båttillbehör finns nu i stor sortering hos Wentzels. Dessa detaljer, som tillverkas i Japan, omfattar en rad detaljerade däckbeslag etc. Vi ser här gäststänger, antennmaster, ornament samt strömbrytare och strömmkastare för elmotorer. Som prisexempel kan nämnas ett ornament som kostar mellan 0:70 och 1 kr, strömbrytaren 2:40 och strömmkastaren likaså 2:40. Nedan ett nytt Kitmaster-lok i H0-skala. Detta sadeltanklok har rörliga vevstänger och väl utförda detaljer. Ett sådant plastlok kan t. ex. placeras som staffage på ett av modelljärnvägens sidospår. Denna byggsats med dekalkomanier kostar 3:50 kronor.



Om man undantar storleken, finns det många likheter mellan dessa båda Yashica-kameror. Liksom 6x6-kameran (t. h.) har 44 både snabbframmaningsvev och snabbinställning av skärpan. Vidare sitter de övriga reglagen ganska lätt ökomliga, men en önskan vore att sökobjektivet vore ljusstarkare så att skärpeinställningen kunde ske lättare än vad nu är fallet.



Förutom att den nya kameratypen 4x4 är både lätt och behändig kan den laddas med 127-film, som färdigexponeras efter tolv tagningar. Jämför man den med en småbildskamera, behöver därför inte en försiktig färgfotograf vänta hela sommaren med att få se resultatet. Dessutom kan han använda sig av en vanlig småbildsprojektor när han visar sina diapositiv.

Vi testar kameran:

JAPANSKA YASHICA 44

Yashica-fabriken tycktes inte vila på hanen när den nya modellen av Rolleiflex i 4x4-format dök upp i handeln. Kort efter Rollei-debuten uppenbarade sig en japansk kopia. STIG SANDELIN och SVEN ZETTERGREN har här tittat närmare på kameran.

Under senare år har den tidigare så yviga floran av filmformat krympt till ett minimum. En fotoamatör av i dag har svårt att föreställa sig att 9x12 cm en gång var ett ganska vanligt format, och han har inte heller några sympatier för det tidigare så vanliga 6x9-formatet.

Fyrkantformatet 6x6 cm och småbildsformatet 24x36 mm dominerar nu nästan helt kameramarknaden och de övriga amatörförmaten har mycket liten betydelse. Det väckte därför ett visst uppseende då Franke & Heidecke i Braunschweig för några år sedan kom en Rolleiflex för 4x4-format och därmed pånyttfödde ett praktiskt taget avsonnat filmformat.

Japanerna reagerade påfallande snabbt och Yashica-fabriken kom med en modell, vars exteriör var t. o. m. mera Rolleiflex-betonad än originalet. Den väsentliga skillnaden i utseende mellan Yashica 44 och Rolleiflex 4x4 är nämligen den att Yashican har den för Rolleiflex-kamerorna typiska veven, en finess som dock den tyska miniatyrmodellen saknar...

En moralisk test av Yashicas formgivare faller dock utanför vårt område, och vi skall i stället granska denna intressanta kamera ur teknisk synpunkt. Först och främst intresserar naturligtvis det nya filmformatet. Den stora fördelen med detta format är att man kan utnyttja 4x4-diapositiv i vanliga småbildsprojektorer. Ett 4x4-diapositiv har hela 93 procent större yta än ett småbildsdiapositiv, och det större diapositivet ger givetvis en bättre bild på visningsduken.

I Yashican används s. k. 127-film, dvs. film med ursprungsformatet 4x6,5. En sådan film ger 12 exponeringar, och man behöver därför inte vänta så länge

innan man fått filmen färdigtagen. Småbildsfilmens 36 rutor kan bli en smula tålamsprövande för en ivrig fotograf, som gärna vill se sina bilder framkallade så fort som möjligt.

Formatet är emellertid också nackdelar. En rulle 4x6,5-film kostar lika mycket som en 6x6-film, och det gäller för både färg och svartvitt. Framkallningspriserna är också desamma, varför 4x4-fotografen får betala ganska mycket för sina diapositiv. Med film och framkallning kostar ett färgdiapositiv i format 4x4 cm 0:97—1:25, medan ett småbildsdiapositiv kostar 49—85 öre beroende på filmmärke.

Man frestas dock att bortse från dessa ekonomiska fakta då man ser den lilla Yashica-kameran. Det är faktiskt en kamera som lockar till köp genom sitt läckra utseende. Finishen är elegant och de glänsande kromdelarna står utmärkt mot kamerahusets utsökta dekor i två grå toner. Priset — kamerans riktpolis är 268 kr — måste också betraktas som mycket fördelaktigt.

Vid våra testfotograferingar fann vi att kameran låg mycket väl i handen och var smidig att arbeta med. Den är också helt fri från den klumpighet, som någon gång kan känneteckna de större tvåögda spegelreflexerna.

Vevframmatningen visade sig praktisk och lättskött. Den är dock inte automatisk, utan veven har endast till uppgift att mata fram filmen. Slutaren spänns sedan med en särskild hävarm. Skärpeinställningen gav inga problem tack vare den kondensorförsedda mattskivan.

Testen visade också att klickbländaren och tidsinställningen hade en perfekt avpassad tröghet. Blixtsynkroniseringen var väl genomtänkt och reglagen var så avpassade, att man inte kan skifta

om från M- till X-synkronisering av misstag. En annan tilltalande detalj var läsningen av bakstycket, som var mycket väl utformad.

Placeringen av bländar- och tidskallorna kunde dock ha varit utförd på ett lämpligare sätt. Nu måste man vrida på kameran för att se skalorna vid varje skiftning av exponeringsvärdena. Det förefaller också som om slutaren kunde inkapslas bättre, men det är därmed inte sagt att t. ex. dammpartiklar kan tränga in i de väsentligare delarna.

Vid objektivetsten visade det sig att kamerans Yashikor-optik gav den bästa upplösningen vid bländare 11. Bländare 3,5 — full glugg — gav mindre god skärpa jämfört med övriga bländarinställningar. Skärpan förbättrades vid bländare 5,6 och blev avsevärt bättre vid bländare 8. Upplösningförmågan är i stort sett densamma mellan bländarstegen 8—22.

Slutaren gav 15 procent för kort tid vid 1 sek och 1/2 sek, rätt tid vid 1/4 sek, 10 procent för kort vid 1/8 sek, 20 procent för kort vid 1/15 sek och 1/30 sek, 30 procent för kort vid 1/60 sek, 20 procent för kort vid 1/125 sek och rätt tid vid 1/250 sek och 1/500 sek. ■ ■

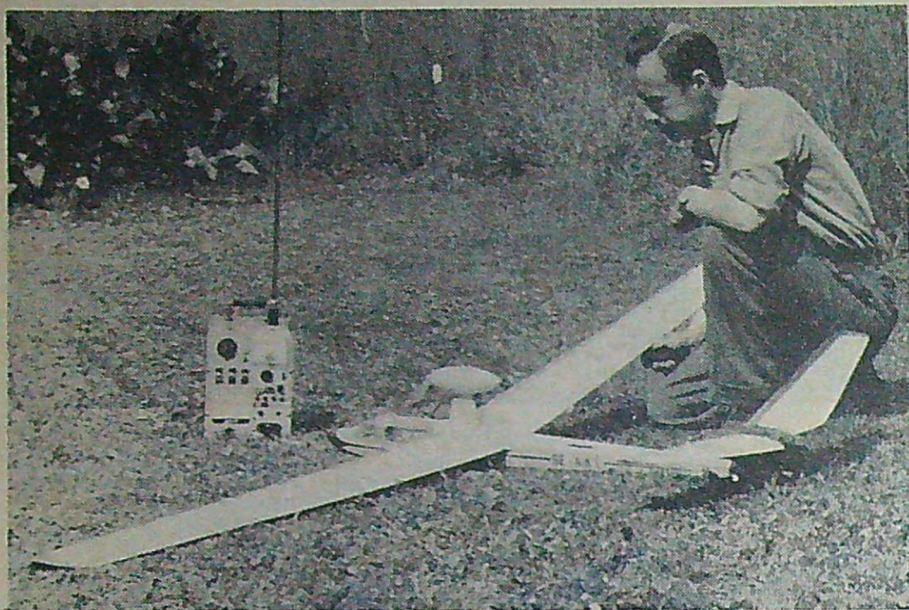
Yashica 44 i siffror

Tvögd spegelreflexkamera för bildformatet 4x4 cm. — Upptagningsobjektiv och sökobjektiv Yashikor 1:3,5/60 mm. — Hellsynkroniserad Copal-slutare med tidsderna 1—1/500 sek och B.

Filmframmatning med vev, synkronisering för M och X-blixlar, sportsökare, lupp för fininställning och bajonettfätning för filter etc.

Riktpolis 268 kr. Beredskapsväska kostar 42 kr. — Tillverkare Yashica Co, Tokio, Japan. — Generalagent AB Fotomekano, Stockholm 1.

RADIOKONTROLL UTAN RÖR



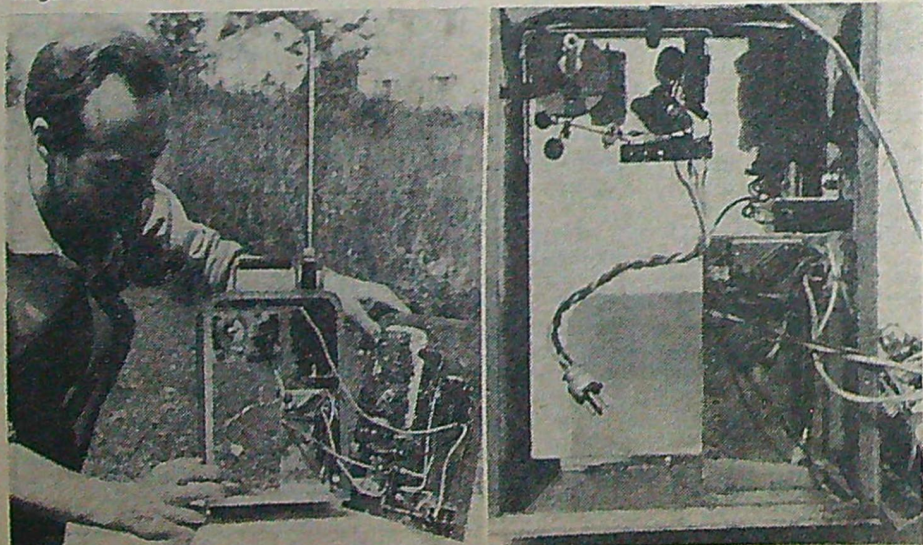
Artikelförfattaren Arne Friberg med ett hjälpmotorförsedd segelflygplan av egen konstruktion. Vingen är uppbyggd av 84 spryglar MVA 301 special och planet är beräknat för termikflygningar med upp till en timmes varaktighet. Mottagaren är i detta fall en rör-transistormottagare (ett rör plus tre transistorer) med 2 km räckvidd. Roder servo är Telematic och vidare har planet en automatisk höjdmätare.

Vid fjärrstyrning av modeller är transistorer en idealisk komponent tack vare sin låga vikt och sin strömsnålhet. Nackdelen med transistorer i dessa sammanhang har varit att få den att arbeta vid höga frekvenser.

Teknik för Allas bekante modellflygare Arne Friberg, Tyringe, presenterar här ett schema för en heltransistoriserad mottagare för modellstyrning. Mottagaren är konstruerad av tysken H. Bruss, Bad Pyrmont, och den är avsedd att användas i samband med bärvägsändare. Byggs mottagaren på rätt sätt kan man få ner vikten till 57 gram. Strömförbrukningen kan man också få mycket låg, utan signal 2 mA och med signal 18-20 mA. Den effektiva räckvidden är ca 1 000 meter.

Är den sändare som används i samband med denna mottagare försedd med anodspänningsaggregat av vibratorer, måste den noggrant skärmas, så att vibratorer inte kan inverka på sändarenheten. I annat fall kommer mottagaren att arbeta mycket instabilt på grund av att vibratorfrekvensen moduleras på bärvägen. Idealet är en vanlig handsändare med anodbatteri.

Här demonstrerar på vänstra bilden Arne Friberg sändarenheten (överst), vibratorpartrönen (till höger) och baksidan av vibratorerheten, där likriktaren kan urskiljas (nederst till höger). På den högra bilden ses detaljerna i något större format. Glöd- och anodspänning tillförs sändardelen genom att ledningarna sammanförs i en merpölig stickpropp, vilken man kopplar in på kontrollpanelens baksida.



Den som en gång börjat med radiokontrollflyg och lärt sig behärska grundelementen får förr eller senare lust att pröva nya vägar eller förbättra de enskilda detaljerna. En av landets mera framstående experimentbyggare på området är ARNE FRIBERG, Tyringe, som också tidigare delgivit Teknik för Allas läsare en del tips på nya konstruktioner. Nu kommer han med en ny presentation, denna gång en transistoriserad mottagare, konstruerad av tysken H. Bruss, Bad Pyrmont, och byggd och provad av Arne Friberg, som på bilden t. v. ses med sändare och ett av de modellplan med vilka han gör sina radiokontrollexperiment.

mm och spolen lindas med 0,15 mm emaljerad koppartråd, 60-70 varv. Ändarna förses med två anslutningar av förtent koppartråd och lindningen bstryks med lim. Drosseln monteras sedan på plattan.

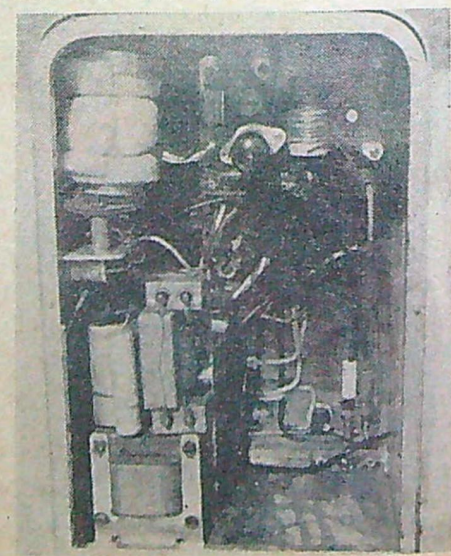
Avstämningsspolen lindas på en 8 mm keramisk stomme, eventuellt polystyrol, med kort ferritkärna. Spolen lindas med 0,5-0,6 mm emaljerad koppartråd eller 0,15 mm silkesomspunnen tråd som ger större avstånd mellan varven och därmed mindre dämpning av avstämningsskretsen.

Spolen lindas med 10 varv tråd, vars ändrar läses med sytråd och lim, så att trådvarven inte kan förskjutas, vilket i så fall ändrar avstämningsskretsen. Gör ferritkärnan för lätt lindas den om med en remsa japanpapper innan den skruvas in. Spolen kan sedan monteras på plattan.

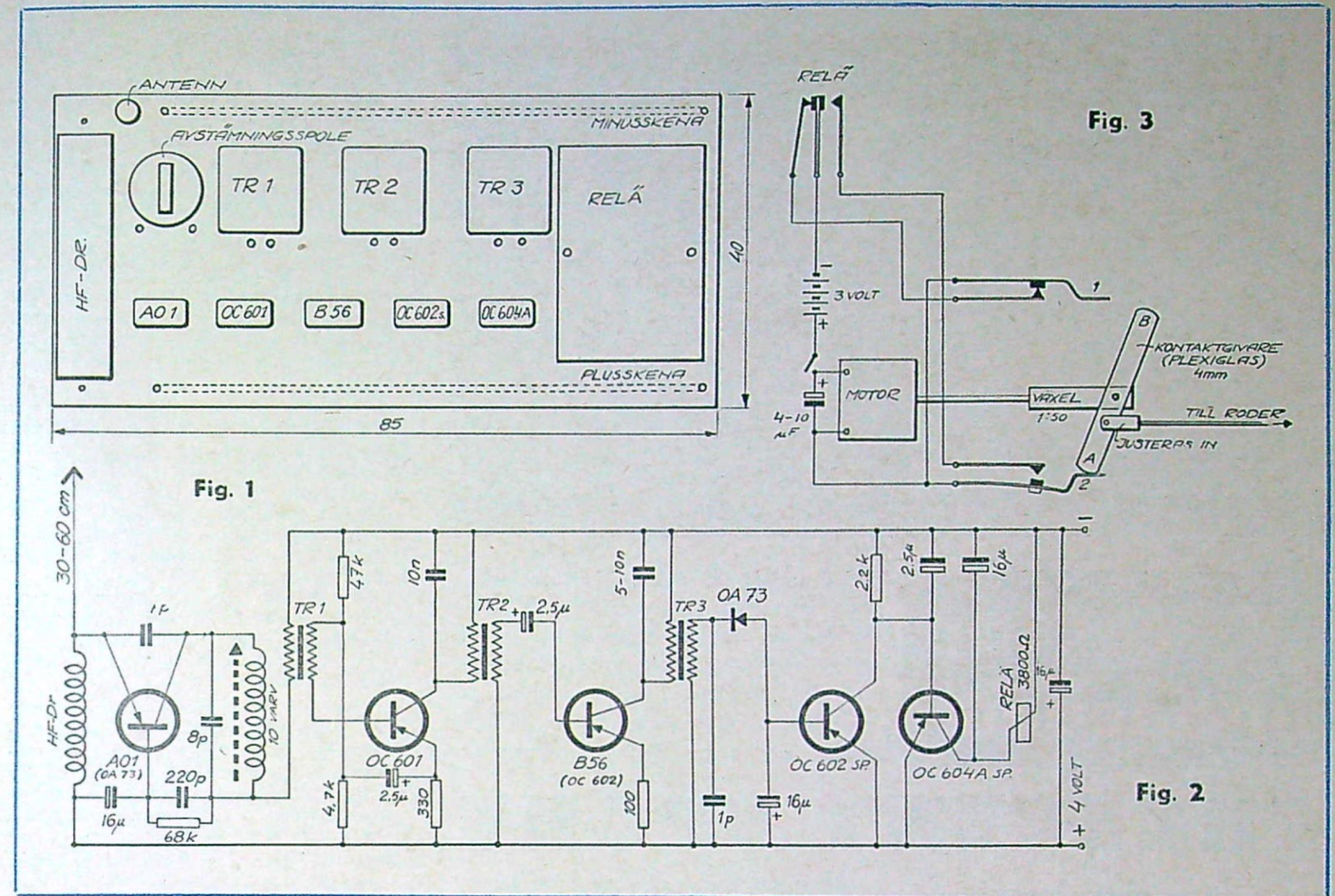
Reliét, i detta fall ett Siemens kamreli 151X3800 ohm, monteras på plats med två skruvar. Andra reliér kan givetvis användas om spölmotståndet är det angivna, men kamreliet är dock att föredra tack vare sitt höga kontakttryck.

Reliét är också försedd med s. k. silverpalt-

Sändaren sedd från insidan. Det tomma utrymme t. h. är avsett för en ackumulator med en kapacitet på 8 Ah. För överskådliggighets skull är ackumulatören på denna bild borttagen ur sändaren.



BYGGTIPS FÖR FLYGBITNA



ladumkontakter som inte visar samma benägenhet att "klibba" som andra kontakter. Det höga kontakttrycket eliminerar dessutom risken för icke önskvärda roderförelser på grund av motorvibrationer. Till skillnad från andra reliér är dessutom kamreliet synnerligen lätt, 16 gram.

Komponenternas placering och inkoppling framgår av vårt kopplings- och placeringsschema. Strömkällan utgörs av ett parallellseriekopplat paket av pennellbatterier på vardera 1,5 volt. Denna strömkälla används även för drivning av rodermekanismen. Se f. ö. noga till att batteriernas plus kommer i "jord".

Ett mA-instrument kopplas in i sista transistorens kollektorkrets för uppmätning av kollektorströmmen, som normalt skall ligga vid omkring 2 mA. Detta värde varierar något - mellan 1,8 och 2,4 mA - beroende på variationer hos enskilda transistorer.

Vid intrimningen skall sändaren med full antennlängd ställas på ca 4 meters avstånd med påkopplad signal. Ferritkärnan i mottagarens avstämningsspole, som först ställs i övre läget, skruvas försiktigt ned, medan man iakttar mA-metern i kollektorkretsen. Vid ett bestämt läge av kärnan ger mA-instrumentet utslag.

Ett rätt intrimmat värde skall ge 18-20 mA och varje gång signalen på sändaren slås till skall ett klickande ljud från mottagaren förkunna om att reliét står till. När signalen bryts skall mottagarens kollektorström falla tillbaka till ca 2 mA. Försöken upprepas med sändaren på allt längre avstånd.

Man bör förse kollektorkretsen med bekväma uttag, så att man snabbt och lätt kan kontrollera kollektorströmmen eller trimma in avstämningsskretsen före varje flygning. I annat fall kan lätt en för modellflygaren alltför välkänd situation uppstå...

RODERMEKANISMEN: Den beskrivna mottagaren kan givetvis användas till olika rodermekanismer och på en av teckningarna visas ett principförslag till en effektiv sådan enligt Friberg. Mekanismen består av en



servomotor, som via en växel på 1:50 driver en kontaktgivare av plexiglas, (se principskiss i fig. 3).

Kontaktgivaren påverkar två brytkontakter (1 och 2) och är så utformad, att dess ena arm A går förbi kontakt 1 men bryter kontakt 2, medan armen B bryter båda kontak-

terna. På så sätt kan en kort signal ge vänster roderutslag medan två signaler ger högerutslag. Mekanismen är självneutraliserande.

SÄNDAREN: Den sändare som Friberg använder i samband med denna mottagare är av tysk konstruktion. Sändaren är uppbyggd kring en kristallstyrd mottaktkopplad oscillator med två rör 6AK6. Sändaren är försedd med modulator och den kan därför användas dels som enkanelbärvägsändare, dels som tonmodulerad enkanelbärvägsändare och vidare som tonmodulerad trekanalsändare.

Sändaren drivs med ett anodspänningsaggregat i form av en transistoromvandlare. I denna lagas transistoren 2N 256, som lämnar 3 A kollektorström vid 6 volt in och 240 volt ut.

Detta behöver ni för bygget

TRANSISTORMOTTAGAREN, som beskrivs här intill, kan byggas för ca 150-170 kr och här nedan följer en förteckning över erforderligt material och de firmor som kan tillhandahålla delarna:

TRANSISTORER: OA 73 AO 1 (30 Mc) eller SB 100 (från TV-lagret, Vänersborg). OC 601, B 56 eller OC 602, OC 602 special, OC 604 special (från Elfa Radio & TV, Stockholm, eller Hörapparablaget, Stockholm).

TRANSFORMATORER: TR 1, 2 och 3 (subminiatur) impedans prim. 20 \pm sek. 1 k (från Elfa eller Hörapparablaget).

KONDENSATORER: 24 pF, 8 pF och 220 pF; subminiaturkondensatorer MP-typ 150 V, 10 nF, 5 nF och 1 pF, elektrolyter subminiatur 6 V 16 μ F och 2,5 μ F. Relä, Siemens 151X3800 ohm. Motstånd 1/10 watt Philips (Beyschlag). 68 k, 47 k, 4,7 k, 2,2 k, 330 ohm och 100 ohm (från Hörapparablaget).

Transistorhållare, banankontakt, bananhylsa, trolitull 4x85x2 mm, spolstomme 9 mm, ferritkärna till denna, plexiglasstav 8 mm, 1,5 volt pennellbatterier, diverse kopplingsråd osv.



Instrumentbrädan är spartansk, men alla de nödvändiga instrumenten och knapparna finns där. Till och med en sådan avgjord finess som helljusblinkning behöver man inte sakna. Tyvärr är bildörarna svängda åt fel håll.

Full rulle! På grusvägar är det en ren fröjd att köra framhjulsdrevena Lloyd TS. Växellådans utväxling passar bra för snabbköning på vägar av OT-typ. Vi väntar nu att få höra om Alexander TS genombrött i OT-sammanhang.

Sportigt för Medel-Svensson



■ Först som sist kan sägas att Lloyd Alexander i hög grad är en vanebil. Till att börja med blir man nämligen ganska irriterad över det kraftiga motorljudet, som åtföljs av en del vibrationer. Växellådan är en annan sak: tvåan var till en början lätt att missa vid uppväxling. Det berodde på en fjäderbelastning, som envisades med att dra iväg växeln till fyran. Men det är som sagt vanesaker som inte bara gäller Lloyd utan de flesta småbilar. När man märker vad den lilla Lloyd kan prestera, tycker man motorljudet är sportigt, och vibrationerna försvinner nästan helt vid landsvägskörning på fyran.

Den Lloyd-modell Teknik för Alla haft ute för testning, har tilläggsnamnet TS, Touring Sport. I jämförelse med Alexander -58, har den fem SAE-hästar starkare motor — 29 hk alltså — och en annan utformning på grillen.

Den gamla myten om att det är en Lloyd som ligger och stoppar upp bilkö är uppenbarligen mogen att revideras. I förhållande till vagnvikten är TS-motorn så pass stark, att acceleration och toppfart snarare är bättre på Lloyd -59 än på våra vanligaste bilmärken. Under testkörningen visade det sig att Alexander TS vid gynnsamma omständigheter ofta tangerade 125 km-strecket. Under mera normala betingelser kan man dock räkna med 115 km/tim som toppfart.

Nu ligger det nära till hands att tro att den lilla 600-kubikaren med överliggande kamaxel är en typisk varvmotor, men så är inte fallet. På högsta växeln kan man gott och väl köra 35 km/tim, utan motorprotest vid gaspådrag.

Under testen genomfördes en serie accelerationer på torr och plan asfaltväg. Vi blev faktiskt uppriktigt förvånade när vi klockade Lloyd Alexander på 27,5 sek från 50—100 km/tim, 0—50 km/tim avverkade den på 5,4 sek, och 0—80 km/tim på 20 sek. Dessa tider tål att jämföras med betydligt motorstarkare konkurrenters.

Vi gjorde med två personer i Lloyd en snabbfärd Stockholm—Göteborg tur och retur. På tillbakavägen körde vi

nonstop. Väglängden Stockholm—Göteborg är cirka 52 mil. Borgwardkoncernen garanterar att toppfarten är lika med marschfarten, och för att prova det höll vi hela tiden högsta möjliga fart. Efter 5 timmar och 40 minuter hade vi kommit till Stockholms stadsgräns. Det blir en ungefärlig genomsnittsfart av 93 km/tim!

På motorn märktes under och efter körningen inte en tillstymmelse till avmattning, och ingen onormal oljeförbrukning. Bensinförbrukningen under färden höll sig till med tanke på medelfarten blygsamma 0,78 l/mil.

Akkomforten kan man knappast klaga på. Sätena är svagt skälade och inredningen närmast lyxigt utförd i ett skinnliknande material samt tyg. Instrumentbrädan är på ovansidan madrasserad, golvhandbromsen lätt att komma åt och sitter inte i vägen. Synd bara för OT-åkarna att handbromsen tar på framhjulen. Tyget i sätena visade sig dess värre vara ganska känsligt, och skrynkade sig gärna när man suttit ett tag. Vänstra vindrustestolpen är något för bred, och skymmer en del av sikten i långsluttande vänsterkurvor.

Bromsarna fordrar ganska hårt pedaldryck men visade inga onormala mattningstendenser och tog i stort sett mycket jämnt och bra.

Trots småbilsformatet anser vi Lloyd Alexander TS minst lika användbar på landsväg som i stadstrafik. Kort sagt: En sportig småbil i prisklass passande en bred publik.

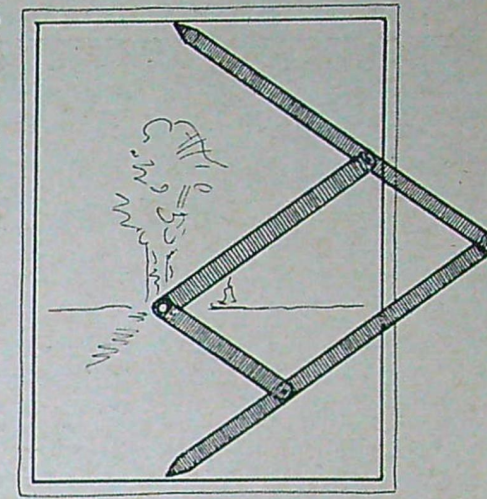
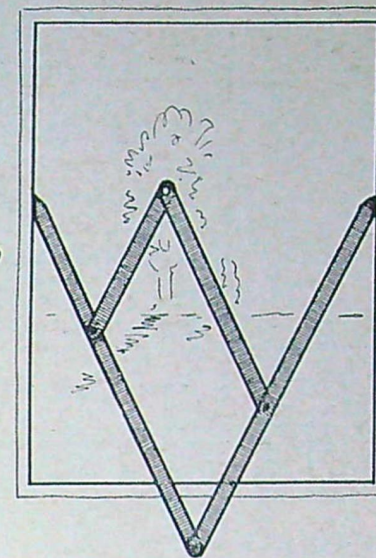
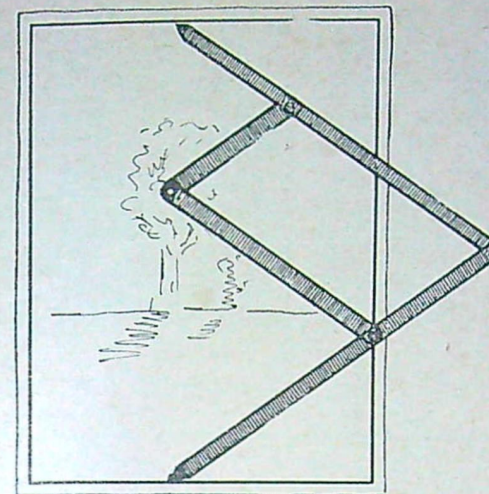
Text och foto: SVEN ZETTERGREN

■ LLOYD ALEXANDER TS är en luftkyld tvåcylindrig fyrtaktare med enkel överliggande kamaxel. Borrning och slag 77x64 mm. Slagvolym 596 cc. Motorn ger 29 SAE-hk vid 5000 v/min. Kompression 7,2:1. Förgasare Solex. Utväxlingar: 4,58 / 2,39 / 1,54 / 1,03 / back 4,58.

Bensintanken rymmer 25 liter, varav tre finns i reserv. — Bromssystemet verkar hydrauliskt på alla hjulen, handbromsen mekaniskt på framhjulen. Bromsytta 456 cm². — Ett 6-voltbatteri om 66 ampèrelimmar utgör källan i det elektriska systemet.

Vändradie 5,25 meter, 2,2 rattvarv mellan fullt hjulutslag. — Tjänstevikt 640 kg. — Riktpris 6 250 kr. (Körklar 6 950 kr.) ■ ■

Passare för bättre bilder



Redan under renässansen på 1400- och 1500-talet upptäckte konstnärerna att det råder ett intimt samband mellan skönhetsvärdena och matematiken. Bl. a. kom man underfund med att vissa proportioner hos ytor och kroppar är särskilt tilltalande för ögat. Många av dessa konstnärer gick mycket långt i sina matematiska och geometriska spekulationer, och av dem var nog tysken *Albrecht Dürer* den som gick längst och som f. ö. blev mycket känd för dessa sina spekulationer.

Redan före renässanstiden hade man gjort en rad upptäckter på detta område och då bl. a. det s. k. Gyllene snittet, vilket avser ett visst förhållande mellan ett mindre och ett större avstånd på en rät linje. Detta avstånd kan räknas ut med den formel, som följer nedan. Med hjälp av denna formel kan man sedan också bygga upp den "gyllene rektangeln" i likhet med t. ex. den svenska flaggan.

Det var universalgeniet *Leonardo Da Vinci*, som skapade benämningen "Gyllene snittet". Dessförinnan hade dessa proportioner kallats "Den gudomliga proportionen". I det närmaste är f. ö. dessa proportioner 5 till 8. En tränad tekniker kan oftast utan vidare med hjälp av endast ögonmättet placera ut de rätta proportionerna på en linje, så att han erhåller gyllene snittet.

Formeln för gyllene snittet lyder f. ö. så här: En rät linje AB säges vara delad med gyllene snittet genom en punkt

Vill ni som fotoamatör ha en så tilltalande komposition som möjligt på era bilder? I så fall bör ni studera denna rätt ovanliga byggbeskrivning. Det är OLLE NORELIUS som här avslöjar hur man med hjälp av en lättillverkad "Gyllene snittet-passare" kan ge något av "matematisk skönhet" åt sina bildalster.

H, om $AH \cdot AH = HB \cdot AB$ dvs. kvadraten med sidan AH har lika stor yta som rektangeln med sidorna HB och AB.

Vad har man då för glädje att känna till detta? Jo, det egendomliga är att man använder sig av dessa proportioner på en tavla, ett foto eller liknande just för att kompositionen skall bli tilltalande för ögat. Bilden behöver inte alls ha den rektangulär form, som just den gyllene rektangeln har, utan den kan mycket väl vara kvadratisk. Det är bildytans indelning, innehåll och figurplacering, som kan ha en planering i enlighet med gyllene snittet.

Det märkliga är att om en amatör-fotograf lyckats bra med en vacker komposition, beskärning osv. kan man efteråt visa på att gyllene snittet förekommer på ett flertal ställen i bilden. Vi vet ju att man skall akta sig för symmetri, så att t. ex. horisonten inte skär bilden mitt itu, eller så att en huvudfigur kommer mitt i bilden.

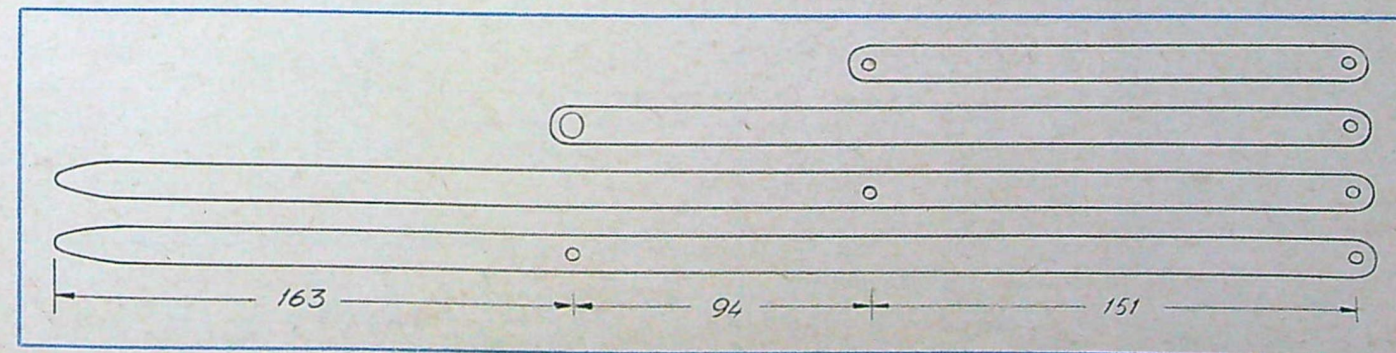
I vårt exempel ovan visas att horisonten befinner sig på ett visst avstånd från över- och underkanten av bilden, liksom huvudfiguren är placerad helt i

enlighet med gyllene snittets principer.

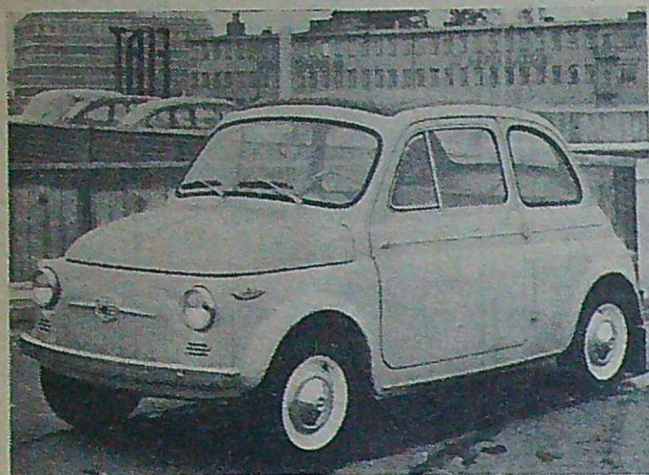
Vill man själv kunna behärska dessa intressanta proportioner går det mycket lätt att tillverka en speciell passare, som bl. a. bör vara mycket användbar för fotoamatörer. Man blir faktiskt förbluffad när man första gången har en sådan "gyllene snittet-passare" i sin hand och provar den på mer eller mindre lyckade förstoringar...

Passaren kan tillverkas av trälist, lättmetall eller mässingband — allt efter vars och ens smak och materialtillgång. Listerna borras i enlighet med måttskissen nedtill på sidan, varefter de nitas eller skruvas ihop, så att lämplig styvhet erhålls i varje del. Givetvis bör man lägga de tillskurna bitarna på varandra och samborra dem för att det hela skall stämma så bra som möjligt.

Om man använder sig av de proportioner som är anvisade i vår måttskiss, får man en ganska behändig "gyllene snittet-passare", som räcker till för rätt stora förstoringar. Beroende på behov kan man självfallet göra passaren större eller mindre. Det gäller bara att vid tillverkningen se upp så att proportionerna blir de riktiga. ■ ■



Vad anser de om sin bil?



Småbil från storkoncern

Det är i år precis 60 år sedan den första Fiat-bilen lämnade Giovanni Angelis blygsamt tilltagna fabrikslokaler i Turin. Sedan dess har Fabricca Italiana Automobili Torino, som det fullständiga namnet lyder, utvecklats till en jättekoncern, som inte har många motsvarigheter i världen. Över 80 000 arbetare arbetar hos Fiat, som inte bara gör bilar utan också flygplan, traktorer, rälsbussar m. m.

Den första Fiat 500-modellen presenterades på 30-talet och var väl egentligen den första minibilen i modern tid, även om namnet inte var uppfunnet då. Förkrigsmodellen utbyttes mot en starkare och modernare typ strax efter kriget och 1956 kom så efter ett rätt långt "vacuum" den svansmotorförsedda "nya 500", som här bedöms av fem ägare.

Den allra första versionen ansågs dock både för sparsam och för svag och de första detaljändringarna kom rätt snart efter presentationen. Vagnen fick som standard ett stoppat säte även bak och motoreffekten höjdes i ett par omgångar till nuvarande 17 hk.

Siffror kring Fiat 500

"Lillfian" har fått sin motor placerad i bakre delen av vagnen. Det är en luftkyld, tvåcylindrig toppventilmotor på 479 cc och av långslagit typ med 66 mm cylinderdiameter och slaglängden 70 mm. Ur motorn utvinns en maxieffekt på 17 hk.

Bränslesystemet innefattar bl. a. en Weber 24 IBM fallförgasare och en mekanisk bränslematarpump. Trycksmörjningen sker genom en kugghjulspump.

Fiat 500 har enkel torrlamellkoppling. Kraftöverföringen till bakhjulen sker via halvaxlar anslutna till differentialen genom kardankopplingar.



Växellådan är fyrväxlad med överväxel i 4:e läget plus backen. Differential och sludrev är inbyggda i växellådan. Förhållande 8:4. — Styrning: Genom snäckskruv och segment.

Fjädring: Främre hjulupphängningen — individuell fjädring. Tvärgående bladfjädrar anslutna till karossen på två ställen. Vid osymmetrisk inverkan på hjulen verkar fjädringen även som krängningsdämpare. Hydraulisk stötdämpare av teleskoptyp. Bakre hjulupphängningen — individuell fjädring. Spiralfjädrar och hydrauliska stötdämpare av teleskoptyp. Svängarmar med elastisk anslutning till karossen.

Bilens uppvärmning sker genom ett varmluft ledd fram från motorns kylsystem. — Däckstorleken är 1,25 x 12.

Elektriska utrustningen håller spänningen 12 volt, generatoren ger 180 W och batterikapaciteten är 32 ampëretimmar.

ANDRA VIKTIGA DATA:

Total längd	2 945 mm
Total bredd	1 320 mm
Total höjd	1 325 mm
Tjänstevikt	470 kg
Spårvidd fram	1 121 mm
Spårvidd bak	1 135 mm
Hjulbas	1 840 mm
Vändradie	4 300 mm
Bensintanken rymmer	21 liter
Toppfarten	90 km/tim
Riktpris, inkl. oms. och stöldlås	5 700 kr
Skatt	110 kr

Teknik för Alla ställer tio närgångna frågor till fem ägare av nya Fiat 500

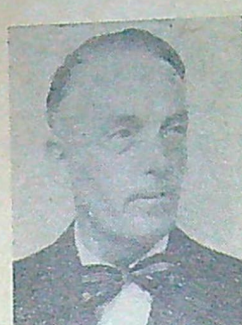


Fru CISSI OLSSON-AHRBERG

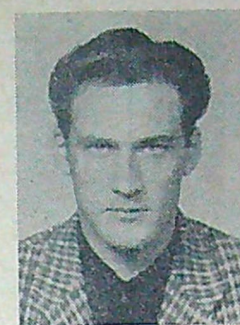
Varför köpte ni Fiat 500?	Min grannfru har tidigare haft en Fiat som hon var mycket nöjd med, och eftersom även en bilkunnig släkting rekommenderade detta märke, så blev det Fiat.
Hur långt har ni kört den?	Ca 1 000 mil.
Hur använder ni bilen?	Jag använder bara bilen för privatkörning.
Hur stor är bensinförbrukningen?	Den drar omkring 0,5 liter/milen.
Har ni haft några reparationer?	Bilen har endast varit inlämnad för den sedvanliga garantiservicen.
Har er bil några särskilda nackdelar?	Jag har inte funnit att vagnen är behäftad med några särskilda nackdelar.
Har er bil några särskilda fördelar?	Fördelarna är däremot många. Först och främst är bilen liten, lätt att köra och utmärkt att parkera inne i staden. Sikten är dessutom alldeles förträfflig.
Vilka förbättringar vill ni föreslå?	En förbättring skulle jag faktiskt vilja ha utförd och det är ett förbättrat värmesystem. I vintras när jag körde, frös jag mycket om fötterna, ty värmen når inte ända fram till pedalerna.
Vilka tekniska finesser sätter ni särskilt värde på?	De mjukt arbetande bromsarna i första hand. En annan finess, som jag är mycket nöjd med, är att spakarna till riktningssvisaren och ljuset sitter placerade på vardera sidan om rattstången.
Vad anser ni om vagnen ur säkerhetssynpunkt?	Vagnen är mycket lätt att köra, den liksom suger sig fast på vägen. Jag har dessutom anskaffat säkerhetsbälten till båda framsätena plus en störhjälm för mig själv.

I nästa biltest:

5 ägare om nya Fiat 500



Kamrer JOSEF AHLSEN



Stewart CAJ THUNMAN



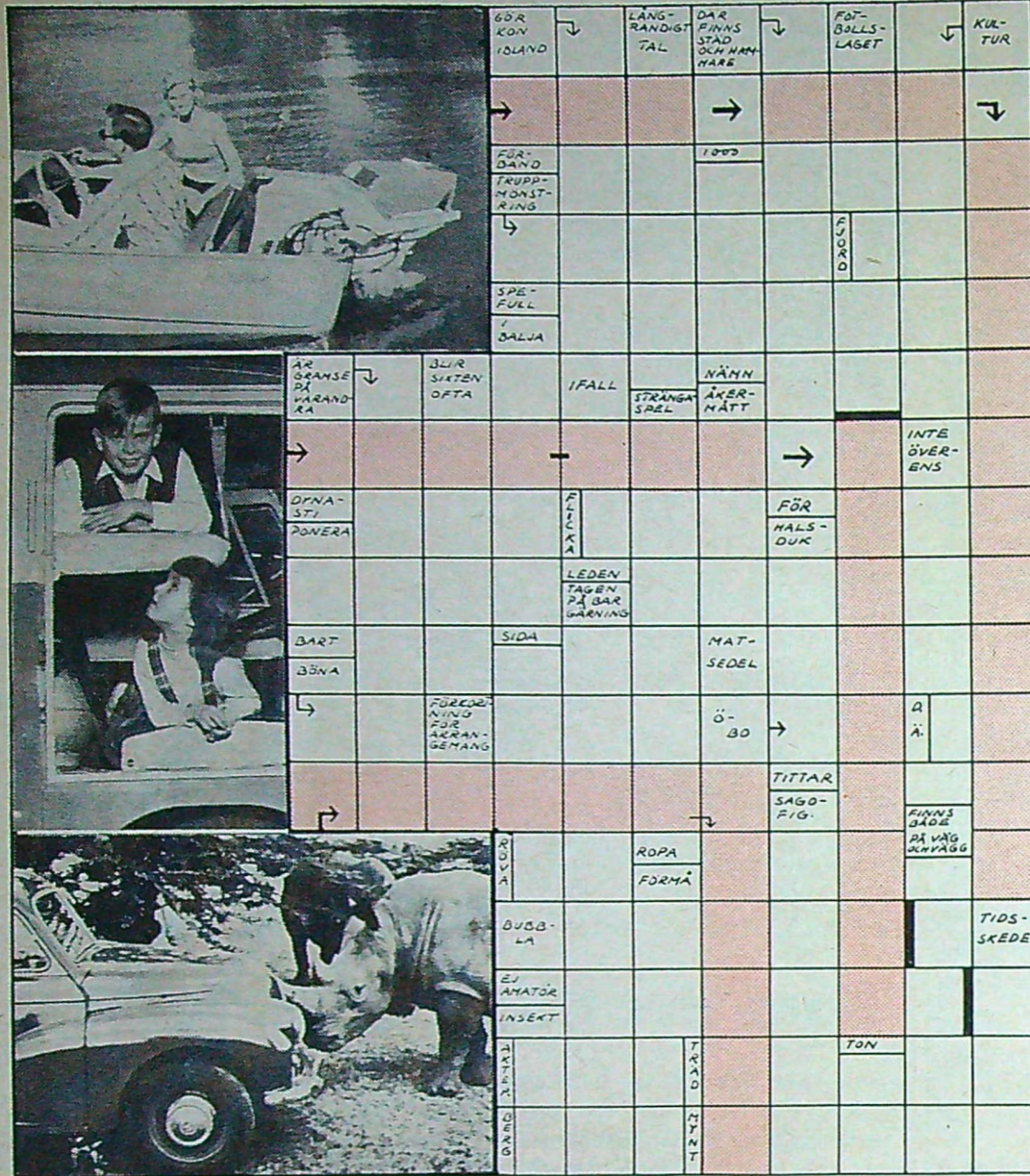
Hälsovårdsinspektör JAN STARBRINK



Droskförare SVEN EVERT JANSSON

Behövde en liten, driftbillig bil för smärresor, nu när jag har blivit pensionerad. Det är dåligt med tillförlitligheterna från Båstad där vi bor.	Jag är Fiat-frälst sedan länge och har bara fina erfarenheter av detta märke. Är man nöjd med ett visst bilmärke, byter man ju gärna till sig en ny vagn av samma fabrikal.	Jag behövde en liten bil för att komma till och från arbetet varje dag. Det är ju annars rätt så besvärliga resor från Hägersten ut till mitt arbete i Solna.	Jag hade Fiat 51:a tidigare. När jag bytte vagn fick jag ut samma pris som när jag köpte den några år tidigare.
1 700 mil. Men jag köpte bilen begagnad.	1 100 mil.	1 800 mil.	2 300 mil.
Den används som ren privatbil.	Till och från Bromma. Jag kan ännu inte låta min fru ha hand om bilen, hon måste få sitt körkort först.	Bilen används mellan 30—40 procent i tjänsten.	Jag har den till och från mitt arbete. Till helger och semester gör vi längre utflykter och försöker då se olika delar av Sverige.
Knappt 0,5 liter bensin per mil vid landsvägskörning. Nu när jag håller på att träna bilkörningen, drar den ju litet mer än i vanliga fall.	Medelförbrukningen av bensin håller sig vanligen vid 0,55 liter/mil vid stadskörning.	Vid landsvägskörning drar min bil 0,48 liter/mil. För några veckor sedan kollade jag även hur mycket den drog i staden och kom fram till mellan 0,58—0,60.	Den drar omkring en halv liter per mil vid stadskörning.
Inga reparationer.	Endast servicen.	Ännu så länge inga reparationer (bara en liten plåskada).	Det enda som varit hitintills är utbyte av gummibussning till bakaxeln, och det kostade mig trettio kronor.
Jag skulle vilja ha bilen bättre ljudisolerad, nu hör man motorljudet litet väl mycket.	Taket småkvirrar en aning. Bilen är dessutom litet långsam i själva startögonblicket.	Kromen är svår att underhålla så rostent börjar bita sig fast på stötfångaren. En annan nackdel är att bilen inte försells med något bagageutrymme.	Lackeringen är inte bra. Det var som inte bilen först behandlats med grundfärg, för lackeringen vill gärna lossna underifrån.
Största fördelen med fiaten är att den är så bensinsnål.	Den är bensinsnål och dessutom ganska pigg. Normalhastigheten håller sig omkring 75—80 km/tim för min egen del. Vagnen är förhållandevis rymlig och man sitter bekvämt.	Vagnen är snabb och behändig. Det är samtidigt mycket lätt att komma åt alla ställen på bilen vid eventuella reparationer. Tändningen är t. ex. lätt att ställa in.	Det är en mycket fin vägvagn. Fiaten är dessutom lätt att parkera.
Det är inte särskilt bra värme har jag uppläckt. Det drar litet för kallt om fötterna.	Synkronisera växellådan.	Jag skulle vilja ha ett bagageutrymme i bilen. Sedan borde sifletten göras skrammelfri. Ett par extra hästkrafter skulle nog inte skada.	Bilen är alldeles för svårstartad på vintern. Det inträffar alltför ofta att man måste rulla igång den.
Vagnen är utrustad med mycket fina bromsar.	Den är fast och bra i styrningen. Motorn spinner fint. Bilen verkar vara rejält byggd.	Det finns inga speciella tekniska finesser.	Jag har inte funnit några tekniska finesser, men trivs mycket bra med bilen ändå.
När man kör kan man lätt inta en bekväm körställning. Sikten framåt är mycket tillfredsställande, bakåt är den däremot inte lika bra. Bilen ligger dessutom säkert på vägbanan.	Fantastisk, en utomordentligt fin vägvagn. Man har alltid vagnen under kontroll, men den är däremot ingenting att krocka med.	Sikten är i sista laget, då backspegeln skymmer en aning. Den ligger utmärkt på vägbanan om man växlar den rätt.	Förträfflig vägvagn med fin sikt och utmärkta bromsar.

Brittiska Metropolitan 1500



TFA-KRYSS 14

Vi delar ut ett förstapris på 50 kronor och dessutom två priser på 25 kr. Insänd kryssat ifyllt eller en avskrift tillsammans med tävlingskupongen nedan till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3. Märk kuvertet "TFA-Kryss 14". Krysslösningarna skall vara Teknik för Alla tillhanda senast den 24 juli 1959.

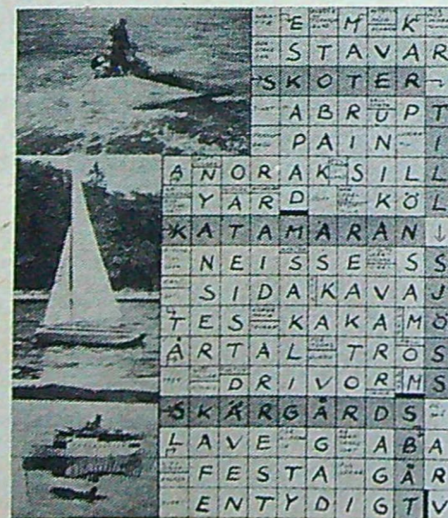
Tävlingskupong TFA-Kryss 14

Titel

Namn

Bostad

Postadress



50-lapp till Uppland

TFA-KRYSS 11: Först öppnade rätta lösning hade insänts av Patrik Thunholm, Box 675, Älvkarleå, som därmed vann 50 kr. De båda 25-kronors-priserna vanns denna gång av Ture Österling, Box 127, Veinge, och Leif Hård, Box 237, Österforse.

Teknisk PRESSREVV

● CAMPA I PAPP: Inför sommarsemesterarna säljs i New Yorks varuhus tillt och fullständiga campingutrustningar av papper och papp, helt användbara under semestern varefter de kan kastas eller brännas. Ett tillt för fyra personer med fyra sovsäckar, allt av papp, kostar bara 6 dollar eller ungefär 30 kronor i svenska pengar.

● LYSANDE PENNA: I Väst-tyskland har tillverkats en praktisk kombination av penna och ficklampan. Lampan ger ett cirkulärt ljusfält just där pennan sätts mot papperet och gör att man kan skriva i mörker.

● KLÄM PÅ KNÄET: Har ni försökt rensa upp ett vattenläs — dvs. knäet under värtstället? Det är inget lätt företaget. Nu finns det i marknaden ett vattenläs som går att klämma ihop ungefär som en rumsfil. Smutsen som täpper till svivinner kylekt och man slipper tillkalla förmokaren för det "töppta" handfatet.

● NYTT OM SKOR: Stötarika skor av plast till det facila priset av 10 kronor parret lär i höst komma ut på den amerikanska marknaden. Vidare har experimenterats med en kemisk process, varigenom skolläder kan göras "ovighetsblankt" — skokräm blir onödigt.

● RULLA OCH KÖP: Motor-drivna rullskridskor är det nyaste i varuhuset i de större amerikanska städerna. Rullskridskorna är försedda med batteridrivna motorer, som antingen kan laddas upp i förväg eller får sin kraft automatiskt, medan man åker på dem ett par hundra meter. De laddade rullskridskorna bär sin ägare under 10–12 minuter utan att han behöver anstränga sig.

● FÄRG FORTARE: En färgfrankallningsvätska som förkortar det ofta besvärliga och petiga arbetet med frankallning av färgfilm från 45 till 6 minuter är senaste nyheten på den amerikanska fotofronten. I stället för tre olika bad blir det rickta med ett enda enligt den nya metoden. Priset för den nya frankallningsvätskan är inte högre än för motsvarande kvantitet av konventionella satter för färgfrankallning.

● TRÄNGT I BIL: Världens totala bilpark fortsätter stadigt att öka. Ännu dröjer det dock innan jordens alla bilar kan ta ombord alla människor. För närvarande går det nämligen 25 människor på varje bil.

● KLOCKMYSTIK: Många människor tittar på klockan utan att egentligen se. Det kanske låter mystiskt, men en dansk restaurangman roade sig nyligen med att flytta om siffrorna på restaurangens urtavla och placerade dit sådana klockslag som 27 och 29. Mindre än 10 procent av hans gäster märkte något!

● SKRYNKELFRITT: I England har lanserats en tapetseringsmaskin, kanske närmast avsedd för "gör-det-själv"-familjer. Det enda man behöver är att stryka ut klistret på tapetens baksida. Med maskinens hjälp rullas sedan tapetvärderna på väggen. Maskinen sträcker tapeten och ser till att papperet inte skrynklar sig.

Sväva gärna i det blå —

men inte i okunnighet om vad som sker på teknikens många fascinerande områden! Ni blir både tekniskt orienterad och allmänbildad genom att studera Teknik för Allas handböcker. Denna serie bör ingå komplett i alla teknikmedvetnas bokhyllor. Samtliga böcker bjuder på underhållande läsning och de flesta kan betraktas som oombärliga uppslagsverk.

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

Mekanikerna. TFA:s yrkeskurser i svarvning, borrning, hyvling, fräsning och slipning. Av O. Ekberg. Inb. Pris kr 14:50.

TFA-HANDBOK NR:

1. Kalknesteckna och dess användning. Av T. Porsander. 2:50. 14 uppl.
2. Elektriska ackumulatörer. Konstruktion — Skötsel — Laddning. Av T. Porsander. 4:25. 6 uppl.
3. Omfattning och beräkning av småmotorer. Av T. Porsander. 4:25. 10 uppl.
4. Alla matematiska formler — en populär matematikhandbok. 5:70. 6 uppl.
5. Svarvboken. Av T. Porsander. 3:25. 5 uppl.
6. Maskinritning. Av R. Tegström. 3:—, 4 uppl.
- 7/8. Modelljärnvägen. Av C. E. Nordstrand. 4:30. 4 uppl.
9. Genvägar till snabbräkning. Av J. Almqvist. En oombärlig hjälpreda vid det praktiska räknarbetet. 4:25. 4 uppl.
10. Att laborera hemma, Del I. Laborationshandledning med 150 kemiska försök. Av I. Bolln och B. Gustaver. 3:75. 2 uppl.
11. Motorbåten. Av R. Kock. Oombärlig för alla nuvarande och blivande motorbåtsägare. 5:50. 2 uppl.
12. Att laborera hemma, Del II. 114 försök i organisk och fysikalisk kemi. Av I. Bolln och B. Gustaver. 3:75.
13. Dyk. Av Gunnar Nordanfors. Råd och anvisningar i undervattenssimning, undervattensfotografering och undervattensfiske för amatördykare. 4:75.
14. Perspektivteckning av maskiner och mekanismer, röntgenteckning och sprängda bilder. Av Olle Norelius. I laminerat omslag. 7:50.
15. Elektronik för nybörjare av Hjalmar Larsson. En lättfattligt upplagd, rikt illustrerad bok, som kan göra den inom elektronik helt obehövade till något av expert på området. I laminerat omslag. 8:25.

Använd rekvisitionskupongen här nedan eller beställ genom närmaste bokhandel.

REKVISITIONSKUPONG

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

..... ex. SV. TEKNISK ORDBOK
 ex. MEKANIKERN
 ex. TFA-Handbok nr
 ex. TFA ärgång
 häftad/inbunden (stryk ej tillämpl.)
 st. Fantomanteam

Namn:

Bostad:

Postadr.: TFA 14/59

Insändes i kuvert frankerat med 30 öre

PLATS FÖR UPPFINNINGAR!

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



"SOV-I-RO-FILT" som redan vid fabriken prepareras, så att den håller undan myror, mygg och andra störande moment, föreslår signaturen "Plågad". Ett par kronor extra kunde den väl vara värd?



BENSINMÄTARE, som direkt anger den aktuella förbrukningen per mil, borde göras så enkel och billig, att den kunde bli standardtillbehör i alla bilar, tycker Willy Nilsson, Kabelgatan 39 F, Göteborg.



HISS-BORSTE för skorna, föreslår Lennart Jernström i Uppsala. Två hål i ena hiss-väggen, två "borstlådor" på väggen utanför, en för bruna och en för svarta skor, och saken är klar. När hissen går håller man bara fram skon och får den pulsad.

VATTENSKIDOR

Surfingbräden
samt reglementslen.
linor

RAGNAR FRUNCK
Järnaffär AB, Stockholm
S:t Eriksgratan 86. Tel. 34 02 20

BILREPARATÖRS-

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

Skövde Praktiska Skola
TIDAN, Tel. Skövde 700 84, 704 29

JETRACER

Komplett byggsats med färger och pensel 3:75
 MINIJET reamotor till ovanstående 7:50
 Bränslesats för 15 körningar 2:50

HOBBY-TEKNIK
Upplandsgratan 41, Stockholm Va.

En fullträff!

VAPEN-DEPÖTEN
FALUN

GRATIS

Sänd mig gratis
Er katalog!
TA

Namn

Bostad

Postadress

VAPEN-DEPÖTEN • FALUN

LESLEY SHANE



PARK HOTELL? HAR NI EN MRS FRAWNEY BRETTON DÅR? DET ÄR MISS SHANE SOM SÖKER HENNE.



FRAWNEY? DET ÄR LESLIE, JAG FICK DITT BREV...

1) Försvärlade Ellis Brettton till Mrs Brettton
2) Vätte i så stora fel?
3) Kommer något nytt föreslå att gå på?
4) J så full av nerv?
Ach reagera

SVAREN PÅ LESLEYS FRÅGOR TILLHÖR DET FÖRFLOTNA - DAGEN FÖR ELLIS TRENTS BEGRÄVNING -



DU MÅSTE INTA DIN BRORS PLATS, JIM.

JAG TROR FRAWNEY VAR ORSAKEN TILL HANS DÖD.



MONTELENA VAR EN DUELL MELLAN DIN BROR OCH BRETTON JIM - EN BILDUELL - OCH SA KÄMPAR MAN BARA FÖR EN KVINNAS SKULL!



MEN PAPPA, OM MILT AVSIKTLIGT DÖDADE ELLIS, VARFÖR ANKLAGADE DU HONOM DÅ INTE VID FÖRHÖRET?



DET VAR EN DUELL, MIN SON. DET ENDA BEVIS JAG HADE VAR ATT ELLIS VAR BEREDD TILL STRID MED EN VÄN SOM HADE SVIKIT HONOM.



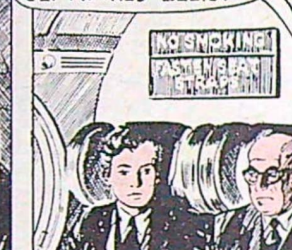
JAG MÅSTE LÅTA HONOM TRO ATT HAN SKULLE SLIPPA UNDA - FÖR ATT GE DEJ EN CHANS ATT HÄMNAS!



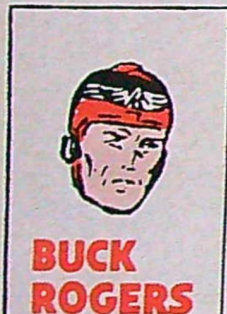
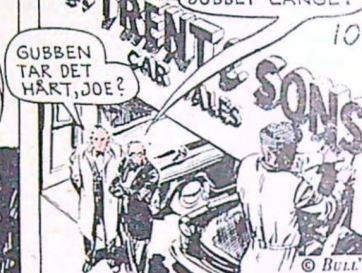
JAG KAN INTE TRO FRAWNEY OCH MILT OM NÅT SÄNT, PAPPA, MILT HADE KANSKE SKULDEN TILL OLYCKAN - MEN DET VAR EN OLYCKSHÄNDELSE!



ALL RIGHT, VI FÅR SE, DET KANSKE KOMMER FRAM BEVIS FÖR ATT MILT VILLE BLI AV MED ELLIS.



MYCKET HÄRT, HAN HAR SKJUTIT UPP DET DÅR JOBBET LÄNGE.

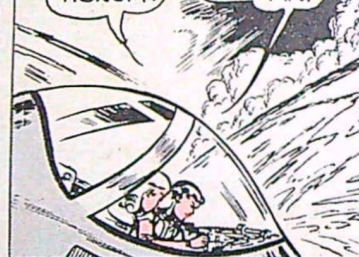


BUCK ROGERS

SATURNUS RAKT FRAM - TRODDE DU VERKLI- DU HAR VÄNT, MAMMA!



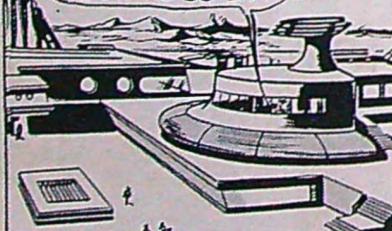
NU SKA VI TILLBAKS OCH RÄDDA HONOM!



SAMTIDIGT BESLUTAR MAN PÅ SATURNUS OM DUCKS ÅVRÄTTNING... ZOPAR HAR ÄR JORD FÄNGENS FÖRBRY- TELSER.



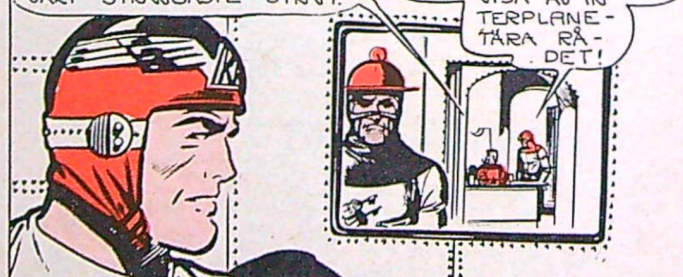
HM... INTRÅNG I SATURNUS INNER- ZON UTAN PASS... RYMT FRÅN POLI- SEN... ORSAKAT FÖRLUST AV 5 SATURNISKA PATRULLSKEPP SAMT 30 LIV!



DET RÄCKER FÖR DOM UTAN RANNSAKEN!



EN SÅDAN MAN FÖRTJÄNAR INGEN BARMHÄRTIGHET - HAN SKA LIDA VÅRT STRÄNGASTE STRAFF.



JÄ - MEN INGEN KAN BE- SKYLVA OSS FÖR ORÄTT- VISA, OM VI BEVISAR ATT FÄNGEN SJÄLV HAR TAGIT SITT LIV!



VI MEDVERKAR PÅ INTET SÄTT I ÅVRÄTTNINGEN!



MED ANDRA ORD BLIR DOMEN...



.... DÖDEN I GROPEN! BRER - ÄRMA JORDMAN!



Brittiska järnvägarna moderniserar och bland nyheter märks detta dielelektriska Brush-lok, som utvecklar 1 365 hk. Under 1960 skall 155 sådana lok vara i trafik. Toppfarten är 145 km/tim.



Vid Armstrong Whitworths laboratorier i England forskar man nu för ett kommande trafikplan med överljudsfart. Här ovan granskar en kvinnlig tekniker utrustningen till en raketdriven testprojektil.



Teknisk rundhorisont

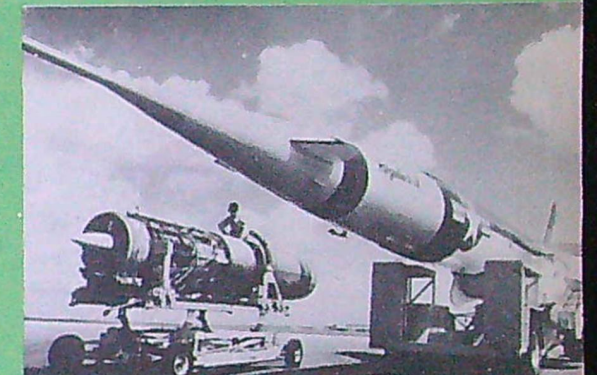
Det amerikanska företaget General Electric har nu introducerat en blixtlampa, som inte är större än en lumnagel. Ljusstyrkan är dock lika stor som för fyra gånger större lampor. Den nya blixten kan monteras i en reflektor med bara 5 cm diameter och hela blixtrustinngen kan göras mindre.



En ny typ av neoprensulor för arbetsskor kan vulkaniseras direkt till ovanläddet utan stickningar, varigenom fukt och frätande kemikalier hindras tränga in. Skorna blir mycket smidiga.



Sveltslāgan biter inte pā detta däck, som konstruerats av Goodyear. Däckets skall användas på landningshjul för rymdraketer och skall motstå påkänningarna dā raketen passerar värmevallen.



Fransmännen planerar nu att köpa amerikanska Regulus II-robotar. Denna projektil drivs av två General Electric jetmotorer och gör dubbla ljudfarten. Föregångaren Regulus I gjorde nyligen en uppmärksam postflygning.



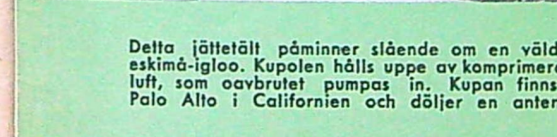
Delta jättetält påminner slående om en väldig eskimå-igloo. Kupolen hålls uppe av komprimerad luft, som oavbrutet pumpas in. Kupan finns i Palo Alto i Californien och döljer en antenn.



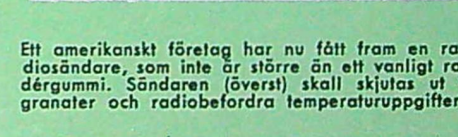
Ett amerikanskt företag har nu fått fram en radiosändare, som inte är större än ett vanligt rådergummi. Sändaren (överst) skall skjutas ut i granater och radiobefordra temperaturuppgifter.



Skilnaden mellan en skrivmaskin från sekelskiftet och en modern är lika stor som mellan Wrights försöksplan och ett jetplan. På en gammal skrivmaskin krävdes över 600 gram för att slå ner en tangent, på en ny IBM bara 70.



För USA-marknaden är den här nya plastbilen tänkt. Shamrock heter modellen, som har Austin A 55:s motor och även i övrigt BMC-detaller under plastskallet. Tillverkningen förlägger man till Irland.



Hela 165 ton lastar denna amerikanska "tungviktslastbil", som rullar på 18 däck av dimensionen, 18x33. Flakets framkant är 13 m över marken, dā lasten tipsas. Toppfarten ligger pā 55 km/tim.



UTOMBORDSMOTORN **BUDAY 175**

har genom erfarenhet visat sig vara en av marknadens driftsbilligaste motorer i sin storleksklass



TEKNISKA DATA:

Cylinderdiameter	60 mm
Slaglängd	60 mm
Slagvolym	170 cc
Varvtal	3700—4000 v/min.
Effekt	7,5 hk
Bränsleförbrukning	400 gram per hästkrafttimme
Maximihastighet (beroende på båttyp)	8—35 km/tim
Vikt	30 kg

»TECHNOIMPEX«

Postfack 188

BUDAPEST 62, Ungern

Telegramadress: TECHNOIMPEX