

MANDENS VERDEN

NR. 2

FEB

1966

KR.
2,85

MED
TEKNIK
for alle

EKSTRA:
Farveplanche
med
Ellehammer-flyet
fra 1906





når kun det bedste er godt nok...



TRIUMPH TR4A

Den store elegante sportsvogn fra TRIUMPH

4-cyl. topventilet 2,1 l motor på 104 hk • 2 Stromberg karburatorer • tophastighed over 175 km/t • uafhængig affjedring af alle 4 hjul • 4-trins fuldsynkroniseret gearkasse med kort bundgearstang • tandstangsstyretøj • skivebremser på forhjul • eksklusivt interiør og righoldigt udstyr med bl. a. omdrejningstæller, tråd-eger-rat og bucket sæder • smagfulde farver • 12 måneders garanti • Ekstraudstyr: tonneau-dækken • overgear • 60 eger trådhjul • TR 4 A leveres også i hardtop-udgave.



Ansvarshavende udgiver:
Palle Fogtdal
Redaktion: Bernhard Linder
og Arne Forsberg Clausen
Forlagsredaktør:
Kaj Paaskesen
Redaktionssekretær:
Lise Bech
Lay-out:
Kay Rasmussen
Annoncechef:
Wencke Hansen

MANDENS VERDEN

NR. 2 - FEBRUAR 1966 - 3. ÅRGANG

INDHOLD

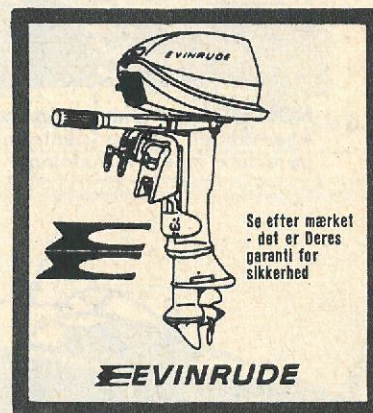
FORSIDEN	1	Bjergbestigernes liv hænger i en tynd tråd. Læs på siderne 28-33 om en af de største bedrifter.
BREVKASSE	5	Breve til MANDENS VERDEN
AKTUELT	6	Aktuelt fra hele verden
HUMORESKE	8	Længe leve automatikken
FISKERI	11	Peter Pirk
BIL-BREVKASSE	12	Hvad er der i vejen med min bil?
SØENS VERDEN	14	Først gennem isen
PRØVETUR I EN DRØMMEBIL	16	Den spiller med musklerne
EN EVENTYRER FORTÆLLER	18	Den danske vovehals, der blev engelsk flyverhelt under verdenskrigen
HOBBY OG FRITID	24	Stereo behøver ikke være dyrt
BIL-NYHEDER	26	To nye japanske biler i Danmark
BJERGBESTIGNING	28	Han gjorde det umulige
REPORTAGE	34	Årets nye både
DEN INDLAGTE FARVEPLANCHE	38	Den første der fløj i Europa var dansker
SHOPPING	40	Nyt på markedet
MOTORAKTUELT	42	Nyheder og biltelegrammer
SPORT OG MODE	42	Så til søs
MOTORSPORT	42	Hvad betyder en rallysejr?
GØR DET SELV	44	Når det piber, snæfter og klukker i bilen
MODELHOBBY	47	Modelbiler af konservesdåser
KRIMINALGÅDE	51	Hvor skarpsindig er De?
PS	58	Klip, kommentarer og nyt om næste nummer

MANDENS VERDEN udkommer den sidste hverdag i måneden.
Redaktion, annoncer og ekspedition: Næsborgvej 90, Hvidovre. Tlf. (01) 75 33 00. Postgiro: 98 653.
(Alle henvendelser i redaktionelle spørgsmål bedes stilet skriftligt bilagt svarkuvert).
MANDENS VERDEN udgives af Forlaget Palle Fogtdal, Næsborgvej 90, Hvidovre. Tekst og billeder må i Danmark gengives med tydelig kildeangivelse. Sats: Grafo Print. Tryk: Aller Press og Fr. Martins Bogtrykkeri, Christiansfeld.

**VÆLG MED
SIKKERHED
FOR ØJE
- VÆLG:
E VINRUDE**

Evvinrude gl'r Dem det hele:

- fuldendte påhængsmotorer
- korrosionsbestandige
- vibrationsfrie
- støjsvage og vandtætte
- med stor slidstyrke
- lynhurtig manøvrering
- sikker styring
- 59 års erfaring i »outboards«
- 2 års garanti
- højeste brugt-motor pris
- altid reservedele på lager
- 21 forskellige modeller fra 3,8 hk - 100 hk og stern drive fra 90 hk - 200 hk.
- priser fra kr. 1380,- (incl. oms)
- forlang kataloget med alle modellerne og få gratis hæftet »sund sans til søs«



Se efter mærket - hos mere end 80 forhandlere, der sikrer Dem perfekt service landet over.

Se EVINRUDE-motorerne på KETNER MARINE stand nr. 36 på Bådudstillingen i Forum.

Indsend kuponen ☐ Klip her!

**GRATIS TIL DEM:
sund sans
til søs**



Indsend denne kupon allerede i dag og De får GRATIS tilsendt det store EVINRUDE katalog samt hæftet: Sund Sans til Søs

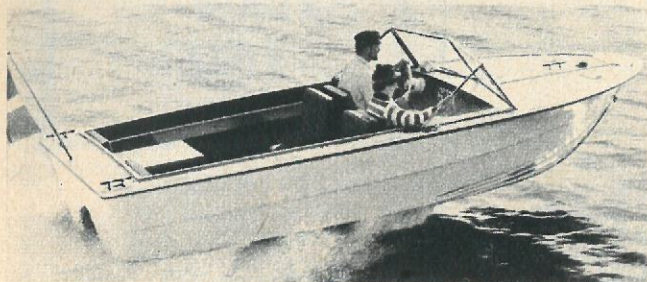
NAVN:

ADRESSE:

BY:

Indsend kuponen til
KETNER MARINE
Vordingborggade 6-8, Kbh. Ø.

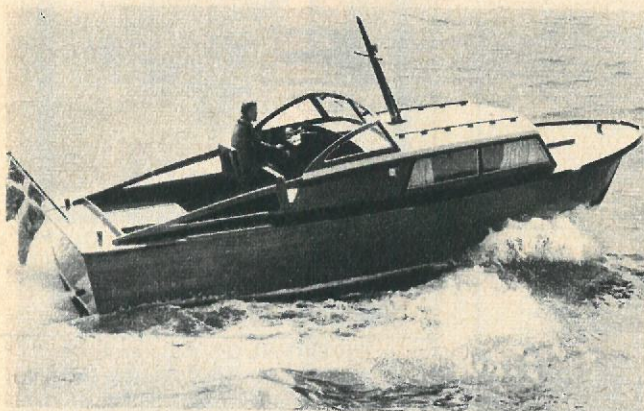
Se det store og omfattende
motorbådsprogram - konstruktioner,
der er absolut førende på feltet -
- elegante både i verdensklasse.



WYN MILL 18' Den lynhurtige runabout med fantastiske søgenskaber i populær udgave, der gør båden velegnet til vandsport og campingture.



NOR MILL 20' Cabinebåd med sportsbådens sejleegenskaber. 4 køjer, pantry m. m. Velegnet til længere ture med overnatninger.



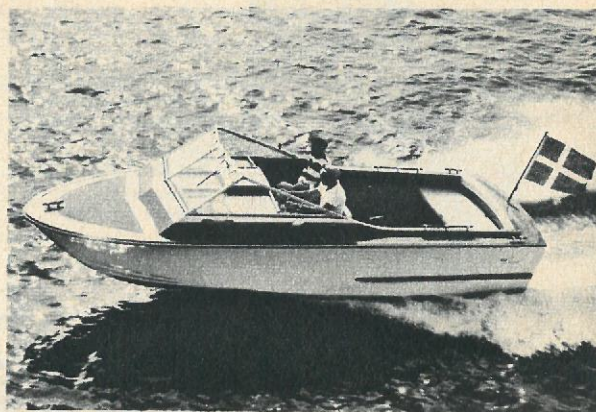
28' BMT CABIN Klinkbygget i mahogni på egespant, teakplankedæk og mahogniaptering. Leverages med dieselmotor som standardudstyr.

Forlang specialbrochurer og prislister

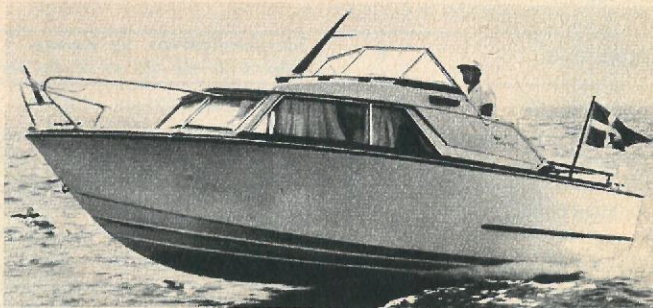
MARINE AFD.
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S

Salg og udstilling: Sølystgaarden, Egaa
Telf. Skæring (061-92111) 555
Forhandlere over hele landet

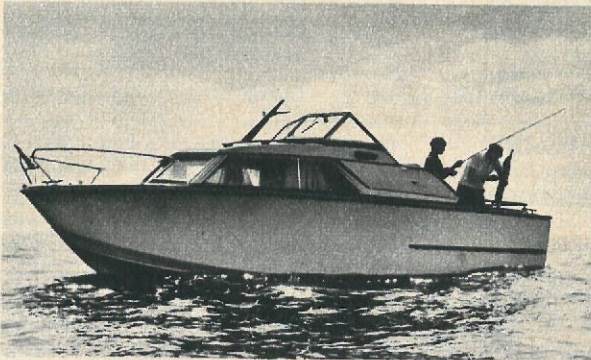
SKANDINAVISK BÅDUSTILLING I FORUM DEN 8.-13. FEBRUAR - STAND NR. 29 OG 43



CORONET 21' Daycruiser 2 sovepladser, fiberglas, dyb V-bund. Fås med single 110 og 150 HK eller twin 110 HK Aquamatic.



CORONET 21' Explorer II 3 sovepladser, fiberglas, toilet, galley, oplukkeligt frontvindspejl, dyb V-bund, fås med single 110 eller 150 HK Aquamatic.

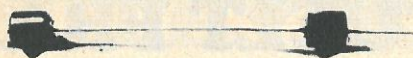


CORONET 24' de Luxe 4 sovepladser, fiberglas, toilet, galley, oplukkeligt front- og topvindspejl, dyb V-bund, twin 110 HK eller single 150 HK Aquamatic.

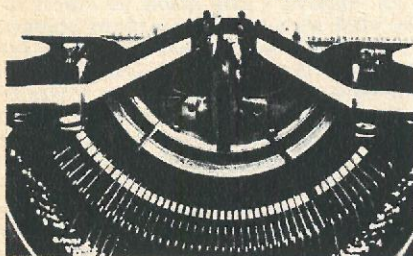


CORONET 27' Seafarer 4 sovepladser, træ-fiberglas, toilet, galley, oplukkeligt frontvindspejl, twin 110 HK Aquamatic.

BREVE



TIL
MANDENS VERDEN



Læserne har ordet. Her kan De frit fremkomme med Deres mening og kommentarer. Offentliggjorte indlæg honorerer med 25 kr.

Lidt for stor interesse

Lige en lille ting, som måske kunne interessere Dem at vide. Jeg driver en herrefrisørsalon og fremlægger Deres blad til publikums afbenyttelse efter at jeg selv har studeret det. Jeg har bemærket, at det er det mest benyttede af de fremlagte blade, og det har blot den kedelige fejl, at det flere gange er »blevet væk« (hvis De forstår, hvad jeg mener). Dette sker faktisk aldrig med andre blade. E. Christensen, frisør

Kvinder må gerne kikke med

Jeg vil tillade mig at modsætte mig den mening om bladets navneforandring, som en ungdomsgruppe skrev i nr. 1. Ændringen betyder nemlig efter min mening, at det ikke længere kun er kvindeblade, begge køn synes om. Før i tiden var blade, hvori ordet mand forekom i den ene eller anden form, som regel billige og halv-uartige. Men med MANDENS VERDEN har vi endelig fået et blad, der som navnet siger er beregnet for mænd, men som også kan være interessant og underholdende for kvinder. Jens Bo Olesen, Nakskov

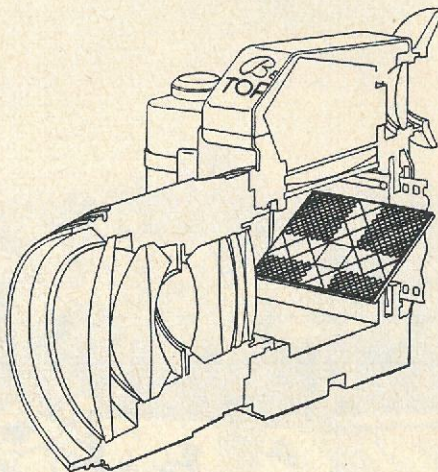
Vi kører mere end svenskerne

Jeg har fundet en sjov ting i et tysk blad, som jeg tror vil interessere læserne. En tysk bil-organisation ved navn AVD har bragt denne tegning, hvoraf det fremgår, hvor meget de forskellige landes bilister i gennemsnit kører pr. år. Som man kan vente, fører tyskerne stort i kilometertal, men forbausende nok kommer danskerne ind på en flot tredjeplads med 15.500 årlige kilometer - foran Sverige. U. N., Århus



1. PRISEN

til TOPCON



TOPCON er uovertruffen i kvalitet og effektivitet. Kun TOPCON måler det direkte lys på spejlet, af hele billedfeltet ved fuld blændeåbning. Hvorfor gør andre det ikke på den måde? Internationale patenter stopper dem. Derfor er TOPCON det eneste systemkamera, der byder Dem denne hurtige og korrekte betjening og lysmåling. TOPCON RE-2 med fast prismehoved og TOPCON RE-Super med udskifteligt søger-system er automatiseret mest muligt og har et tilbehørsprogram, der gør dem til de mest fuldkomne systemkameraer til professionelt brug og samtidigt gør dem attraktive for den avancerede amatør, der vil have det bedste.

KVALITET
TOPCON
KAMERAETS ROLLS-ROYCE

TOPCON UNI



kr. 795.-

TOPCON RE-2



kr. 1260.-

TOPCON RE-Super



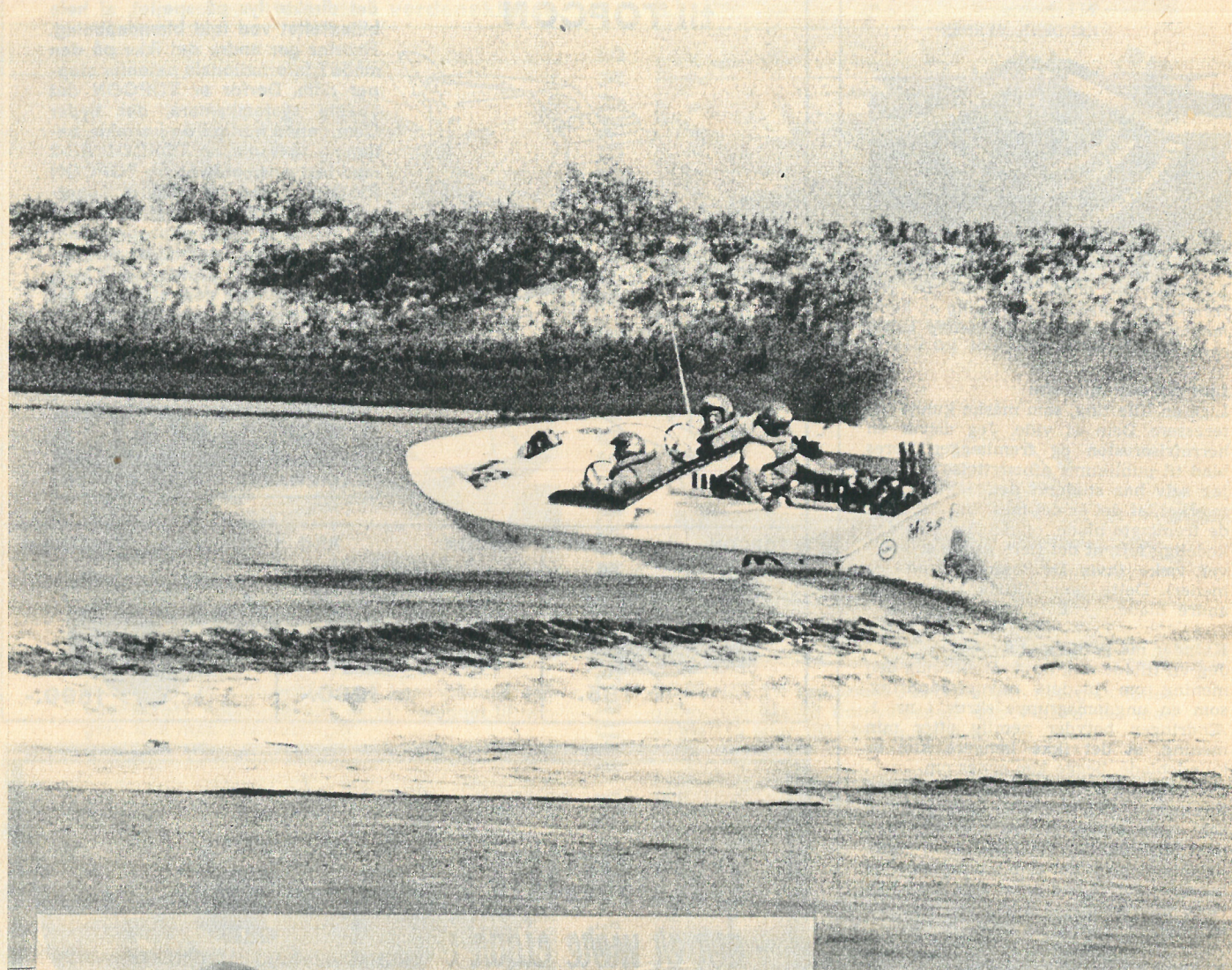
kr. 1590.-

for
CHURCHILL
- der er mere cigar i



LEVERANDÖR TIL DET KÖN. DANSKE HOF
E. NOBEL
CIGAR- & TOBAKSFABRIKKER

AKTUELT FRA



Astronauter på afveje

Med en svimlende fart af 90 knob eller rundt regnet 150 kilometer i timen kommer en 23 fods glasfiberbåd strygende hen over Salton Sea ved Californien i det store årlige speedbåds-race.

To hylende Chevrolet Corvette motorer på hver 427 hestekræfter giver den enorme trækraft, og for en sikkerheds skyld er der to mand til at styre fartøjets flugt. De sidder i deres kraftige flyverdragter med hjelm og beskyttelsesmaske og har hele 15 kontrolfunktioner at tage vare på foruden konstant radioforbindelse med hjælpe-mandskabet inde på land.

De ligner de astronauter, der farer rundt om jorden, skulle man synes. Og det er de netop også. De to piloter i båden er astronauterne Gordon Cooper og Gus Grisom, der begge véd, hvordan det er at flyve omkring jorden i den snævre Gemini-kabine i vægtløs tilstand, i store besværlige rumdragter og med hundredvis af instrumenter at passe.

I den sammenligning er dette to-dages kapløb en ren fornøjelsestur, og det er da også kun derfor, de er med. Cooper deltog også forrige år, men det har begge gange været uden større succes.

HELE VERDEN

De sidste ulve

Nu fredes de sidste ulve i Sverige. Af de frygtede rovdyr er der kun en halv snes stykker tilbage. Herhjemme kender de fleste kun ulven fra zoologisk have eller eventyret om Rødhætte. Men talrige stednavne, fortællinger og sagn vidner om, at den engang var meget almindelig i Jylland. 12. januar 1769, altså for snart 200 år siden, blev den sidste danske ulv skudt ved Århus. Der skal ganske vist være skudt ulve forskellige steder på halvøen helt frem til ca. 1850, men det drejer sig sikkert om indstrefjende tyske.

I tre andre europæiske lande er ulven også udryddet, nemlig Holland, Schweiz og England. Nu ser det ud, som om Sverige skal føjes til listen. De sidste fem år blev der skudt 43 svenske ulve, som betaltes med ca. 4.000 sv. kroner pr. eksemplar. Tilbage i hele landet er der højst ti - mener jagtmester Bertil Haglund og storvildtjægeren Per Blind. »Da de alle er hanulve, kan dette rovdyr nu betragtes som uddød i Sverige,« siger Blind, der selv har nedlagt 13. Det er de senere års klapjagter fra sne-scooter, som har været ødelæggende for bestanden. Ulve-tæverne bliver aldrig over 40 kg og udmattes forholdsvis hurtigt; derfor gik det navnlig ud over dem, medens de indtil 70 kg tunge han-ulve er betydeligt mere udholdende og vanskeligere at komme på skudhold.

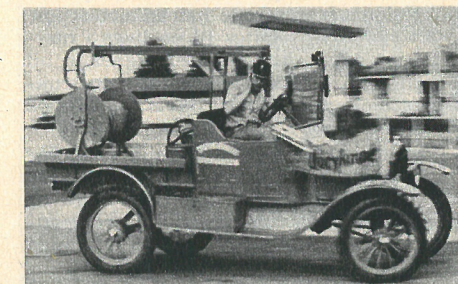
Blandt jægere og i naturfredningskredse er man oprørt over, at regeringen først nu totalfreder ulven. Man finder, at den har forsømt en national pligt til at værne om en formeringsdygtig rest af arten. Thi hvad nytter vel fredningen af et dyr, der allerede betragtes som uddød?

Det eneste håb er, at en russisk ulvehun forvilder sig over grænsen oppe ved Torne-träsk. De sagkyndige stiller sig dog skeptisk overfor denne mulighed. Man har i vor tid intet bevis for, at russiske ulve blandede blod med svenske, ligesom det aldrig er blevet bekræftet, at svenske og norske ulve er gået over isen til Danmark.

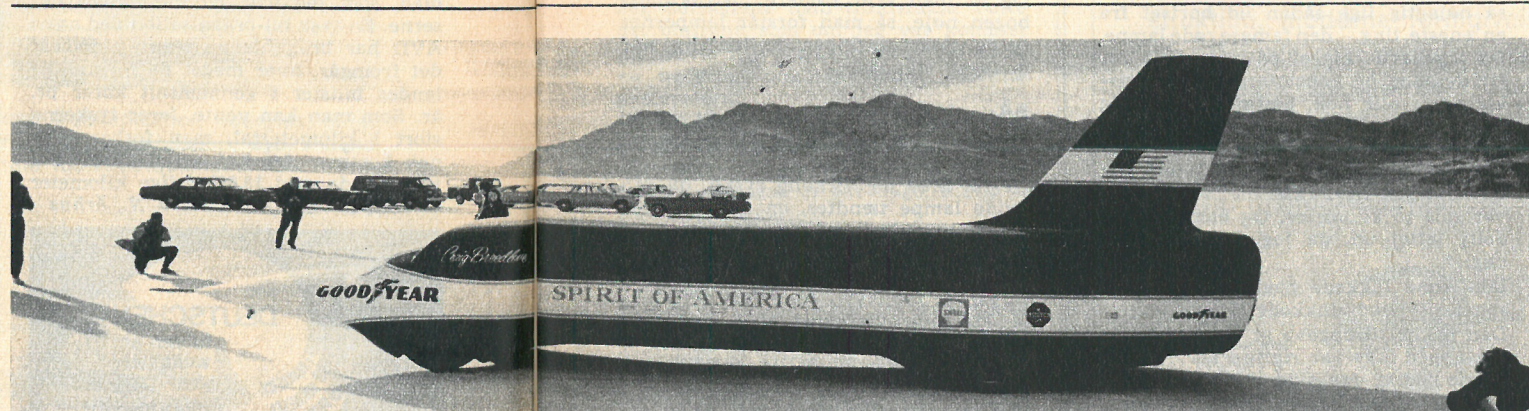


Lappen Per Blind, Sveriges store ulvejæger, på vej hjem med det sidste ulve-bytte.

Fra Lolland til Holland



En hollandsk millionær, M. M. Lips, besøgte i sommer Stubbekøbing med sin lyst-yacht, og under opholdet fik han kik på byens gamle brandbil, en Ford T fra 1918. Hr. Lips er ikke millionær for ingenting. Blandt hans hobbies er gamle veteranbiler, og da han ikke kunne slå klenodiet fra Stubbekøbing ud af hovedet, var der ikke andet for end at købe det. Så nu er den flotte brandbil afhentet pr. blokvogn og har fået sig en smuk plads i Lips samling. Mon ikke mange veteranbil-elskere ærgrer sig over, at bilen ikke i stedet gik til baron Levetzau's museum på Alholm ved Nysted.



De er verdens hurtigste ægtepar

Fartrekorderne til lands får nogle skud for boven i disse år. Efter at reglementet for bilernes udformning og trækraft er blevet friere, er der siden 1964 sat adskillige rekorder, nu sidst af amerikaneren Craig Breedlowe i fartuhyret »Spirit of America« med en hastighed på 966,4 km/t.

- på hjull

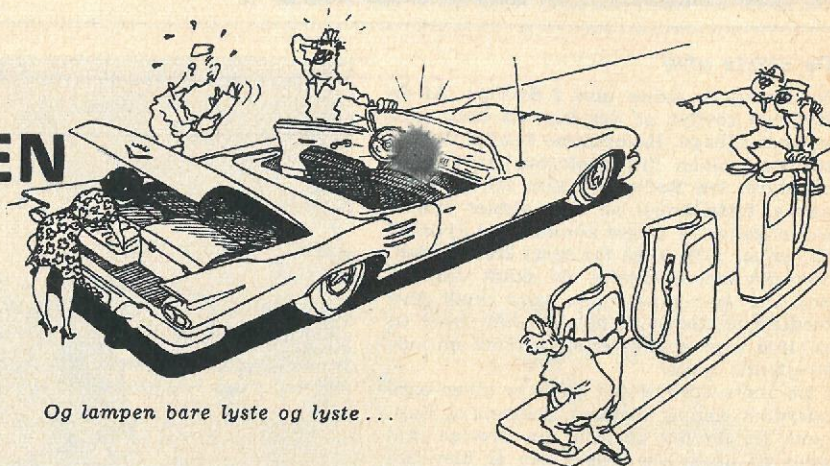
Ved samme lejlighed lånte hans yndige 28-årige kone vognen og satte hastighedsrekord for kvinder med 496,48 km/t, og på billederne ses det stolte, smilende par samt deres strømlinjede raketbil på Utah salt-sletten, hvor rekorderne blev slået. Craig Breedlowes hastighed antyder, at

lydmursgrænsen ved ca. 1.200 km/t er inden for rækkevidde. Der hersker stor spænding og nervositet for, hvad der vil ske i det øjeblik, hvor lydmuren gennembrydes. Måske vil vældige chokbølger slå bilen ud af kurs eller forårsage endnu værre ting. Men der er nok, der tør løbe



risikoen. Breedlowe er allerede i gang med planerne om et nyt forsøg, og samtidig meddeles det, at Walt Arfons - en bror til den tidligere rekordindehaver Art Arfons - har videreudviklet sit fartuhyre »Wingfoot Express«, og at en rekordkørsel snart vil blive forsøgt med Bobby Tatroe som fører.

LÆNGE LEVE AUTOMATIKKEN



Og lampen bare lyste og lyste...

Jeg elsker automatik.

Ting og dippedutter, der gør det hele meget nemmere.

På det punkt adskiller jeg mig næppe fra andre mennesker, vil De så måske sige. Det gør jeg nu alligevel.

Alle og enhver kan indse automatikkens velsignelser - undtagen når det gælder én ting: Biler.

Siden jeg fik min første bil med automatgear og ting og sager, har jeg måttet døje mange hånsord fra folk, der finder det uhyre sportsligt at vride en gearstang frem og tilbage flere hundrede gange om dagen.

Jeg gider ikke mere at diskutere og finde argumenter til forsvar for automatisk gear og deslige. Vent og se, om få år findes automatgearet på næsten alle biler.

Det var nu ikke lige det, vi skulle tale om. Automatik i videre forstand kan også stille krav til sin mand, men det gør ikke sagen mindre spændende. Tværtimod.

Livet i tryk-på-knap-bilen er uhyre interessant og rigt på oplevelser.

Mit første møde med automatikkens hemmeligheder skete i en Cadillac.

Den var kun små 14 dage gammel, da vi på vej ned gennem Tyskland pludselig kom ud for det, som Perry Mason utvivlsomt ville have kaldt: »Mysteriet med den røde lampe».

Bilen stod på en tankstation, jeg sad ved rattet og betragtede med vemod, hvordan benzintankens viser rundede 80 liter-stregen i frisk tempo. Min kone stod og puslede i bagagerummet. Livet var behageligt og verden fuld af lyse og glade forventninger, og da skete det: Pludselig lyste en lampe. Et faretruende rødt skær strålede fra et sted i nærheden af ladelampen, et sted, hvor jeg aldrig tidligere havde observeret andet end mørkt glas.

Jeg råbte til manden med benzinslangen, for jeg troede først, at lampen var et ekstra-udstyr, der advarede mod overfyldning af benzintanken. - Men nej. Han var standset ved 84 liter og var allerede i færd med sine omfattende beregninger.

Et kvarter senere havde vi afprøvet alle tænkbare systemer på bilen og havde ydermere kontrolleret dæk og

olie. Lampen lyste med uformindsket glans.

Stemningen blev mørk, for man kan ikke fortsætte kørslen, hvis en lampe siger stop. Det ved enhver bilist.

Tankstationens indehaver, en høj alvorlig mand med et ansigt som en usædvanlig pessimistisk kalkun, forklarede ind imellem med gravrøst om, hvordan en lampe havde lyst i et skib, han engang havde sejlet med som maskinmester. Få minutter efter var skibet sprunget i luften.

Fast besluttet på at hindre en ny eksplosion organiserede han en modaktion. Et cykelbud sendtes til en læge i nærheden, som skulle eje en lignende bil som min. Vi måtte låne hans instruktionsbog (min lå naturligvis hjemme på skrivebordet).

Da instruktionsbogen endelig kom, var vi nået til at prøve det elektriske drevne forsæde i alle dets top- og bundstillinger, og havde kørt radioantennen op og ned uden at lampen havde så meget som blinket.

Lægen viste sig at have samme model som min - næsten. Instrumentbordet så nøjagtig lige sådan ud bortset fra en eneste ting - den famøse røde lampe. Da jeg havde kigget på oliepinden for fjerde gang og konstateret, at der virkelig var olie nok, besluttede jeg mig til at lyde min ven kalkunens råd og køre langsomt og forsigtig til det nærmeste GM-værksted. Han pegede ivrigt ud ad vejen og forklarede, at der kun var små to kilometer. Og han så umådelig lettet ud, da jeg drejede startnøglen.

Min kone lukkede bagklappen - og i samme sekund slukkede lampen...

Den havde til opgave at vise, at bagageklappen ikke var rigtig i lås...! Jeg havde aldrig før siddet i bilen, mens nogen rodede i bagagerummet.

Derimod havde jeg set ildevarslede lamper før. Jeg kom til at tænke på en ven, der var den lykkelige indehaver af en Oldsmobile Super 88 Holiday.

Jeg kørte en dag sammen med ham ned ad Geels Bakke. Oldsmobilen var automatiseret helt ud i antennespidserne, og min ven imponerede mig ved at fortælle, at man også kunne bremse

med motoren, når bare man skubbede gearvælgeren ind på et lavere gear. Se sådan, sagde min ven og trykkede på vælgeren med én finger... I næste øjeblik stirrede vi forbløffet på panelet foran os.

Et pragtfuldt fyrværkeri flammede op... Røde, blå og hvide lamper tændtes, og nogle af dem glimtede værre end fyrtårne. Det mindede mest om en af disse spilleautomater, der giver 6.000 points i gevinst, hver gang en kugle støder mod en snurrende spiral. Jeg betragtede fascineret lysfænomenerne. Især rørte et lille firkantet grønt signal en streng i mit indre. Den lignede et signal, der spillede en enorm rolle i min barndoms elektriske tog.

Hør du. En telefonpæl nærmer sig med faretruende hast, sagde jeg.

Med et overlegent smil lagde min ven fingeren på rattet for at lade servo-styringen overtage arbejdet, men i næste øjeblik hang han med hele sin legemsvægt over rattet og fik med nød og næppe situationen reddet i land. Pointen er, at motoren standser, hvis man skifter til bak under kørslen... Og at man skal studere instruktionsbogen nøje, så man forstår lampernes sprog. Servostyringen dør nemlig, når motoren standser...

Min Cadillac er blevet afløst af en Mercedes 300, og dens trykknapsystem kan jeg på fingrene.

Derfor blev jeg virkelig rystet, da den hvide lampe tændtes, en dag jeg rullede gennem en jysk by. Med en kuldegysen huskede jeg, at lampen betyder »Advarsel, lufttrykket i luftaffjedringen er for lavt». Jeg fandt det lokale Mercedes-værksted med møje og besvær og led alle helvedes kvaler i de bilkøer, der pludselig optrådte på min vej.

Sæt nu, at luften forsvinder ud af affjedringssystemet, for så lægger bilen sig på maven - kun 5 cm over jorden. Og så kan den ikke køres. Jeg følte, at hverken Mercedes-Benz eller jeg kunne overleve den tort.

Samtidig undrede jeg mig over, at det skulle ramme mig som den første Mercedes 300 ejer overhovedet. Alle havde forsikret mig, at noget sådan egentlig ikke kunne indtræffe. Men jeg følte,

hvordan karrosseriet mere og mere sank, og jeg mener, at jeg tilmed hørte en skrabende lyd fra bagvognen. Jeg så, hvordan folk stirrede på min ejendommelige lave Mercedes...

Da jeg nogle lange minutter senere steg forsigtigt ud af bilen, blev jeg mildt talt forbavset over hvor langt, der var ned til jorden. Faktisk lige så langt, som der plejede at være!

En venlig mand i hvid kittel dukkede op og jeg pegede med dirrende hånd på den hvide lampe.

Et øjeblik, sagde han, vi har netop en tysk ekspert på besøg i dag.

En bebrillet herre i grøn overall dukkede op og tog vraget i øjesyn.

Med typisk værksteds-tysk beslutsomhed startede han motoren, åbnede hjelmen, skruede på en ventil ved fordeleren til luftaffjedringen og klappede på kompressorslangen. Hele tiden talte han til maskineriet: »Ja, ja druck ist gut... Nur elektrische glaube ich... und Kompressor?« En enkelt gang forekom det mig, at kompressoren svarede: »Danke vielmals«.

Jeg betragtede ham tillidsfuldt. Følte det omtrent, som om jeg var kommet ind på en lille operationsstue for at få en nedgroet negl fjernet af selveste professoren.

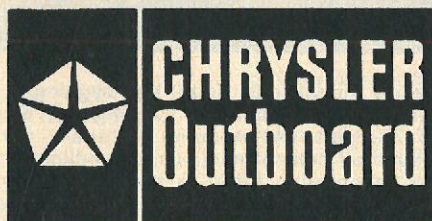
Få minutter efter var han klar. »Det er blot signalrelæet,« sagde han. Vi har desværre ikke et nyt i øjeblikket, så lampen må lyse et par dage, indtil vi får det fremskaffet.«

Jeg rullede af sted i den reglementerede højde over jorden og let om hjertet.

Et par hundrede meter fra værkstedet slog den tanke mig, at sådan noget vel også hænder inden for flyvningen. En lampe lyser, og piloterne tror ikke, at landingsstellet fungerer. Der cirkles rundt et par timer og landes når alt redningsmateriel står opstillet på jorden, og flyets brændstoftanke næsten er tomte. Hvorefter det viser sig, at landingsstellet er helt intakt, men at signallampen var kortsluttet.

Jeg kastede et fornøjet blik på min lampe - og opdagede, at den nu ikke lyste længere.

Automatbiler er vidunderlige. ■

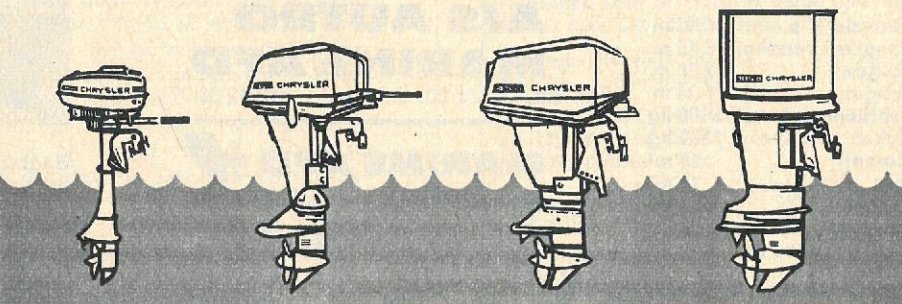


BÅDMOTORER

fra 3,5 til 105 HK - ialt 9 motorstørrelser. Alle med robust konstruktion, moderne formgivning, lydsvag gang. Specialservice og originale reservedele overalt. Chrysler - det STORE mærke i outboard bådmotorer. Chrysler - den største 1966-nyhed.

2 ÅRS GARANTI

Branchens forhandlere er parate til at vejlede Dem. Tlf. (01) 29 22 33 anviser nærmeste forhandler.



MOTORSTØRRELSE: 3,5 - 6 - 9,2 - 20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HK.

Generalrepræsentant: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S



Mere end et års udviklings- og formarbejde ligger bag bygningen af BIANCA 27' havkrydser — den nye danske succesbåd fra Stige Ø Baadebyggeri. BIANCA 27' er bygget af fiberglas, det moderne materiale, der forener et maximum af styrke og robusthed med et minimum af vedligeholdelse — og fuldstændt med overbygning og aptering efter de bedste traditioner i dansk bådebyggerhåndværk. Der er kælet for alle detaljer, og det gedigne håndværk har givet en usædvanlig elegant helhed. BIANCA 27' er en rummelig og særdeles komfortabel havkrydser, der i et og alt er bygget for søsportsfolk, der værdsætter god plads og komfort tillige med ypperlige sejl-egenskaber — lige ideel som familiebåd, langtursbåd og kapsejler.

PETI

Længde o. a.: 8,62 m
Længde i vandlinie 6,45 m
Bredde: 2,30 m
Dybgang: 1,34 m
Displacement ca. 3100 kg
Blykøl: 1500 kg
Storsejl: 18 m²
Fok: 11 m²
Genuafok: 18,5 m²
Stormfok: 6,2 m²
RORC Klasse IV
NL ca. 5,5

PETI havkrydser anerkendes og værdsættes af søsportsfolk både som langtursbåd og kapsejler — en helt igennem perfekt båd bygget i udsøgt mahogni med teak og eg. Selvlænsende cockpit, fuld stâhøjde i kahyt, toilet, garderobeskabe, moderne indrettet pantry. 2 cyl. 8–10 PS Boreas motor.

A/S AUTRO MARINE AFD.

Sdr. Boulevard 80, Odense — (09) 12 30 07

MARINE AFD. AARHUS MOTOR COMPAGNI A/S

Sølystgaarden, Egaa — Skæring (061-92111) 555

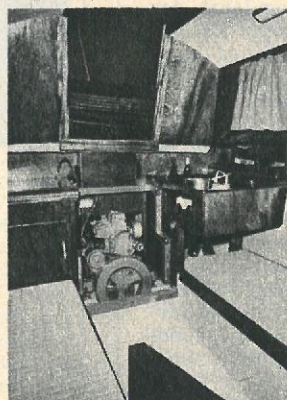
SKANDINAVISK
BÅDUDSTILLING
8.–13. februar

FORUM - STAND NR. 29 og 43

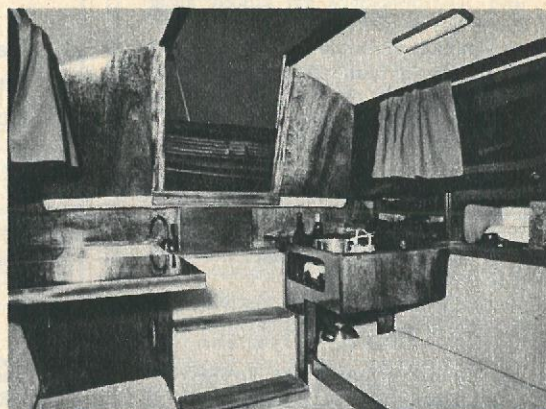
bianca



Kun i større både finder man så tiltalende pladsforhold som i Bianca 27'. Kahyttens stâhøjde er 1,81–1,83, og de to sofaer er om dagen behagelige siddepladser for 6–7 voksne, om natten to lange, brede sovepladser med 80 mm skumgummihynder. Køjesider og dørkbund er lavet af glasfiber, dørken er teaktræsfiner og alle skot er udført i mahogni-plywood.



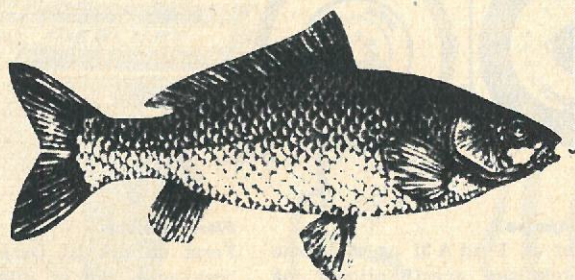
Når trappen fjernes, er motoren let tilgængelig. Bianca er specielt konstrueret for 7PS Volvo Penta Diesel og 10PS Boreas benzinmotor.



Bagbords pantry i brug. Der er lagt vægt på at gøre pantryarrangementet så praktisk som muligt. Service til 6 personer hører til std. udstyret. Bemærk servicets placering i rum under dækket.

Længde o. a.: 8,25 m
Længde kv.: 6,20 m
Bredde: 2,44 m
Dybgang: 1,40 m
Fribord: 0,70 m
Displacement: 3250 kg
Kølvægt: 1450 kg

Storsejl: 16 m²
Krydsfok: 14 m²
Genuafok: 22,9 m²
Stormfok: 6,4 m²
Spiler: 48,5 m²
Motor: 7 PS Volvo Penta Diesel MD1
10 PS Boreas, Benzin.



FISKERI Foråret begynder i februar. Måske ikke altid rent vejrmæssigt, men for lystfiskeren betyder februar fornyet aktivitet efter januars stille tid, eller i hvert fald, hvis der endnu er »låg« på både ferske og salte vover, begyndende drømme om snarlig aktivitet.

Havørreden er ikke mere fredet, og så såre de jyske ørredåer er tilgængelige, flokkes forårets første fiskere der. Man må atter ud at mærke et rusk i snøren, men fighten med havørreden er på denne årstid ikke, hvad den var, da ørreden i høstens tid sidste år havde næsen i den modsatte retning. Da var den trind, sølvblank og stridslysten. Nu er det smukke gået af den, og som spisefisk er den ikke meget værd.

Men får vi den rigtige milde forårsluft i februar – sådanne dage, De ved, hvor man sætter sig i læ bag stengærdet i bagende sol, hører fuglene kvitre og med lukkede øjne drømmer sig til lysegrønne skove, til laksefangst i Norge og den kommende sommers mange dejlige oplevelser – ja, så er en helt anden havørred end åens nedfaldsfisk til at få i tale, nemlig kystens havørred, og den har ikke mistet sit huld. Den skal nok spille op til kamp for alle pengene.

Vi slår et sving ned imod mosen. Gærdesmutten er fremme. Dens lille hale stikker frækt lige i vejret. Nede over sivene kommer tre svaner strygende. De har tilbragt vinteren ude ved kysten, men trækker nu mod det ferske vand og ynglepladserne.

Fladvandet ud over engene er nu helt isfrit, men i skyggen langs tørveskæret hænger endnu resterne af en hvid bræmme som minder om en kold vinter. I dybet langs skæret ved vi, at kæmpegedden stadig lurar. Vent til maj min ven, så ses vi forhåbentlig.

Hvad enten vi nu skal gå eller sejle på vore salte vande i denne måned, er der store torsk at hente. Isfiskeriet er

kun for de meget hårdføre, og vover man sig ud på det, skal man gøre sig klart, at mange steder i danske farvande slider en rivende strøm under den tilsyneladende tykke isflade. Strømmen kan på sekunder forandre kilometerlange strækninger til tårnhøje skruninger med brede gabende revner og åbent vand. Det er altid fristende at kunne spadserer ud til det dybe vand med dets stimer af store torsk. Men man må blot ikke glemme, at det kan være dødsens farligt.

Men kan vi sejle ud i februar til Øresunds eller Store Bælts dybe torskehuller, da er der chance for at få et nap i dybet, så det knager i den svære pirkestang.

Men husk, at i februar er det ikke ulejligheden værd at søge torsken i det forholdsvis flade vand. Den store torsk stimer på denne årstid, hvor den har mest mulig vand på ryggen, og er der godt med strøm, må man have de store pirke, 150-200 gram frem, for vintertorsken bider kun ved bunden.

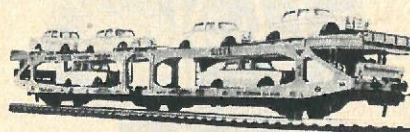
Når hugget kommer, føles det, som om pirken har tag i en pæl, men snart røber de første rusk i stangen, at der er liv i den anden ende af linen, og så er tovtækningen i fuld gang.

Der er torsk på mere end 20 kg på vore fiskepladser i februar-marts, og man kan i disse måneder opleve, at de 5 kg er rogn. Netop nu er torsken bedre at spise end på nogen anden årstid. Stednavne som Koraldybet ved Hven, farvandet omkring Sletterhage nær Århus og i Store Bælt nær Romsø er knyttet til fangsterne af de største torsk herhjemme. Det kan være barske pirketure på havet om vinteren, men selv om det er bidende koldt, vil De føle et usædvanligt velvære efter sådan en dag, og ikke mindst hvis De har en stor kogt torsk på aftensbordet. Selv om sneen måske endnu ligger højt, når dette læses, ved vi, at mildere dage står for døren og dermed øgede chancer for dejlige fisketure.

Tyske og japanske
modelbaneblade roser
det store nye program fra:

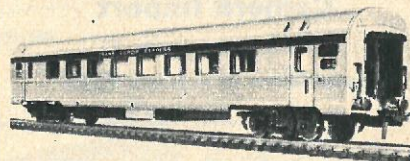
H O
Lima

- ★ kvalitet
- ★ detaljer
- ★ præcision
- ★ sensationspriser



Autotransport (S.I.T.F.A. Turin) m. 6 biler,
metalhjul, længde 290 mm kr. 16,85

Fransk 10 akslet godsvogn C.A. F.L.
SZ 500765 for transport af støbejern,
længde 220 mm, metalhjul kr. 21,75



Trans Europa Express Waggon A 8,
metalhjul, længde 265 mm kr. 12,75

Nye italienske FF. SS. Waggon,
metalhjul, længde 255 mm kr. 12,75

DSB 2. kl. Waggon, København/Odense,
metalhjul, længde 220 mm kr. 12,75

Koblinger til gængse mærker
udskiftes let uden værktøj.



italiensk loko E 646 kr. 61,00
med lys, automatisk skiftende .. kr. 69,75

Hollandsk loko nr. 1220 af serie 1200 og
Fransk loko CC 40100 samme priser.

Italiensk Dieselloko D 342 kr. 45,00
med lys, automatisk skiftende .. kr. 54,00

Italiensk loko E 424, Belgiske lokos BB 150
og 125012 af serie 125, fransk loko
BB 9200 samme priser.

Stort udvalg i vogne og lokomotiver i
mange nationaliteter.

Brochurer mod frankeret svarkuvert.

Farvekatalog mod kr. 1,- i frimærker til

H. WITTRÖCK,
SYDVESTVEJ 125, GLOSTRUP

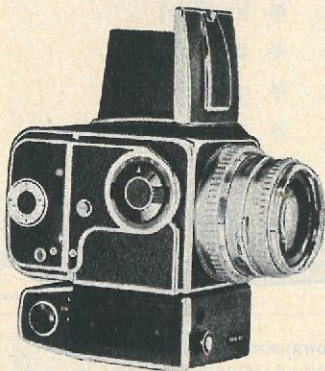
HASSELBLAD

500 EL

Det eneste 6x6 spejlreflex-kamera med elmotor.

Udløsning m. trykknop - Kabelud-løsning op til 200 m - Radioud-løsning op til 2 kilometer.

Passer til HASSELBLAD tilbehør



Udførligt katalog tilsendes gerne.

Camera Import

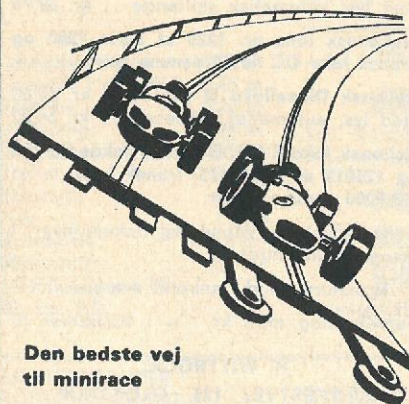
Dannebrogsgade 1
København V - Hilda 5363

SCALEXTRIC

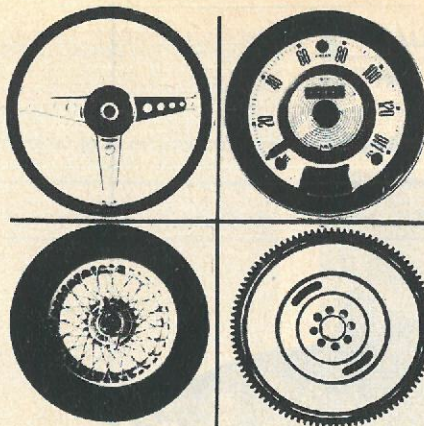
Det største navn i

Miniracing

Anvendt af klubber over hele verden.
Illustreret katalog
24 sider i farver kr. **1.75**



Den bedste vej
til minirace



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

Her står vore bilekspertes til Deres rådighed. Ønsker De svar direkte, bedes frankeret svarkuvert vedlagt.

Kan nogen hjælpe?

Vi har købt en Ford A31 og vil gerne have de tekniske specifikationer på dennes motor. Findes der mon nogen instruktionsbog, og hvor kan man i givet fald få en sådan? A.

Hvad enten det er motorspecifikationer eller indstillingsmål, som De er ude efter, er det bedst at rette direkte henvendelse til Ford Motor Company A/S, når det gælder en så gammel Ford. Adressen er: Sluseholmen 1, Kbh. SV. Det ligger sikkert tungere med at få fremskaffet en instruktionsbog, men måske kan en af vore læsere hjælpe Dem. Får vi en henvendelse herom, skal vi sende den videre til Dem. (ntu)

Fra 1800 til 1800 TI

Jeg har en BMW 1800 og vil være meget glad hvis Deres udmærkede blad kunne svare på forskellige spørgsmål om tuning af denne.

Der findes to typer BMW 1800 og 1800 TI, med henholdsvis 90 og 110 hk DIN. Kan jeg få min vogn fabrikstunet til 110 hk DIN? Hvordan og for hvilken pris? Kan det gøres billigere i Tyskland? Og endelig: Vil De fraråde det?

Lars Harpsøe,
Søborg

En BMW 1800 kan udmærket ændres til en model 1800 TI og endda videre til den endnu skrappe 1800 TISA.

Ændringen foretages ved at montere et såkaldt Alpina-sæt, og til Tisa-udgaven skal der desuden monteres et Tisa-sæt. Disse tunings-sæt koster i Tyskland henholdsvis 950 DM (ca. 1.650 kr.) og 650 DM (ca. 1.100 kr.). Hertil kommer told og oms samt arbejdsløn, der skønnes til ca. 400 kr.

Vi mener ikke, at ændringerne kan foretages nævneværdigt billigere i Tyskland.

Deres sidste spørgsmål vil vi nødigt give et kontant svar på, for hvad forventer man med disse forbedringer? Skal spørgsmålet forstås derhen, at De ønsker at vide, om det er forsvarligt at foretage disse ændringer, må svaret blive ja, men kun hvis De samtidig søger for, at vognens støddæmpere forbedres, samt at vognen forsynes med dæk, der kan klare de øgede krav. Nærmere oplysninger kan i øvrigt indhentes hos den danske BMW-agent S. Anneberg, Vesterbrogade 93-95, København V. (at)

Flere kræfter

Først en tak til Deres gode tekniske brevkasse. Det er interessant at sidde og læse andres bilproblemer, men nu er jeg selv kommet i tvivl om en hel del. Jeg er en ellers tilfreds ejer af en Ford Zephyr 1961 MK II, men jeg kan ikke få de kræfter ud af motoren, som jeg gerne vil have.

Kan denne motor klare en kompressor? Hvad koster denne, og hvor køber man den? Kan man få specielt tuningsudstyr til min motor og eventuelt byggesæt til bundgear? Hvor mange omdrejninger kan den tåle at gå med?

Jeg kører for tiden med 3 Weber karburatorer (enkelte), men jeg synes ikke, det har hjulpet.

S. Bjerregård,
Viby

Inden man begynder at tune en motor, skal man se på, om resten af vognen er i stand til at honorere de stærkt forøgede krav, man stiller. Kan bremsene klare den hårde belastning, kan støddæmpere og affjedring klare de øgede krav, er styretøjet tilstrækkeligt robust og hurtigt reagerende, og er vognen monteret med dæk, der er egnede til større fart o.s.v. Som De ser, er der mange forhold at tage i betragtning, inden man begynder at »pille« flere hk ud af en motor.

Kan motoren i øvrigt tåle det? Vi tænker her på lejerne, er motorens roterende og oscillerende dele afbalanceret? Hvis ikke, så stands med det arbejde, De allerede har foretaget.

Deres spørgsmål kan besvares således: Der kan monteres en kompressor - prisen vil ligge omkring et par tusinde kroner plus montering og tilbehør. Effektførelsen vil andrage omkring 20-30 procent.

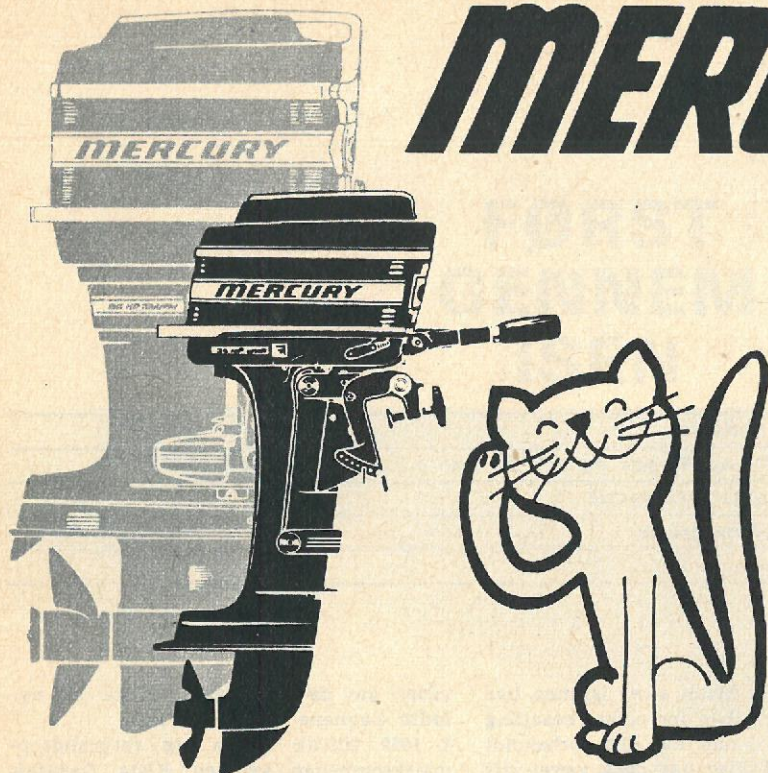
Der findes en lang række tunings-sæt til bl. a. denne motor - f. eks. Speedwell, Alexander, Darrington og Dawnton.

Vi har ikke hørt om bundgear til denne vogn, men det kan sikkert leveres fra et tuningsfirma.

Er motoren afbalanceret og i øvrigt »sund«, skulle den kunne tåle et omdrejningstal mellem 6.000 og 7.500 omdrejninger i minuttet.

Når De ikke er tilfreds med motorens trækraft, er det et spørgsmål, om det er de rigtige karburatorer, De har monteret.

Hvis det er tilfældet, må De yderligere foretage en fornuftig tuning. (at)



MERCURY 66

MERCURY 66-programmet omfatter de bedste påhængsmotorer, der nogensinde er bygget, og i et udvalg, der spænder fra 3.9 HK til 110 HK. Industriens topingeniører har konstrueret serien med endnu bedre lyddæmpning, endnu bedre benzinøkonomi og endnu bedre kraftudnyttelse — nye kvikke og økonomiske hestekræfter, gennemprøvet på verdens fineste testningsapparat.

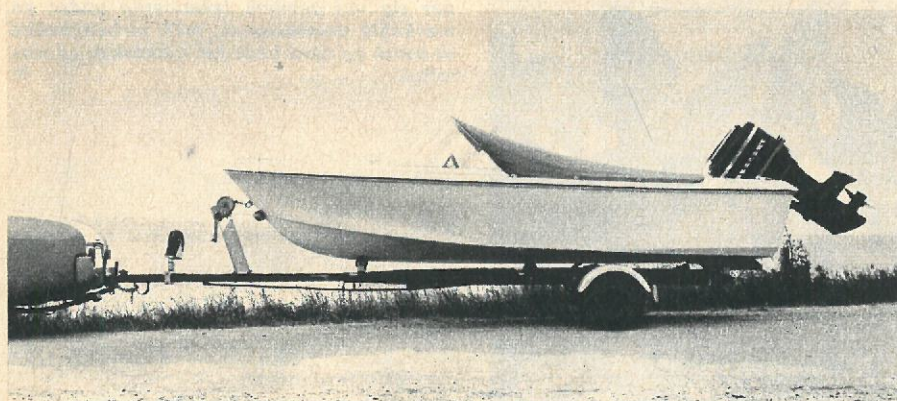
MERC 3.9 – 110 HK

Priser excl. OMS

Merc 39	3,9 HK	1437.-
Merc 60	6 HK	2182.-
Merc 110	9,8 HK	2909.-
Merc 200	20 HK	3455.-
Merc 350 M	35 HK	4273.-
Merc 500 M	50 HK	5091.-
Merc 650 E+EL	65 HK	7364.-
Merc 950 E+EL	95 HK	8727.-
Merc 1100 E+EL	110 HK	9636.-

BMT JOLLER

På BÅDUDSTILLINGEN er endvidere repræsenteret BMT Glasfiberjoller fra 8' til 15', der passer til MERC påhængsmotorerne fra 3.9 til 20 HK — alle godkendt af Lloyd og med ny stabiliserende bundkonstruktion, synkefri, sødygtige, stærke og helt uden vedligeholdelse. Træjollerne fra 10' til 16' er gedigent udført som smukt, norsk bådebyggerhåndværk — lette at ro og fint gående med små påhængsmotorer — og endelig viser udstillingen bl. a. nedenstående eksempel fra det store program i Runabouls: en 14' BMT de luxe, monteret med MERC 650 HK.



Forlang specialbrochurer og prislister

MARINE AFD.
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S

Salg og udstilling: Sølystgaarden, Egaa
Telf. Skæring (061-92111) 555

Forhandlere over hele landet

Skandinavisk Bådudstilling 8.—13. februar

FORUM - STAND 29 og 43

*Som gammel søfartsnation kan vi være stolte af den indsats,
der øves af Kista og Frida og Helga og Thora og Nella og Magga og alle de andre Lauritzen-skibe,
som daglig er på vej gennem nogle af verdens vanskeligste farvande
og hyppigt kommer først til at modtage Montreals gyldne trofæ
for at bryde isen på St. Lawrence floden. Af Birger Søndervig*

Hvert år ved denne tid foregår der et spændende kapløb op ad den islagte St. Lawrence flod i Canada.

Handelsskibe fra flere nationer konkurrerer om at bringe årets første forsyninger frem til den indefrosne storby Montreal.

Der er ikke noget at sige til, at mange søfartsnationer i de senere år har set rødt, når de konstaterede, hvem der blev sejrherre i handelsflådernes spændende internationale kappestrid. De guldknappede stokke, som er byen Montreals håndgribelige trofæ til årets første skib, er år efter år gået til det danske rederi J. Lauritzens postkasserøde polarskibe.

Der står mange andre stolte bedrifter nedfældet i skibsjournalerne. Kista og Frida og Helga og Thora Dan og Nella og Magga og Thala og alle de andre, der daglig er på vej gennem nogle af verdens vanskeligste farvande, har i løbet af 14 år gjort megen skepsis til skamme.

De har ikke blot brudt svær is, men har også holdt vejen åben for privat besejling af Grønland, så denne ikke blev forbeholdt et statsmonopol. Der har også været rift om polarskibene til videnskabelige ekspeditioner i nord og syd.

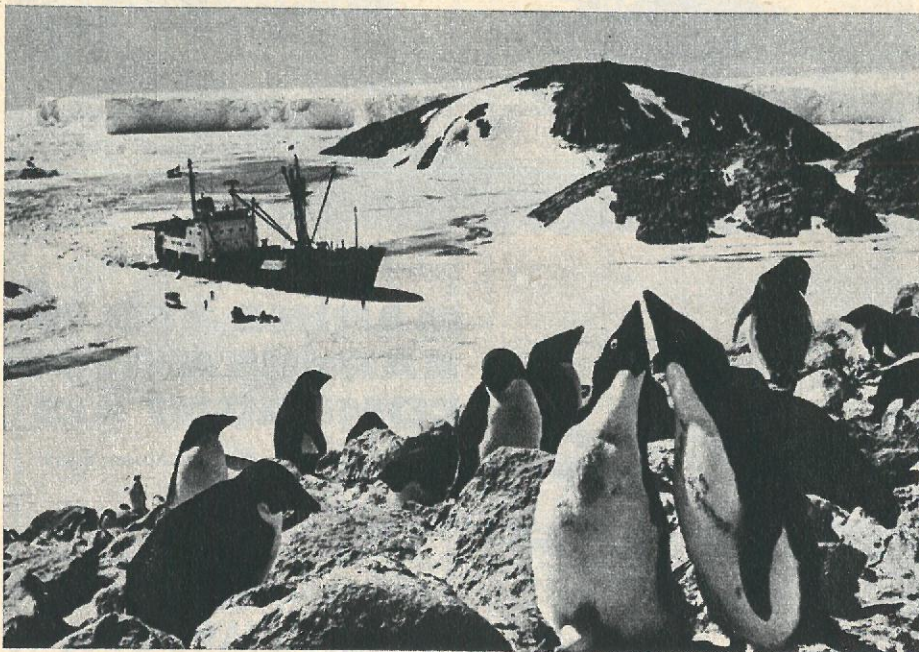
I skibspapirerne ser man, at de effektive små polarskibe har navigeret mellem sorg og glæde, mellem fødsel og død, mellem alle de yderpunkter, der afstikker kursen gennem den menneskelige tilværelse.

To gange har Kista Dan fungeret som fødeambulance. I 1955 blev der født en pige på vej over Atlanten fra Grønland, og hun fik rimelig nok navnet Kista. I 1958 under en svær orkan barslede grønlanderinden fru Emilie Barselaisen. Overstyrmand Frank Heidemann assisterede som jordemor med at få en vel-skabt dreng bragt til verden, og i erkendtlighed over for både jordemor og

rederi gav de lykkelige forældre den nyfødte navnene Frank og Dan.

I 1959 tiltrak døden sig forgrundsopmærksomheden ved en Kista Dan-sejlads. Skibet fik en laurbærkrans med på den første Grønlands-sejlads, efter at nybygningen Hans Hedtoft var gået ned. Omkring 60. breddegrad blev de 95 omkomne mindet ved en betagende højtidelighed. I 1961 mistede Kista Dan en god portion af skrogets røde maling i Antarktis' isskruninger. Men i lasten hjemførte skibet nogle velkonserverede isstykker, som den engelske polarforsker, Sir Vivian Fuchs og hans videnskabelige ekspedition skulle bruge til at registrere mængden af kosmisk støv, der falder ned på jordkloden fra det ydre rum.

På denne ekspedition måtte Kista Dan have undsætning af den amerikanske flådes største isbryder Glacier for at slippe ud af 13 dages fangen- (fortsættes side 54)



De danske polarskibe har opnået stor berømmelse over det meste af verden og benyttes ofte af videnskabelige ekspeditioner i polaregnene. Her ankommer Magga Dan til Antarktis og bliver modtaget af en flok pingviner.

Det kan være et idyllisk syn, når et af rederiet Lauritzens postkasserøde skibe kæmper sig vej gennem ismasserne under en mørkeblå polarhimmel, men virkeligheden er barsk og hård både for mandskab og materiel. ▶

FØRST GENNEM ISEN

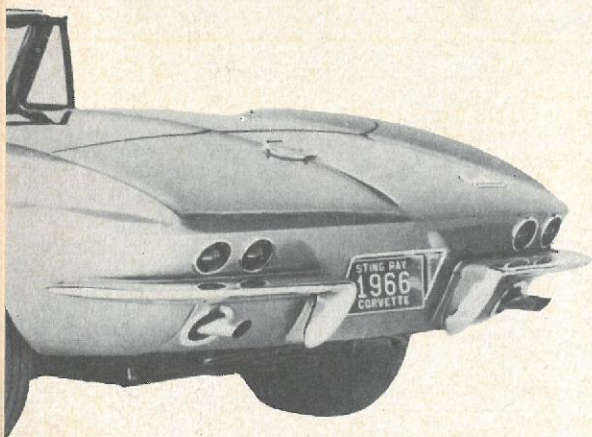


DEN SPILLER MED MUSKLERNE

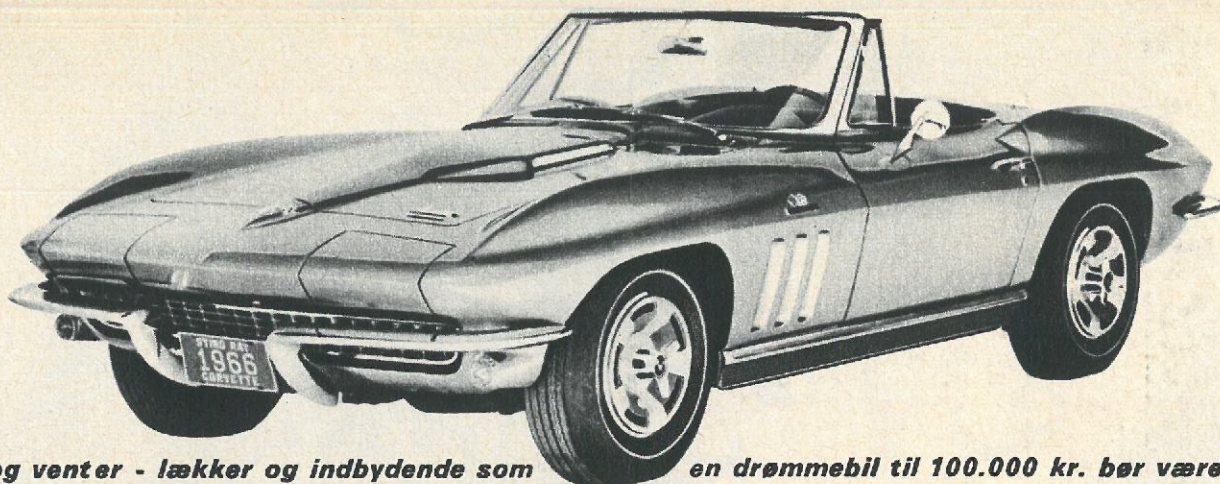
Vi er taget på prøvetur i en drømmebil, en Chevrolet Corvette Sting Ray, som i sin nye 1966-udgave har fået endnu flere hestekræfter - hele 425, der udfolder sig på brøkdele af sekunder. Af M. O. Torsen



2 Vi kravler om bord og ønskes lykke til



3 Og af sted farer vi... Fra 0 til 100 km/t på 6 sekunder.



1 Den står og venter - lækker og indbydende som en drømmebil til 100.000 kr. bør være

Sjældent har man fået en så overvældende udlægning af det gamle bibel-ord om, at den, der har meget, skal mere gives.

Chevrolet's særdeles blikfangende Corvette Sting Ray havde allerførst en V-8 motor på 5.356 kubikcentimeter, som udviklede 375 heste og fik de færreste Corvette-kørere til at føle sig som sinker i selskab med motoriserede medborgere. Men nu har kareten minsandten fået en V-8 kraftkilde med et internt albuenum på 6.489 kubikcentimeter og 425 muskel-svulmende heste.

Hvad skal man med et sådant yderligere forstørret kraftoverskud? Blandt andet have lejlighed til i ny og næ at sætte sine egne kræfter og en god portion mådehold ind på at holde sig ved jorden. Det er ikke en nem vogn at tumle i almindelig trafik. Og den er så brutal med alle de muskler, der svulmer under kølerhjernen, at hvis man kører på noget som helst andet end jævn og knastør vejbelægning, bør man ikke lade nogen af sine egne sanser arbejde i tomgang.

Det er ikke en bil for den ukyndige eller den uopmærksomme. Hvis man blinker alt for mange brøkdele af sekunder og samtidig har en krummet storetå på speederen, accelererer man let ud i vanskeligheder.

Det er et interessant teknisk eksperiment at lægge et større maskineri ned i et godt chassis, som General Motors har

gjort i Corvetten, men det praktiske formål er lidt svært at se. Masser af sportsvogne kunne bruge lidt ekstra motor-kraft. Men Corvetten var ikke af dem. Man gætter uvilkårligt på, at General Motors teknikere har drømt om at få slået AC Cobra af marken på Amerikas væddeløbsbaner, fordi den låner sit tempo fra noget så udfordrende som en Ford-motor. Mon det lykkes? Corvetten er med sine 1420 kilos egenvægt simpelthen for tung til at klare sig i konkurrence med den 470 kilogram lettere Cobra.

Med den forstørrede motor har Corvetten fået sin topfart op på 225 km i timen. Men i racerløb sættes grænsen af, hvor mange hestekræfter, der kan overføres til vejbanen, ikke af, hvor mange der fjæler sig under motorhjernen. Og hvis to vogne farer side om side ind i et sving, kan man med støtte af fysikkens love forudsige, at den tungeste ryger ud over kanten først. Og det er Corvetten.

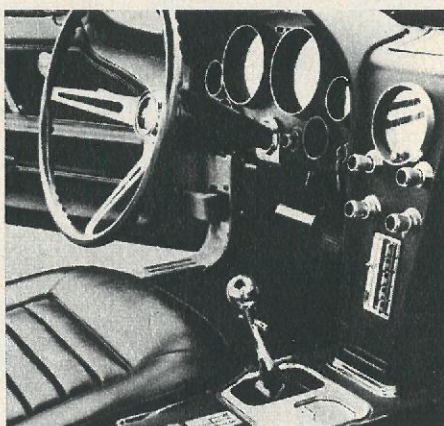
Man kan jo imidlertid have andre glæder af en vogn end dem, den professionelle væddeløbskører så intenst jagter efter. Og hvad kan man så købe sig af fornøjelse for de ca. 100.000 kroner, en Sting Ray må betales med herhjemme - hvor der ved finansministerens hjælp kommer mening i, at engelsk bruger vendingen »sting for money« om »at slå for penge«.

Man får for det første et hylster omkring sin person, som nok kan siges at

forlene ens samfundsmæssige status med imponerende symbolik. Der er ganske vist nogle enkelte feinschmeckere, som mener, at de amerikanske formgivere hellere skulle have lagt sig tættere op ad de italienske traditioner og frembragt en ægte gran turismo. Ærlig talt er kundekredsen til den klasse biler så begrænset, at der ikke er grund til at tro andet, end at General Motors har vidst nøjagtigt, hvad der skulle til for at sælge en kraftmættet sportsmodel.

Hvad de indre værdier i køretøjet angår, er der megen fryd at hente for den, der forstår at tøjle sine egne overstadige tilbøjeligheder tillige med Corvetten's muskelbunder. Det kan som antydnet let gå galt, hvis der kommer sandhed i overført betydning i den overskrift »Der sidder en klovn bag rattet«, hvormed et dagblad præsenterede den eneste Sting Ray, der har dvælet herhjemme i det sidste års tid. Den stolte ejer var klovn - selveste Charlie Rivals.

I Corvetten's sæder sidder man fast, men behageligt. Ratsøjlen kan forskydes en halv snes centimeter teleskopisk, men hvis man er et velvoksnet mandfolk over 1,80, kan man godt have kvaler med at få rattet rigtigt placeret. Hvis man skubber ratkransen tilbage i passende armlængde, bliver der for lidt plads til knæene, når koblingen skal betjenes. Og hvis man sørger for benplads, får man til gengæld rattet i maven. (fortsættes side 46)



Førerpladsen i en Sting Ray fører tankerne hen på en flyvemaskine. Instrumentudstyret omfatter bl. a. en omdrejningstæller og et speedometer, der går til 250 km/t. Blandt advarselsslamper er der en, der røber om håndbremsen er trukket, og en der fortæller om forlygterne er ude eller inde! De vender ind om dagen, men kommer frem ved et tryk på en knap...

**PRØVETUR I
EN DRØMMEBIL**



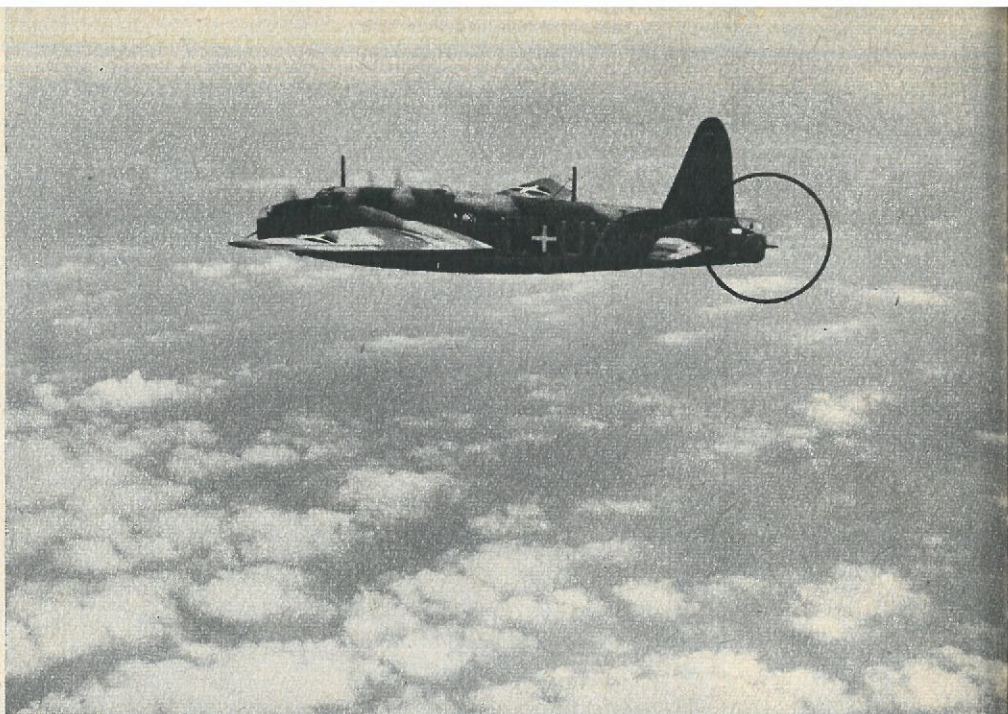
DEN DANSKE VOVEHALS SOM BLEV ENGELSK FLYVERHELT I VERDENSKRIGEN



Jens Henning Fisker Hansen har skabt sig et navn på at opsøge næsten enhver risiko i teknikkens verden med dødsforagt. Hvilket navn? Navnet Morian såmænd, som oprindelig var et kælenavn til en populær motorrytter, der altid bar synligt vidnesbyrd om at gå til sagen på slaggebanerne. Navnet afløste totalt hans døbenavn, og Morian Hansen blev tiljublest på 30'ernes dirt track-baner, på 50'ernes speedways og under 60'ernes stockcar-løb, hvor den nu 60-årige Morian netop har tilkæmpet sig Danmarksmesterskabet. Men det mest dramatiske afsnit af sit liv gennemlevede han under sit rigtige navn som flyveofficer J. H. F. Hansen i Royal Air Force, og her beretter han om sine spændende krigsoplevelser til Birger Søndervig.

**EN EVENTYRER
FORTÆLLER**

Nu var der ikke engang hundrede meter igen. Jeg rettede sigtet mod venstre plan, hvor benzintankene måtte ligge. En flammende eksplosion fulgte, og radiotelegrafisten råbte: Hurra, Hansen har skudt en jager ned!



Den danske vovehals (FORTSAT)

Der var stor gensynsglæde i Københavns lufthavn, da jeg havde fornøjelsen som pilot i Royal Air Force at være med til at bringe befrielses-generalen R. H. Dewing til Danmark den 5. maj 1945.

Kun en enkelt af mine gode personlige venner blandt de forsamlede frihedskæmpere virkede forbløffet, ja, næsten chokeret over at se mig.

- Jamen, du er jo død, sagde han. Det er ikke mere end otte dage siden, jeg lagde blomster på din grav nede ved Haderslev. Jeg takkede for den udviste deltagelse og fik så den forklaring, at rygter på egnen havde fastslået, at jeg var den uidentificerede fører af en Mosquito-jager, som var styrtet ned et års tid i forvejen.

Mange andre havde været så venlige at lægge blomster på den ukendte flyvers grav. Jeg kunne kun glæde mig over, at den, der lyves død, får et langt liv - og over, at jeg i Danmarks lykkeligste time hverken havde en grav i Haderslev, ved Wilhelmshafen, i Burma, på bunden af Kanalen eller et helt femte sted blandt den snes muligheder, hvor der havde været kraftigt bud efter mig i de sidste fem år.

Hvis vi skal tage nogle af begivenhederne i rækkefølge fra krigsudbruddet, hvor jeg befandt mig som motorrytter på Wembley-banen, så begyndte det, da jeg gik på hvervekontoret i London. Jeg havde kvalificeret mig til slutheatet i verdensmesterskaberne, som skulle være kørt selvsamme dag, krigen brød ud. I stedet for at være motorkører med stjeranerang blev jeg Acting Pilot Officer on Probation - den laveste officersrang, Royal Air Force havde at byde på... og så endda på prøve.

Jeg havde taget flyvercertifikat i 1935, jeg fløj solo efter fem timers undervisning, og jeg havde flere hundrede timer bag mig i Gipsy Moth og andre typer. Men til min skuffelse blev jeg sendt på en skole for luftskytter.

- Vi, der er over den første ungdom, må

lade de helt unge flyve og selv udfylde de andre pladser i maskinerne, trøstede en skolekammerat. Han var 62 år og medlem af Parlamentet.

Skolingen tog ingen hensyn til, at eleverne var ude over den almindelige rekrut-alder. Nytårsdag kl. 6 morgen blev hele styrken kommanderet ud i høj sne i gymnastikbukser, og under den følgende times fritstående øvelser, forklarede en kommandosergent, at de vordende skytter senere kunne komme til at sætte pris på at være blevet hårdet.

- Måske kommer I til at tilbringe et par døgn i åben gummibåd på havet, sagde han forjættende. Måske slipper I med at ligge sammenkrøbet i timevis i en maskine, hvor vinden piber igennem skudhuller fra antiluftskytset.

Der var mange andre psykiske opmuntringer, mens de legemlige strabadser fortsatte i et træningsprogram, der snart blev lagt op i luften i rigtige øvelsesmaskiner.

I gennemsnit overlever en air-gunner tre et halvt togt ind over fjendtligt område, blev det uden falsk barmhjertighed forkyndt de nye luftskytter. To år efter kunne jeg selv se, at den uhyggelige statistik ikke var spor overdrevet. Da var vi kun seks overlevende af et hold på 56 fra skolen.

Det første tab lod kun vente få dage på sig, da vi efter 14 ugers hård træning fik vor udnævnelse til Air Gunners og fik lov at sy en halv vinge med bogstaverne A.G. på vor uniform. Det var parlamentsmedlemmet, der blev meldt savnet efter sit første raid mod Berlin.

Men vi andre brændte efter at vise, at vi var klar til at møde Luftwaffe. Jeg fik ordre til at melde mig ved 99. squadron, der var stationeret med 24 Wellington-bombefly i Newmarket et lille hundrede kilometer fra London. Chefen var en 29-årig canadisk wing commander, som altid selv gik i spidsen under de farligste opgaver, og jeg fik min ilddåb som agterskytte hos ham.

Vor ordre lød på at bombe kanaler og jernbaneknudepunkter ved Maastricht lige i nærheden af den tysk-hollandske grænse. Jeg fik to tusind patroner om bord, som det var min opgave at fordele i givet fald, og lå spændt i mit bur og så lysene blive slukket på basen, så snart vi var kommet i luften. Hele England lå mørklagt, det var svært at skelne Kanalen, men nu måtte eskadrillen være inde over fastlandet.

Med ét flammede en lyskegle gennem mørket bag maskinen. Hele skolelærdommen vældede op i mig. - Lyskaster ret agter, rapporterede jeg i mikrofonen til maskinens interne radioanlæg. Enhver iagttagelse skulle berettes til cockpittet, havde vi fået at vide. Så jeg fortsatte i en talestrøm med at beskrive antiluftskyts skråt agterude til styrbord og lyskugler til både styrbord og bagbord, da skipperens stemme skar igennem samtaleanlægget.

- Hvor langt borte er alt det fyrværkeri, spurgte han. - Godt en mile, svarede jeg. - Så vent med at snakke om det, til det kommer i nærheden af os...

Dermed havde jeg så lært, at der er forskel på teorien på en skolebænk og praksis, når man hænger som en skydeskive i luften. Nogle minutter senere eksploderede tusind sole lige foran ansigtet på mig. Jeg røg refleksmæssigt et stykke bort fra glasset, men overvejede stadig, om det var noget at snakke om, da Griffith spurgte: - Hvor sad den?

- Lige uden for vinduet, svarede jeg, og så blev kursen lagt om i en forrygende zigzag-linje. Vi fik rystet de mest nærgående projektorer af os, og nu måtte vi åbenbart være nær målet, for en ny stemme meldte sig i samtaleanlægget. Det var andenpiloten, som var krøbet ud til bombesigtet og dirigerede kursen det sidste stykke mod jernbaneterrænet i Maastricht.

Det gav nogle sitrende ryk i hele maskinen, da de første bomber blev sluppet fri og hvirvlede ned gennem nattermørket. Og snart var det forbi med mørket. Nogle ge-



Fra sin plads som agterskytte i Wellington-bomberen (midt i cirklen) skød Morian Hansen 3 tyske jagere ned under de mange bombetogter over fjendtligt område i krigens løb.

Morian Hansen, fotograferet da han landede i Kastrup lufthavn i maj 1945 som pilot for Dakota-maskinen, der bragte befrielses-generalen R. H. Dewing til Danmark.

valdige stikflammer rejste sig med en lysstyrke, som fuldstændig slog strålebunderne fra luftværns-projektorerne ud. Vi havde haft held til at ramme et par gasbeholdere ved siden af banelinjen. Nu lå hele målområdet blændende oplyst for de øvrige maskiner i eskadrillen, og vi gik ind i et højkantsving for at komme bort fra stedet, inden tyske jagere nåede frem fra en nærliggende flyveplads. De glimrede imidlertid ved deres fraværelse, og jeg kan endnu mindes den forreste skyttes tørre bemærkning i mikrofonen: - Jeg tror, Messerschmitt-piloterne har pigesjov i messen i nat.

Næste dag slog man ligesom tilfældigt et smut over i kommandocentralen for at se, om alle kammeraternes numre stod på kontrolavlen. Der manglede to numre fra vort natlige togt. Dagen efter landede to andre Wellington-bombere på Newmarket flyveplads. Erstatnings-fly med friske besætninger. Eskadrillen var fuldtallig igen. I messen gik snakken livligt, om maskinernes særheder og befalingsmændenes, om teens kvalitet og om vejret. Men ikke et ord om, hvem de nye skulle afløse. Livet gik videre for de overlevende.

Nogle nætter senere var jeg påny på bombetogt med Griffith. Denne gang over Namur. 80 fly deltog i angrebet, og af dem var 12 fra vor eskadrille, og de kom alle godt tilbage.

Først på mit tredje togt - som også gik til Namur i Belgien - fik jeg lov at hilse på Luftwaffe. Vi lå i det sædvanlige fyrværkeri af lyskegler og sporlys og luftskyts, da der med ét blev helt stille.

- Nu kommer jagerne, varslede andenpiloten. Det er derfor, beskydningen holder op. Jeg stirrede så anspændt ud i mørket, at det næsten gjorde ondt i øjnene. Og så så jeg et par skygger nærme sig.

- To jagere agterude, på vej mod os - afstanden et par kilometer, meldte jeg.

Mens jeg spekulerede på, om jeg skulle åbne ild på en kilometers afstand eller

lade tyskerne komme endnu nærmere, flammede mundingsilden fra Messerschmitternes vingeforkanter. Jeg besvarede kanonaden - og så var det hele forbi. Jagerne forsvandt i natten, Wellington-bombemaskinen blev af med sine tolv bomber over målet, og så gik det hjemad, mens jeg spekulerede over, hvorfor tyskerne var blevet så hurtigt trætte af kampen.

Jeg måtte vente længe, før jeg fik en ny chance for at prøve mine evner som skarpskytte. Femten gange havde jeg været med over fjendtligt område, uden at få skudt på andre end de to jagere ved Namur. Så kom togt nr. 16.

Skipperen var en ny mand, som åbenbart havde hørt om min iver efter at gribe aktivt ind i krigen. Han kom hen til mig før starten og sagde: - Hansen, jeg er ikke ude efter medaljer. Der er kun én, der interesserer mig, og det er en erindringsmedalje, men for at få den skal man overleve. - Det passer fint i mit kram, svarede jeg, og vi gik på vingerne.

Vi skulle til Dortmund, var nået til Rhinen, og det voldsomste flakskyts kunne ikke hjælpe Göring med at holde sit let-sindige løfte om, at fjendtlige fly aldrig ville nå ind over Tyskland. Så standsede beskydningen - og dér kom den første jager som en høg på vej ned mod sit bytte.

Der var ingen tvivl. Det var en Messerschmitt 109, og piloten var ude efter vores skalp. Han rettede op fra et kraftigt dyk, så han lå lige på højde med os, og afstanden mindskedes sekund for sekund. Jeg havde ham lige i sigtekornet, ventede, 600 meter, 500 meter, og nu skød tyskeren. Jeg så de blålige flammer fra mundingerne, og jeg hørte kuglerne smælde ind i vor Wellington. Så klemte jeg selv om aftrækkeren.

Sporprojektilerne trak en lysende linje hen mod tyskeren. Glasburet fyldtes med krudtrøg. Jeg holdt inde et øjeblik og studerede jageren. Dens våben var også tavse nu, men

piloten fortsatte sin kurs lige ret imod os. Jeg skød igen. Uændret resultat. Messerschmitt'en susede lige imod mig. Man skulle tro, piloten var ude på at begå selvmord for at få os seks mand i bomberen med i døden.

Nu var der ikke engang hundrede meter igen. Jeg rettede sigtet ud mod venstre plan, hvor benzintankene måtte ligge. Langsomt fejede jeg vandret hen over venstre vinge, videre over propellen, til salven endte i højre plan. Det var livet om at gøre, at jeg ikke kiksede.

I sådanne sekunder er man helt rolig. Og jeg var egentlig ikke overrasket, da en flammende eksplosion bekræftede, at jeg havde nået mine hensigter. Før jeg selv nåede at sige noget som helst, skreg radiotelegrafisten fra observationskuplen på maskinens ryg: - Hurra. Hansen har skudt en jager ned!

Jeg kunne følge Messerschmittens hvirvlende fald mod jorden. Den trak en hale af ild og gnister efter sig. Og jeg skimtede i natten, at andre maskiner i eskadrillen vippede med planerne for at lykønske med nedskydningen.

Bagefter var der almindelig enighed om, at jagerpiloten måtte være blevet dræbt allerede ved den første salve. Med en død mand ved styrepinden havde Messerschmitt'en fortsat sin kurs, og hvis jeg ikke havde haft held til at få brændstoftankene til at ryge i luften, havde tyskeren fået en blodig hævn ved at tage os alle sammen med i døden.

En sidste hilsen fik vi fra ham. Da vi var nået velbeholdent tilbage, og hjulene tog landingsbanen, blev vi pludselig kastet hen over cementen. Maskinen rumlede og gav sig i alle sammenføjninger, gik på næsen, kurede flere hundrede meter på bugen og endte ramponeret ude på grønsværen.

Den anden skytte skreg hjerteskræende til mig: - Hjælp, hvad er der sket med mig? Jeg kunne ikke lade være med at grine.

- Du har bare fået hele latrinspannen i hovedet, svarede jeg. Men situationen var

En granat eksploderede så tæt ved maskinen, at den krængede rundt på ryggen. Den ene vinge blev kraftigt beskadiget, og maskinen gled ind i et ukontrollabelt styrt. Snart begyndte vi at spinne.

Den danske vovehals (FORSAT)

alvorlig nok, for han var blevet blindet af de desinficerende væsker i tønden. Heldigvis var basens læge parat.

Årsagen til hele ravagen var et par projektiler, som den tyske jagerpilot havde plaffet ind i hjulkassen i den højre vinge, så dækkene var punkteret. Kaptajnen var slet ikke belavet på, at der ville blive noget unormalt ved landingen. Da de flade dæk tog jorden, krængede flyet over, og belastningen blev så voldsom, at landingsstellene knækkede, og den tunge Wellington endte på maven.

Siden kom jeg flere gange på skudhold af fjendtlige jagere, men jeg fik aldrig mere så grundigt syn for sagn om kampens udfald. Det skete, at en jager trak sig ud af skudvekslingen og styrtede mod jorden i et spin, men der kom faktisk aldrig rigtig melding fra Berlin, om piloten havde klaret at lande i god behold.

Første gang jeg selv kom til Berlin var i august 1940. Vi skulle bombe Siemensværkerne, men vi kunne ikke komme gennem den tætte spærreild, så bombekastningen kunne foregå med den præcision, ordren lød på, så vi måtte returnere, kaste bomberne ned i Kanalen, og vi havde tæret så meget på brændstofbeholdningen, at jordpersonalet så fuldstændig chokeret på os, da flyet skulle tankes op igen. Der havde været benzin tilbage til to minutter. Det ville have været en ærgerlig afslutning, for nogle dage efter fik jeg ved en parade besked om, at jeg ville få Distinguished Flying Cross som udmærkelse for mit forsvar af maskinen mod den nærgående Messerschmitt. Samtidig var der en Distinguished Flying Medal til skipperen. På vor næste tur kunne jeg ikke lade være med drillende at sige til ham, at så fik vi nok alligevel en medalje.

- Ja, svarede han, - men den sidste er alligevel stadig den vigtigste.

Det var lige oppe over på det næste togt, at det var blevet

nægtet mig at opleve krigens afslutning. Vi havde fået en ny pilot til eskadrillen, en sergent Swatten, der havde mange flyvetimers og mange luftkamps erfaring fra Afrika, men aldrig havde været over Tyskland og aldrig havde oplevet spærreild fra luftskyts.

Han fik til fulde sin ildbåd fra de tyske flak-batterier, da vi skulle bombe Wilhelmshafen. Jeg sad på min sædvanlige plads i første parket til fyrværkeriet, og solene og raketterne glimtede omkring mig efter det sædvanlige program. Men pludselig slog det mig til min rædsel, at der var et lys mere end sædvanlig.

Jeg kunne dårligt tro mine egne forfærdede øjne. Men vor hvide agterlanterne strålede som en fuldmåne lige ind i ansigtet på mig. Også den røde og grønne side-lanterne var tændt. Ja, ganske rigtigt. Den nye skipper havde glemt at slukke for hele festblusset. Nede på jorden måtte prøjserne tro, at vi var blevet skrupkulrede. Vi fløj omkring her som en fuldt oplyst skydeskive. Værsgod, ram bare inden for trekanten, så skal I se løjer.

- Sluk navigationslysene, brølede jeg i mikrofonen. Men telefonanlægget var med et mildt ord optaget. Alle brugte mund, navigatøren meldte skiftende kurser, anden-piloten var i gang med at lede os frem mod målet, og kaptajnen havde også sit at skulle have sagt, så ingen hørte min livsvigtige opfordring.

Resultatet udeblev ikke. En granat eksploderede så tæt ved maskinen, at den krængede rundt på ryggen som følge af lufttrykket. Den ene vinge var blevet så kraftigt beskadiget, at maskinen gled ind i et ukontrollabelt styrt. Snart begyndte vi at spinne. Flyet roterede om sin akse, og halen, hvor jeg havde min plads, beskrev de største cirkler under det voldsomme fald.

I flere sekunder var jeg fortunlet. Så gik det op for mig, at jeg hellere måtte begynde at tænke hurtigt over, hvad jeg ville foretage mig. Jeg lyttede i høretelefonerne, om der blev givet ordre til at springe ud - og troede ikke mine egne ører.

Midt i den fortvivlede situation var de to piloter optaget af et forrygende indbyrdes skænderi.

- Det er et svineheld for dig, at jeg aldrig kommer til at skrive rapport om dette her, skreg andenpiloten. Det er muligt, man kan flyve rundt over det mørke Afrika med fuldt blus på lampen, men det går ikke her...

Nu viste højdemåleren ude i mit glasbur 2.000 meter. Vi var foreløbig faldet 3.500 meter, og der var ikke meget mere at betænke sig på. 1.500 meter... jeg begyndte at famle efter håndgrebet, der ville løsne glasdækslet... 1.000 meter... så mærkede jeg en sugende fornemmelse, som om jeg allerede var ved at frigøre mig fra maskinen.

Det var i yderste øjeblik lykkedes piloten at rette maskinen ud af faldet. Det knagede og bragede i alle sammenføjninger. Så svære belastninger var en Wellington

vist aldrig blevet bygget til. Men den holdt. Nogle minutter efter fik vi endda fra gevundet højde udløst bomberne. De detonerede mellem de glimtende luftværnskanoner, så vi fik sagt pænt tak for sidst. Efter en landing, som vi aldrig troede, vi skulle have oplevet, sprang vi ud en efter en for at se på den overlast, vi havde lidt. Der var et enormt hul i den ene vinge - og havde granaten ramt en halv meter længere inde mod maskinens krop, havde den truffet benzinbeholderen.

Der var vort nummer meget nær ved at komme ud. Jeg fulgte senere med særlig opmærksomhed sergent Swatten for at se, om han havde lært sin lektie. Han klarede sig meget længe, men efter sit 32. togt mod Berlin forsvandt han fra kontroltavlen.

Mod slutningen af 1940 var jeg blevet udnævnt til chefskytte på basen og havde fået ansvaret for, at bomber-eskadrillens skyts var i orden. Selve juleaften stod jeg efter endt inspektion af de fly, der skulle mod Tyskland, og så på, at maskinerne rullede ud til start. Vinden var i et drilagtigt hjørne den aften. Starterne måtte foregå ad en ret kort bane, der endte i en fem meter høj jordvold, som skilte flyvepladsen fra en tilstødende galopbane.

De slap først jorden en snes meter før volden, fordi de var tungt lastede med tolv 500 punds bomber og 3.000 liter benzin i tankene. Men da maskine nr. 8 og 9 og 10 var kommet velholdent på vingerne, var det ved at blive ren rutine at overvære afgangene. Indtil togtets næstsidste bombe-fly med en nybagt canadisk pilot ved siden kom brusende, og jeg kunne se, at den var så længe om at komme i luften, at jeg allerede var begyndt at løbe, før mine værste anelser gik i opfyldelse.

Den bombelastede Wellington slog mod jordvolden med sit understel, gik på næsen og forsvandt med et tordenlignende brag på den anden side af volden. Jeg skreg alarm af mine lungers fulde kraft og startede selv i en parkeret bil hen over pladsen, alt hvad remmer og tøj kunne holde.

Den sidste maskine i formationen kom brusende hen over startbanen. Piloten havde tvivlrådigt holdt sig tilbage, da han så forgængerens skæbne. Men nu havde han gjort op med sig selv, at der var mere brug for ham oppe i luften end her, så han pressede maskinen gennem bålet for enden af startbanen og sluttede sig til de andre i eskadrillen.

Basens redningsmandskab og jeg nåede næsten samtidig frem til det flammende bål bag jordvolden. Der var en, der råbte en advarsel mod bomberne, der kunne eksplodere hvert øjeblik, men jeg fortsatte bag volden frem mod maskinens sørgelige rester, mens røg og hede brændte i ansigtet.

Der var noget, der gjorde svidende, nederdrægtigt ondt på mit ene ben. Jeg havde trådt på en af brandbomberne, der var slynget ud af maskinens last. Med hænderne fik jeg strøget ilden af uniforms-bukserne, og så løb jeg i en stor bue om

på læsiden og fik øje på en mand, der lå på jorden nogle få meter fra det glødende metal.

Varmen var så voldsom, at jeg måtte kravle på maven de sidste meter frem til ham. Eksploderende ammunition hvislede og bragede i luften. Jeg så, at det var navigatøren, og at han havde brækket begge ben. Jeg fik ham slæbt hen over jorden, til jeg kunne få ham op på ryggen og løbe et par hundrede meter bort fra det havarerende fly, så han måtte være i sikkerhed. Jeg mavede mig tilbage mod maskinen, som var brækket midt over. Jeg så agterskytten bevæge sig i sit glasbur som en mørk silhuet mod flammerne. Måske kunne han endnu nå at hjælpe sig selv ud, men en anden skikkelse, som jeg nu fik øje på i den brændende kabine, ravede hjælpeløst omkring.

Halvt i blinde greb jeg ud efter ham og mærkede, at jeg fik tag i hans skindforede pjækkert. Jeg fik ham gelejdet ud af flammehavet og rullede ham på jorden for at slukke ilden i hans tøj. Vi var kun nået nogle få meter bort fra maskinen - jeg havde ham halvvejs på ryggen - så lød der et dommedagsbrag. Vi blev begge to nærmest løftet gennem luften og slynget bort. Jeg var næsten døv af eksplosionen, hørte ikke mere flammernes knitren og buldren, men fik den kvæstede mand bugseret hen ved siden af den første.

Nu kunne der allerhøjst være tale om at hjælpe skytten, som jeg havde set i live i vraget. De andre i flyets forparti havde ikke en menneskelig chance mere. Jeg nåede på alle fire hen til glasburet og så halvdelen af en menneskelig skikkelse inde bag de forvredne jerngitre. Der var intet mere at gøre. Jeg løb hen til de to,

jeg havde fået reddet bort og hjalp med at få dem ind i en ambulance.

Først en time senere opdagede jeg, hvordan jeg selv var blevet pyntet til julen. Jeg havde store brandsår, øjenbrynene var svedet bort, og håret sad tilbage i nogle forkullede totter. Men jeg havde den glæde, at de to reddede kom sig. Det var radiotelegrafisten foruden navigatøren.

En månedstid efter læste flyvestationens chef ved en parade en dagsbefaling op om, at jeg var blevet dekoreret med St. Georges medaljen. Han knyttede nogle personlige bemærkninger til om sin glæde over, at en mand fra hans squadron havde fået denne hædersbevisning for at redde medmennesker med foragt for sit eget liv.

Selv samme eftermiddag efter paraden blev der rettet et bombeangreb mod Newmarket by, og jeg havde held til at redde en ung pige og en mand, der lå fastklemt under sammenstyrtede bjælker og murværk i et beskyttelsesrum. Det var da en meget passende måde at kvittere for modtagelsen af en så smigrende engelsk medalje.

Selve medaljen fik jeg først overrakt nogen tid efter, da jeg fik instruks om at indfinde mig på Buckingham Palace. Kong George ville personlig overrække mig både Distinguished Flying Cross og St. George medaljen. Vi stod et par hundrede soldater fra alle våbenarter i slotsgården, og den kongelige garde musicerede, mens vi blev kaldt ind til majestæten en for en. Kong George sagde nogle venlige ord om, at det glædede ham at have en så fortærfelig repræsentant for Danmark i sin luftflåde, og da jeg kom udenfor, slog en hel eskadrille af fotografer ned over mig.

Jeg blev fotograferet forfra og bagfra, med medaljer og uden - og til sidst kunne jeg ikke lade være med at spørge, om det ikke var lovligt meget at gøre ud af det.

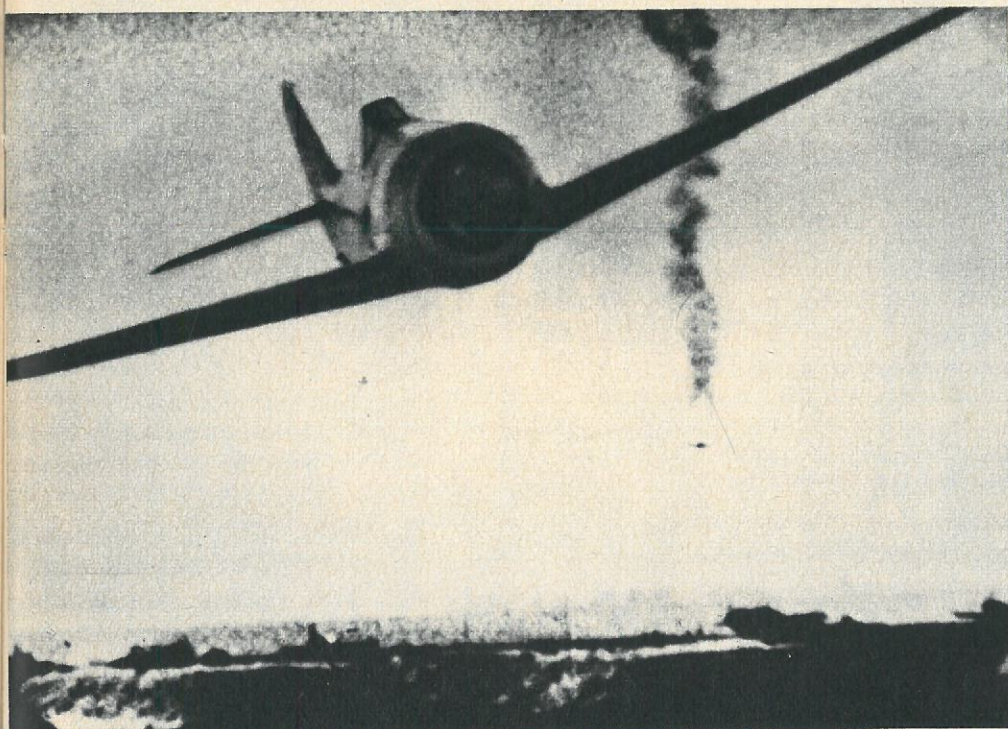
- Nej, De er den første RAF-officer, der har fået George-medaljen, svarede de.

Det glædede mig særligt, at kongen bragte Danmarks navn ind i billedet. I de tider higede man som dansker i England efter enhver opmuntring på det besatte hjemlands vegne. Kort efter at jeg var kommet til Newmarket og vist kun havde været med på et enkelt togt, fik jeg en ejendommelig påmindelse om, hvor sørgeligt det stod til derhjemme.

En tysk bombemaskine prøvede næsten daglig ved tetid at ødelægge vore startbaner. Det slap den skidt fra, og det gik den endnu værre, da jeg fik organiseret et luftforsvar af nogle ellers kasserede kanoner. Prøjsen blev skudt ned, og jeg var fremme ved det forvredne vrug, endnu før flammerne var døet hen. Der var ikke nogen at redde, så jeg bestemte mig hurtigt til at gå igen, men pludselig kom en stump gulligt papir flagrende hen for mine fødder. Jeg samlede det nysgerrigt op og læste til min forbløffelse overskriften »Oprop«.

Og ved vraget af en brændende Junker-maskine, der få måneder i forvejen den 9. april om morgenen havde været medvirkende til at true Danmark til overgivelse, fik jeg også andel i nazisternes oprørende løbesedler »Uten Grund og imot den tyske Regerings og det tyske Folks oprigtige Ønske om at leve i Fred med det engelske og det franske Folk...« og så videre, og så videre. Egentlig var det forbløffende, at Luftwaffes folk (fortsættes side 49)

Tyskernes hurtigste jager Focke-Wulf 190 går her til angreb, mens en maskine i baggrunden styrter brændende til jorden. Af 56 luftskytter fra skolen overlevede kun seks.



Morian Hansen er blevet hædret med flere medaljer for sin indsats under krigen.



HVAD KOSTER DET?

Priseksempler på de anbefalede stereo-anlæg:

Den billigste kombination:

Stereo-grammofon Arena
KT 1 198 kr.
FM-radio TO-R S 15 med
stereo-forstærker 765 kr.
Højttalere 2 stk. à 245 kr. 490 kr.
I alt 1453 kr.

Med båndoptager:

Stereo-båndoptager Grundig
TK 27 1095 kr.
FM-radio TO-R S 15 med
stereo-forstærker 765 kr.
Højttalere 2 stk. à 245 kr. 490 kr.
I alt 2350 kr.

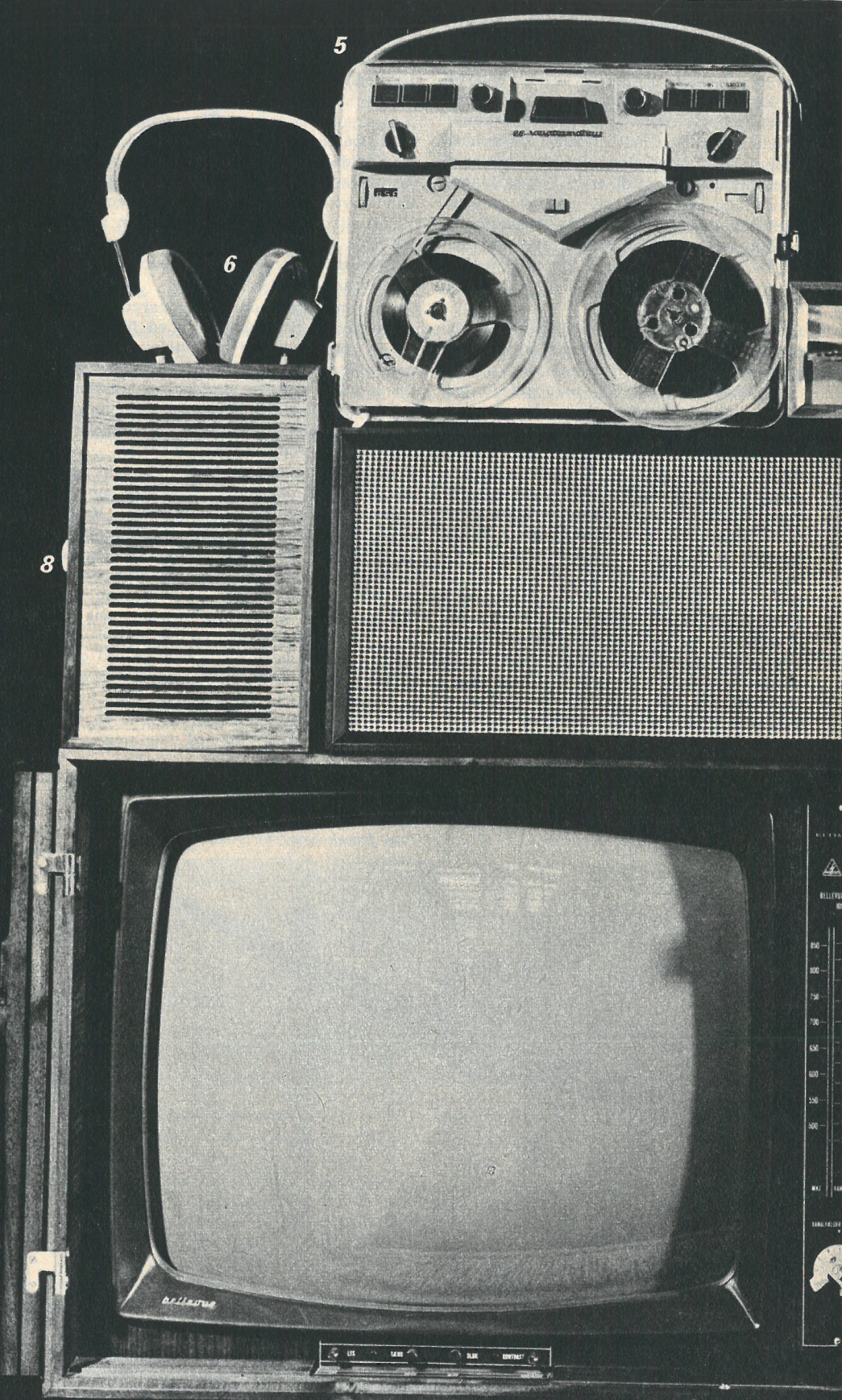
Med fjernsyn:

Eltra 23 tommer TV m. FM-radio
og stereo-forstærker 2295 kr.
Grammofon Arena KT 1 198 kr.
Ekstra højtone-højttalere
2 stk. à 90 kr. 180 kr.
I alt 2673 kr.

Med fjernsyn og båndoptager:

Eltra 23 tommer TV m. FM-radio
og stereo-forstærker 2295 kr.
Stereo-båndoptager Grundig
TK 27 1095 kr.
Ekstra højtone-højttalere
2 stk. à 90 kr. 180 kr.
I alt 3570 kr.

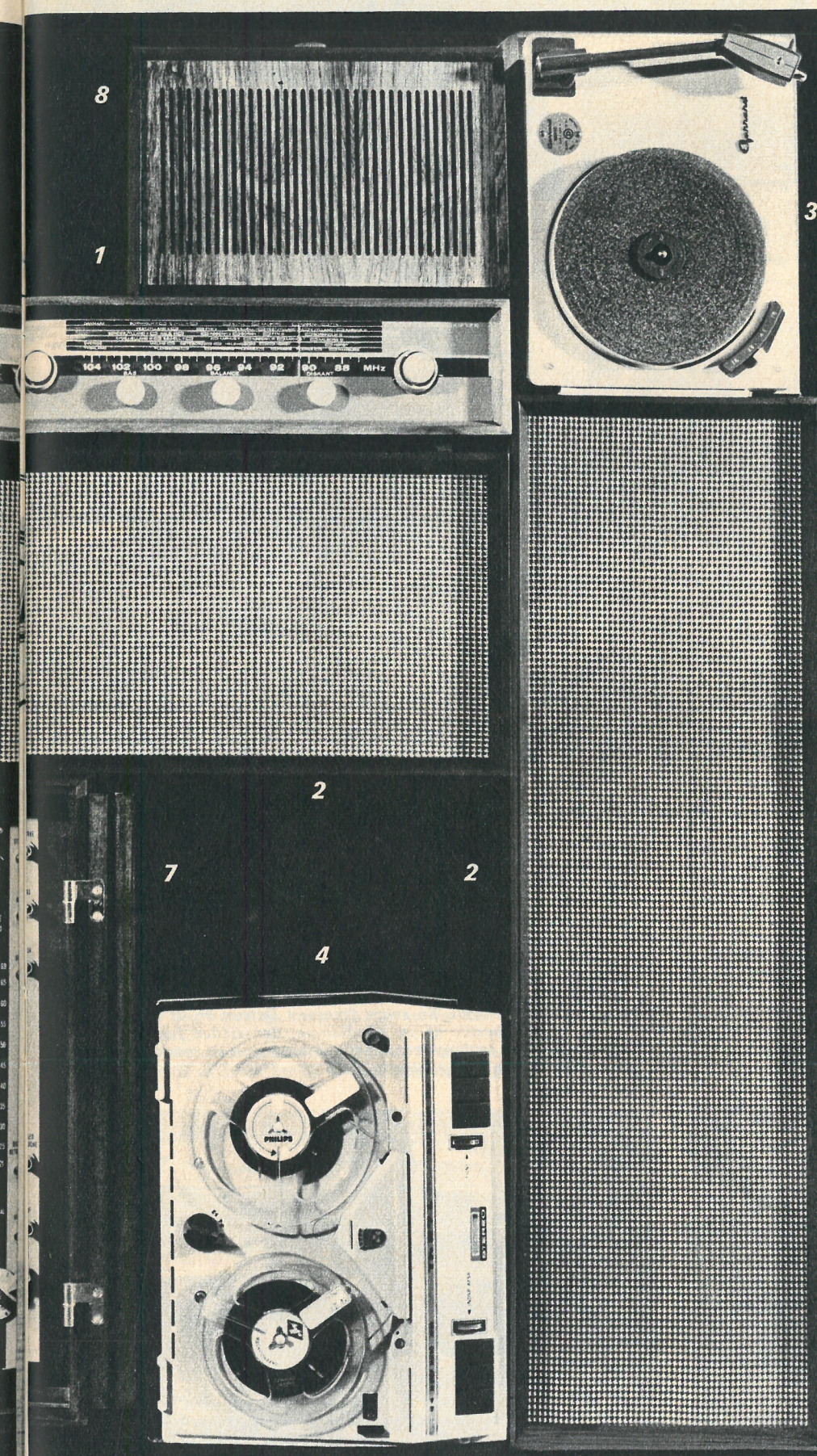
Vi har her udvalgt forskelligt godt stereo-udstyr til rimelige priser: 1. FM-radio med stereo-forstærker: TO-R model S 15 til 765 kr. 2. Tilhørende 30 liters højttalere til 10 watt koster 245 kr. pr. stk. 3. Arena stereo-grammofon model KT 1, prisen er 198 kr. 4. Stereo-båndoptager Grundig TK 27 til 1095 kr. 5. Telefunkens båndoptager Magneton 96 koster 1425 kr. 6. Hovedtelefonerne fås for 145 kr. 7. Eltra 23 tommer TV med FM-radio og stereo-forstærker med indbyggede højttalere, pris: 2295 kr. 8. Ekstra højtone-højttalere koster 90 kr. pr. stk. Set hos Selandia Radio, København.



STEREO BEHØVER IKKE VÆRE DYRT

**Holder De af musik fra
grammofon eller bånd,
bør De unde Dem selv at få den
gengivet som stereo.
På den måde får De det bedst
mulige udbytte af musikken
- og så er det slet ikke så dyrt,
som De måske går og tror.**

AF ARNE JOHANSEN - FOTO: OLE WINTER



På den ene side behøver stereo ikke at koste en formue.

På den anden side bliver det aldrig en helt gratis forlystelse.

Når man skal nyde stereomusik rigtigt, skal man helst sætte sig mellem de to højttalere. Og hvis man ikke skal have glæden over musikken ødelagt af dystre spekulationer over, hvor mange penge, der er gået med, skal man også helst anbringe sig økonomisk set mellem de to muligheder.

Heldigvis er det sådan, at selv om man vælger noget billigt, eller i hvert fald forholdsvis billigt, får man en god vare. Er man i forvejen vant til almindelig radio-kvalitet, bliver selv billig stereo let en oplevelse. Det svarer til at være vant til et sort-hvidt 8 mm filmbillede, og pludselig gå over til 16 mm farve. Det er pragtfuldt!

Lad os først se på, hvad vej musikken skal gå. Det er ikke helt som i den gamle landeplage: musikken går rundt og rundt - og den kommer ud her. I stereo kommer musikken ud to steder, det er netop fidusen. Derfor må der fodres 2-kanals musik ind i systemet, enten via bånd eller plade.

Man begynder, som enhver ved, med at købe en stereoplade, der ikke er meget dyrere end en monoplade.

Hvad knapt så mange ved, er den kendsgerning, at der efterhånden findes et hav af færdigt indspillede stereobånd. Priserne på dem er så nogenlunde de samme som for en tilsvarende mængde musik på plade. Men der er ekstra fordele: der kommer ikke nålestøj på båndet, og den dag, man er led og ked af at høre de samme melodier igen og igen, kan man bruge båndet til at indspille ny musik på. Hvis man står overfor at skulle anskaffe stereo-udstyr forfra, er det derfor klogt at overveje, om man skal gå ind for grammofon eller båndoptager som musikkilde. Båndoptageren er ganske vist dyrere end grammofonen, men den har langt flere anvendelsesmuligheder.

Men foreløbig holder vi os til den gode, gamle grammofon. (fortsættes side 56)

TO NYE JAPANSKE BILER I DANMARK

BIL-SENSATION

Vi har besluttet denne gang at lade vor sædvanlige prøvekørsel vige for disse sensationelle nyheder: de to japanske biler Datsun Bluebird og Hino Contessa, der i hemmelighed er kommet til Danmark og nu står gemt i en københavnsk baggård, mens der forhandles nærmere om importbetingelserne. Mod at tilbageholde navnet på det danske firma har vi som de eneste fået lov at kigge nærmere på nyhederne og kan her præsentere de to biler i tekst og billeder.

Det er efterhånden internationalt anerkendt, at japanske biler kvalitetsmæssigt står på et meget højt niveau. De er i almindelighed af en enkel og robust konstruktion, men oftest krydret med mange små finesser og udstyr, som man ellers

må betale - ofte ikke så lidt - ekstra for. Og disse to nye repræsentanter er ikke undtagelser. De står fuldt på højde med, hvad Europas bilindustri kan præstere til samme priser, og er endda på visse områder bedre.

Den store spænding om japanske bilpremierer i Europa skyldes netop, at japanerne her ligesom indenfor næsten al industri er i stand til at producere meget billigere, og kun den lange, dyre transport er skyld i, at vort bilmarked ikke allerede domineres af Japan-biler.

Herhjemme har vi hidtil kun haft Toyota, som jo allerede har vist, at den kan klare konkurrencen trods transport-handicapet, men flere er altså nu på vej - formentlig med Hino og Datsun som de første.

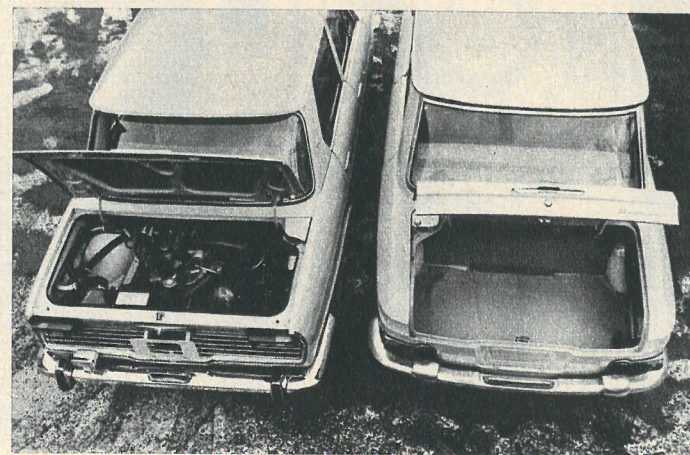
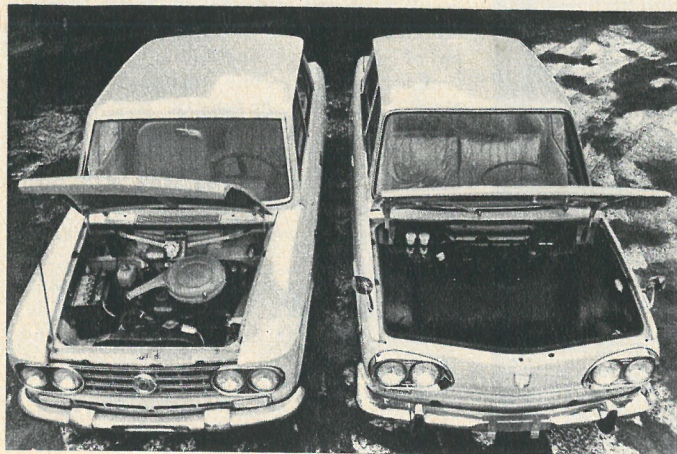
Forfra... Datsun Bluebird og Hino Contessa minder meget om hinanden i udseende og størrelse, men de er teknisk set så væsensforskellige som tænkes kan. Datsun (til venstre) er traditionelt opbygget med motoren foran og træk på baghjulene, mens Hino har motoren anbragt bagtil.

I teknikken ligger Hino på mange punkter nær Renault 8, men den er efter vor mening en kønnere bil. Japanerne har engageret en af Europas dygtigste designere, italieneren Michelotti, til at skabe bilens ydre form.

Hvad motor angår, ligger Hino foran Datsun. Hino-motoren er mere moderne (med bl. a. 5 hovedlejer), men til gengæld har Datsun et bedre gear. Her kan man virkelig tale om et gear, der »går som var det i smør«.

Bagfra... Rollerne er byttet om: Hino er nu til venstre. Den har på hækmotor-maner pendulaksler bagtil, mens Datsun holder sig til en stiv bagaksel i skruefjedre. Hinos vejbeliagenhed følger på godt og ondt de almindelige hækmotor-principper, men skal også her sammenlignes med Renault 8, hvilket vil sige, at den hører til de mere godartede af slagsen. Topfarten er for begge vogne ca. 135 km/t.

Både Datsun og Hino har vekselstrømsgenerator, men er knap så futuristiske, når det gælder bremses. Begge biler har tromlebremser på alle fire hjul. En smart finesse i Datsun er, at motor-rums-belysningen består af en håndlampe, der sidder fast i en klemme. Der hører en lang ledning til, så hvis man en mørk aften punkterer, kan man få lys til arbejdet.



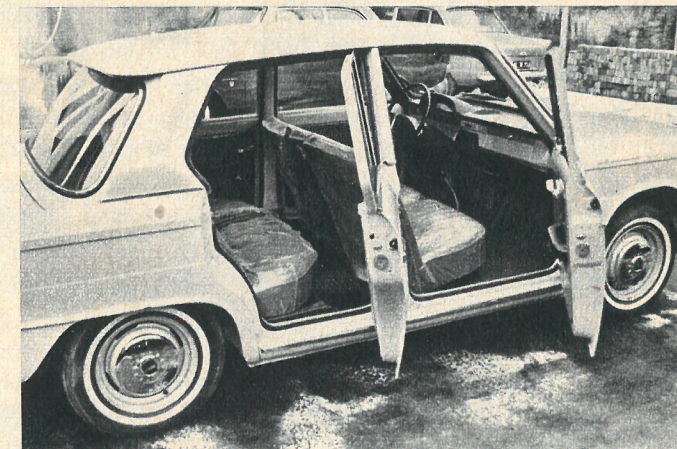
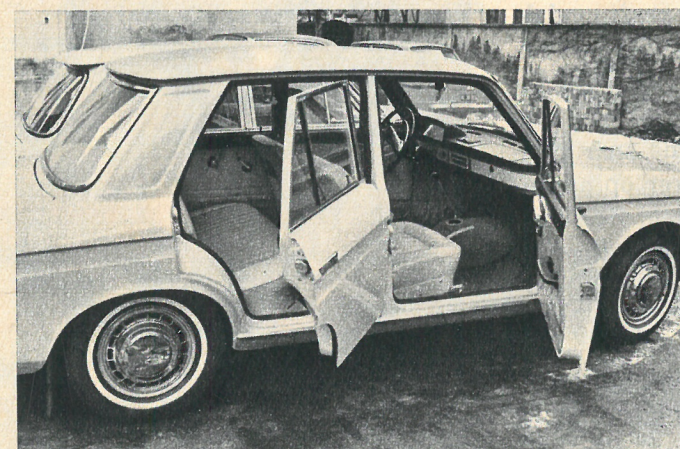
TEKST: BERNHARD LINDER - FOTOS: OLE WINTHNER

Og fra siden... Datsun Bluebird og Hino Contessa kendetegnes ved en usædvanlig pæn finish med sædebetræk af kunstlæder og afvaskeligt loft-betræk. (Det blanke på sæderne af Hino er blot plastic-folie til at skåne betrækket).

I begge tilfælde er instrumentbordet forsynet med en tyk polstring, og instrumenterne sidder afskærmet i en samlet enhed - en bred rude med speedometer, kilometertæller, benzinmåler, kølevandstermometer samt diverse kontrollamper. I Hino'en stjæler to store hjulkasser en del fodplads, og i Datsun fylder en stor gearkasse op, men 4-5 mennesker kan dog finde sig godt til rette.

Og så det mest spændende af det hele. Hvad vil de to vogne komme til at koste herhjemme. Antagelig knap 20.000 kroner!

Vigtigste data	Datsun Bluebird	Hino Contessa
Hestekræfter	67 (SAE) v. 5200 o/min	55 (DIN) v. 5000 o/min.
Boring/Slaglængde	73/77,6 mm	71/79 mm
Slagvolumen	1299 ccm	1251 ccm
Gear	4 frem 2-3-4 synkr.	4 frem Alle synkr.
Styring	Snekke	Tandstangs
Længde	400 cm	415 cm
Bredde	149 cm	153 cm
Højde	143 cm	139 cm
Egenvægt	910 kg	915 kg



Centimeter for centimeter, hagende sig fast i hver fuge og hvert fremspring kæmpede den unge franske bjergfører Walter Bonatti sig op ad Mont Blanc's utilgængelige klippeside - den side af bjerget, der hidtil var betragtet som uindtagelig. Og som den første i verden besejrede han den, en bedrift, der har skaffet ham prædikatet »verdens bedste bjergbestiger«. Af Magnus Simonsen - Fotos: Paris Match



HAN GJORDE DET UMULIGE

BJERGBESTIGNING

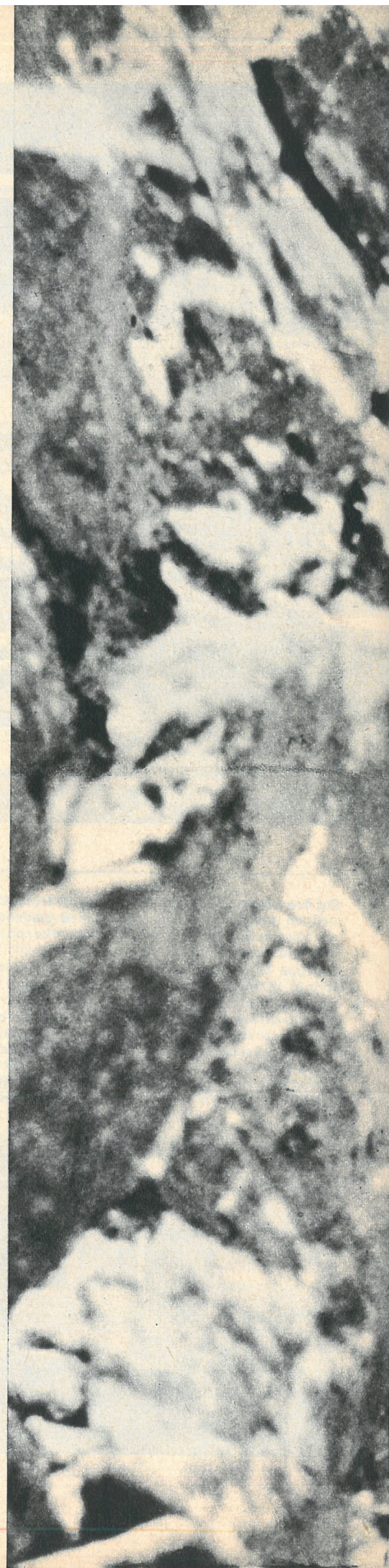
Hvad er det for en forunderlig tiltrækning, der gang på gang får folk til at sætte livet på spil i bjergenes isglatte, svimlende pyramider, hvor det mindste fejltrin, en hånds gliden i en klippespalte eller en pludselig uoverlagt handling kan betyde døden.

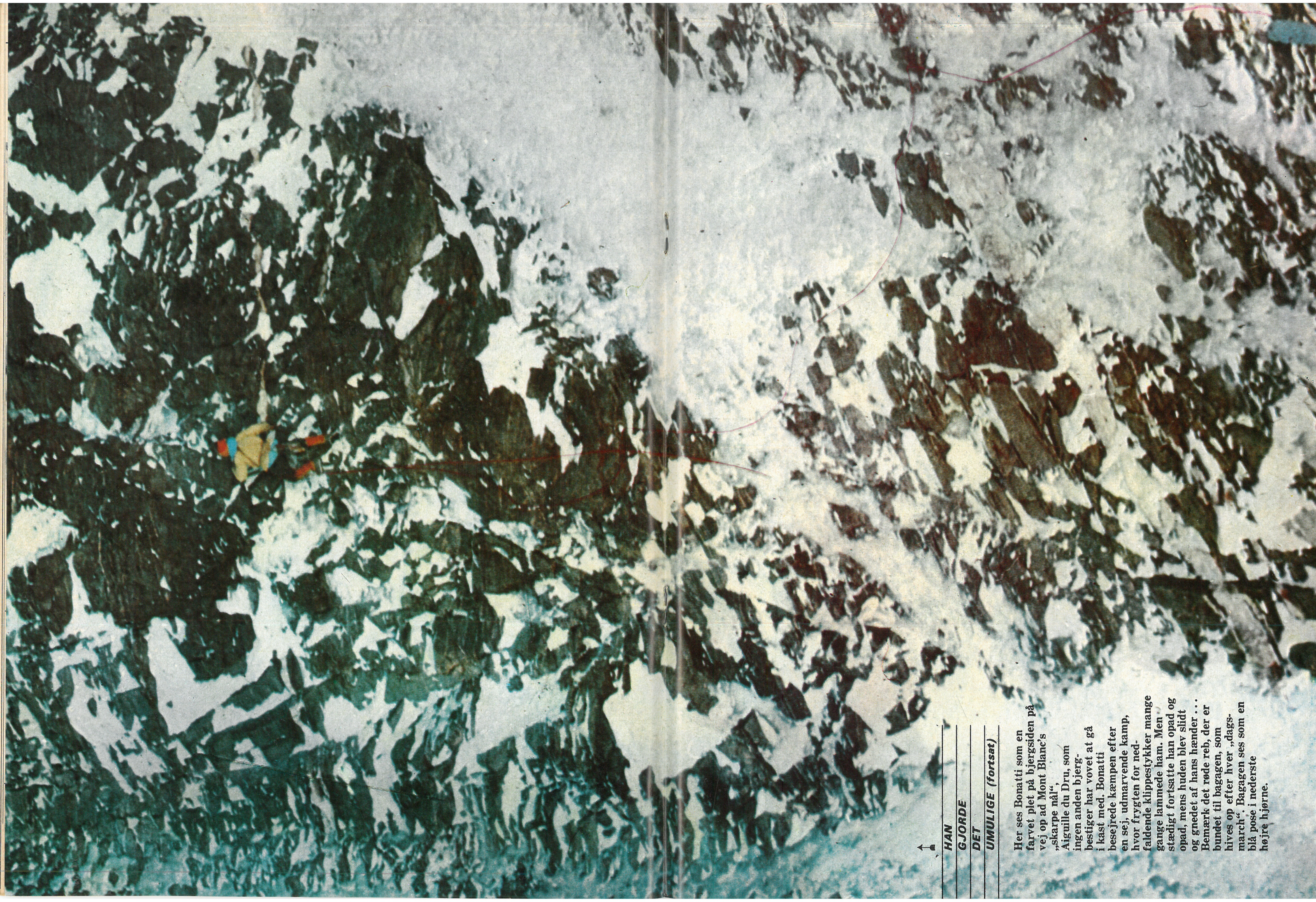
Bjergene forsvarer sig med hele

naturens skånselsløse kraft mod de formastelige, der krænker deres uberørthed. Bjergene er som sovende, gigantiske kæmper, der forræderisk kan slynge de små menneskemyrer, der klatrer op ad deres sider, i afgrunden. Rasende storme forvandler bjergbestigerne

(fortsættes side 33)

I seks lange nætter sov Bonatti i en interimistisk hængekøje - dinglede ud over det svimlende dyb. Hans maskot, den lille plydsbjørn, der ses på billedet, fulgte ham trofast...





HAN
GJORDE
DET
UMULIGE (fortsat)

Her ses Bonatti som en farvet plet på bjergsiden på vej op ad Mont Blanc's "skarpe nål", Aiguille du Dru, som ingen anden bjergbestiger har været at gå i kast med. Bonatti besejrede kampen efter en sej, udmærvende kamp, hvor frygten for nedfaldende klippestykker mange gange lammede ham. Men stædigt fortsatte han opad og opad, mens huden blev slidt og gnedet af hans hænder... Bemærk det røde reb, der er bundet til bagagen, som hives op efter hver "dagsmarch". Bagagen ses som en blå pose i nederste højre hjørne.



HAN

GJORDE

DET

UMULIGE

(fortsat fra side 28)

til snemænd. Solen kaster sine stikflammer frem i kampen mod tågemuren, iskaskader buldrer ned og lammer nerverne med deres torden og kroppen med deres isnende kulde, mens ekkoet skæbnetungt ruller fra top til top.

Jævnligt kræver bjergkolosserne deres ofre, men andre bjergbestigere står parat til at dyste, og før eller senere bestiges selv de mest utilgængelige tinder.

Et af de navne, der til evig tid vil lyse med særlig glans, er den unge franske bjergfører Walter Bonatti, der i 1955 præsterede det „umulige“ - som dog viste sig muligt, da den rette mand kom til...

Bonatti, der i 1954 var det yngste medlem på den italienske ekspedition, som først besteg „K2“ i det vestlige Himalaya, besluttede året efter helt alene at klatre op ad Mont Blanc's skarpe nål - Aiguille du Dru.

Der er mange lette veje op til Mont Blanc, men denne den stejleste bjergvæg var hidtil blevet betragtet som så vanskelig, at ingen havde turdet forsøge at bestige den. Bonatti gjorde det, men det skete på bekostning af huden på begge hænder og lange nætter af frygt, som han bekæmpede, men aldrig helt overvandt.

- På Dru oplevede jeg angst, som jeg aldrig har kendt før, fortæller Bonatti. - Der var mange gange, hvor tankerne inde i min hjerne skreg til mig: Gå tilbage, gå ned nu! Det var bjergenes knugende ensomhed mere end selve de fysiske vanskeligheder, der slog mit humør ned. Men heldigvis var jeg dog i stand til at sove om natten. Bonatti sov ikke som andre. I seks nætter lå han i en „hængekøje“ forankret i et reb og sov, dinglende ud over det svimlende, sorte dyb uden at ane, hvornår han ville blive ramt af sten, klippestykker eller laviner.

- En nat var jeg heldig. Jeg fandt en revne i fjeldvæggen, jeg kunne sidde i, med benene hængende ned ad klippesiden. Senere fortrød jeg

bittert, at jeg havde ladet min radio tilbage ved foden af bjerget, så jeg var helt alene med stilheden. Der var tavshed og knugende ensomhed overalt. Stilheden blev kun afbrudt af gletchernes dybe stemmer under mig, den fløjtende isnende blæst og af og til store sten, der faldt fra bjerget ned i dybet.

Næste dag bragte mig nye vanskeligheder, en slags „skorsten“ dækket af is, så det var umuligt at få et søm eller en hakke ind, og det betød, at det også var umuligt at bruge mit reb. Med al min styrke omfavne jeg „skorstenen“, der ragede ud over afgrunden. Jeg pressede mig ind imod den med alt, hvad jeg havde, inklusive min næse!

Gradvis hev jeg mig op med arme og ben, centimeter for centimeter. Da jeg endelig nåede toppen af „skorstenen“, så jeg med rædsel, at jeg aldrig ville være i stand til at klatre nedad igen. Jeg ville uvægerligt glide i afgrunden. Jeg var uden chance for at vende om, og skønt jeg kun havde klatret en ganske kort distance, var det allerede nat igen. Men næste dag så jeg solen. Min hals var ophovnet af tørst, som jeg kvalte med sne. Al huden på hænderne var væk.

Jeg så op - og fik øje på Dru's top. Kun 100 meter til. Jeg har vundet, jublede jeg og elskede i det øjeblik Dru og alle andre bjergtoppe i hele verden.

På toppen mødte jeg mine venner, der havde taget den lette vej op. Jeg så dem knap, men kastede mig over en flaske vand - og spiste så to kyllinger.

Man kalder mig erobrere af bjerge. Jeg er ingen erobrere. Jeg indrømmer, at bjergene indgyder mig en følelse. Men det er først og fremmest frygt. En følelse af usikkerhed, af spekulationer, af frygten for det ukendte.

Jeg er ikke lykkelig, før jeg har overvundet denne frygt. Jeg har bekæmpet den, men den er der den dag i dag.

◀ „Stilheden blev kun afbrudt af gletchernes dybe stemmer under mig, den fløjtende, isnende blæst og af og til store sten, der faldt fra bjerget ned i dybet.“

REPORTAGE

FORÅRETS NYE BÅDE



Selv om det i denne tid kan være lidt svært at forestille sig begreber som sol, sommer, brune piger og friske saltvands-sprøjt, vil vi på behagelig måde blive mindet om alle disse rare ting, når årets store båd-udstilling i Forum åbner først i denne måned. På disse sider læftes sløret for nogle af de mange nyheder, der vil blive vist.

AF PER THUESEN



Paul Elvstrøms nye trapez-jolle rummer så mange gennemtænkte detaljer, at den kunne fortjene en hel artikel for sig selv. Her skal blot nævnes, at det samme skrog, som for øvrigt er både synkefrit og ultrahurtigt, kan forsynes med foreløbig 4 forskellige former for rig fra 9,7 m² til 17 m², dækkende anvendelser fra 2-mands junior-begynderjolle til 2-mands senior trapez-jolle med begge mand i trapez! Takket være en nøje gennemtænkt produktionsteknik bliver priserne yderst rimelige. Således kommer skroget til at koste 3400 kr., og de forskellige rigtyper kommer på mellem 1350 og 2800 kr.

◀ En af de dejligste mellemklasse-både er den norske Selsport, der herhjemme forhandles af Tempo Både i Greve og firmaet Preben Hald i Århus. Båden er dobbeltbundet og har en bæreevne på 800 kg. Siden Selsport's fremkomst for 3 år siden har den gennemgået mange forbedringer. Bl. a. har den nu et opklappeligt spisebord, og da de to bageste bænke kan forvandles til sovepladser, har man i virkeligheden det, der populært kaldes en »weekend-båd«. I de fleste andre både i denne størrelse er sæderne placeret som i en bil, hvilket ikke byder på overnatningsmuligheder. Båden er 462 cm lang og 182 cm bred. Vægten er 275 kg, og motorer fra 20 til 70 hk kan bruges. Pris 8.825 kr. plus 760 kr. for en kateche lige til at montere.

Hvad nyt får vi at se i Forum? Der er en generel tendens i den rivende udvikling, som i disse år foregår inden for søsporten. De fleste nyheder byder på større fart og større bekvemmelighed såvel for sejl- som for motorbåde.

Inden for den mest populære kategori, de små hurtiggående plastic-både, ser det heldigvis ud til, at »problembørnene«, som man må kalde de helt små, uhensigtsmæssige modeller, efterhånden »sejles agterud«, idet interessen samler sig om nye, lidt større og mere sødygtige både. Det er glædeligt at se, hvordan dieselmotorerne vinder frem. Disse motorers store pålidelighed og fine driftsøkonomi er ved at gå op for »bådfolket«, og samtidig videreudvikles påhængsmotorerne til en stadig højere grad af fuldkommenhed. Således kan der nu fås selv temmelig små motorer med lænsepumpe og udtag for et elektrisk lysanlæg.

»Inboard-outboard«-motorerne har haft lidt svært ved at finde et godt dansk navn, men det ser ud til, at udtrykket »Z-drev« er ved at finde fodfæste. Denne motortype, som er næsten enerådende indenfor de større, hurtigere motorbåde, får nu et interessant nyt skud på stammen ved Crescents spændende nykonstruktion, der første gang vises herhjemme på Forum-udstillingen. Skruen trækker i stedet for at skubbe båden frem! Udstyrsudvalget er foreget væsentligt, og der er snart ingen grænser for, hvad man kan få af snilde, praktiske og fikse ting til at gøre sig livet behageligt om bord i det kære skib. Hvor mange ved forresten, at vi herhjemme har en af Skandinavien's største specialfabrikker for speedbådsudstyr? Det er N. C. Bjerg, som har til huse i den gamle Nybrogård i Frederiksdal. Her fremstilles en meget stor del af de stole og vindspejle, der sidder i størstedelen af alle skandinaviske speedbåde. På Forum-udstillingen kommer bl. a. et helt nyt, patenteret vindspejl af hærdet glas, som efter bedste gør-det-selv principper kan samles af køberen. Det kan tilpasses enhver båd.

Dette »meccano-princip« findes også på et helt andet område, nemlig i Paul Elvstrøms nye trapez-jolle. Her er alle den 4-dobbelte olympiske mesters mangeårige erfaringer i jollesejls udmøntet i en genial jollekonstruktion, som vi spår en meget stor fremtid, da vi her højst sandsynligt har den nye olympiadejolle, som før eller siden vil afløse den hæderkronede Finn-jolle. Skroget, der er både synkefrit og ultrahurtigt, kan forsynes med 4 forskellige former for rig, dækkende anvendelser fra 2-mands junior-begynderjolle til 2-mands senior trapez-jolle.

1. De danske Coronet-både nyder verdensry, og selv om disse fornemme båd-typer først og fremmest sælges i udlandet, er der også stor interesse for dem herhjemme. Vi præsenterer her en snit-tegning af den pragtfulde Coronet 30 Oceanfarer, der er så ny, at der endnu kun eksisterer det eksemplar, man kan beundre på Forum-udstillingen. Fra Danmark skal båden videre til udstillinger i andre europæiske lande samt i USA. Bemærk at der er to opholds-kahytter og dertil en separat sovekahyt foran. Blandt bekvemmelighederne om bord er bl. a. køleskab og bruser, men prisen er jo heller ikke helt lille: ca. 160.000 kroner. En speciel nyhed er, at der her for første gang er skabt en danskbygget båd med styringen hævet op over kahytten, hvilket betyder bedre udsyn og større lydisolation fra motoren. Den sensationelle bådnyhed præsenteres i Forum af Aarhus Motor Compagni.

2. Fra bådbygger Børge Midtgård i København kommer der en meget interessant nykonstruktion: en displacementsbåd, der også kan plane! En dejlig 22 fods båd med plastskrog og mahogni-aptering. Den fås enten med en 110 hk Mercruiser eller en 60 hk Rover-diesel. Den specielle bundkonstruktion giver en usædvanlig blød gang i søen. Prisen kommer til at ligge i omegnen af 42.000 kr.

3. Firmaet Garantol, som er et datterselskab af Hempel-koncernen, har fået agenturet for en russisk hydrofoilsbåd, der er noget af det mest særprægede, man har vist her i landet. Båden er meget lang og smal, bygget af aluminium med rustfrie stål-bærelplaner af ret indviklet konstruktion. Apteringen er i bedste Hollywood-stil med indbygget radio m. m. Motoren er en konventionel 6-cyl. rækkemotor, som gennem et V-drev trækker en skrue med meget stor stigning. Det hele er en pudsigt blanding af ultramoderne ideer og en ikke

helt tidssvarende finish. Det ser ikke ud til, at man anvender plastic i Sovjet, for det komplicerede skrog havde været nemmere at støbe. En motorvægt på 365 kg for en ca. 75 hk benzinator forekommer heller ikke helt tidssvarende i en båd, hvor det gælder om at spare hvert eneste overflødigt kilo. Båden kan tage 6 personer, og hele herligheden kommer til at koste under 40.000 kr.

4. Fra Amerika får vi ikke alene Johnson-motorerne, men nu også Johnson-bådene, der i år vises for første gang i Danmark. Det er brede, firkantede godtvejrskroge med et tillempet såkaldt triamaran-undervandsskrog i udpræget luksusudførelse og ligesom de amerikanske biler forsynet med et overdådigt kraftoverskud i form af store Z-drevsmotorer fra 90 til 200 hk, hvilket må siges at være nok til både, der ikke måler mere end fra knap 15 til 19 fod! Hvis den slags både begynder at blive almindelige herhjemme, må det vel efterhånden gå op

for selv ikke-fagfolk, at der er brug for et kørekort også til søs!

5. Det lyder næsten som en vittighed, at et kasseapparatfirma skal til at handle med moderne kabinebåde! Det er ikke desto mindre tilfældet, men har sikkert sin naturlige forklaring deri, at juniorchefen i National, Bent Stig Møller, er en af vore dygtigste vandskiløbere og derfor har særdeles god forstand på hurtiggående motorbåde. Bådene bliver de norske Ancas, som er konstrueret af den berømte Ray Hunt, som »opfandt« det dybe, V-formede forskib. Bådene, hvoraf der i første omgang kommer to modeller på 24 og 30 fod, har god, rummelig aptering og en kraftig Volvo-Penta motorbestykning.

6. På gummibådsfronten er der også gode nyheder. Blankensteins Eftf. viser denne nye model fra Avon, som med en påhængsmotor på 20 hk præsterer små 30 knob! Gummibåden koster ca. 3500 kr.

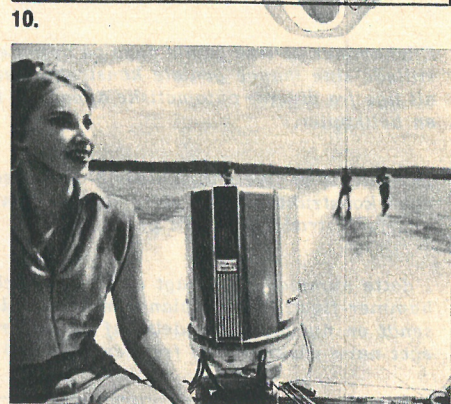
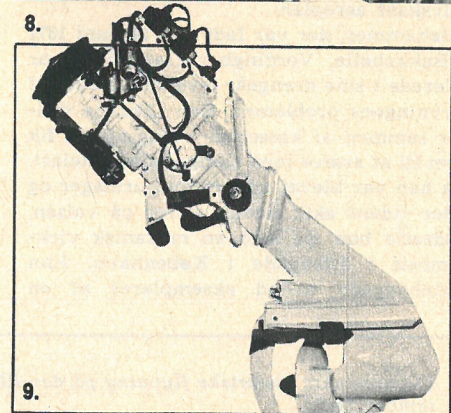
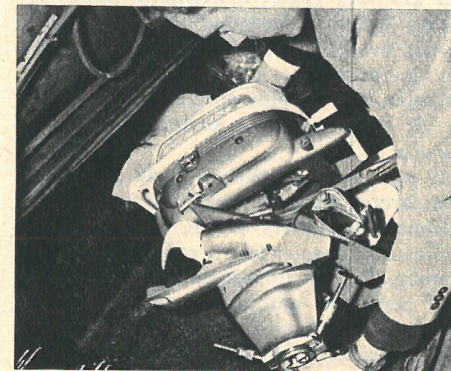
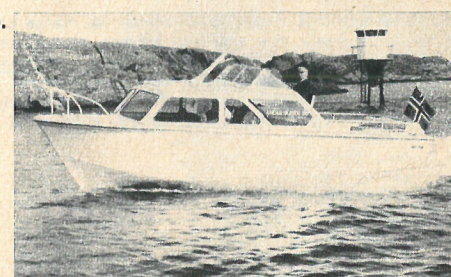
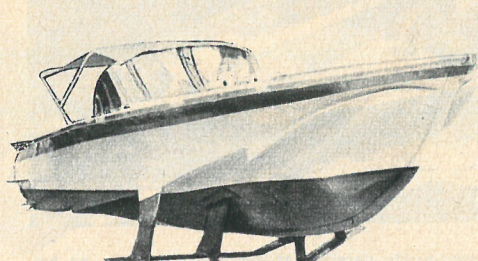
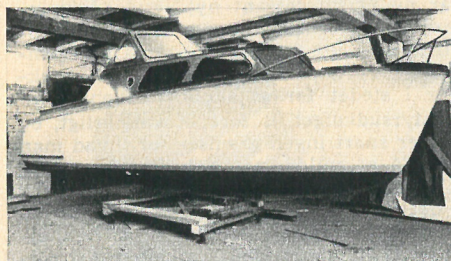
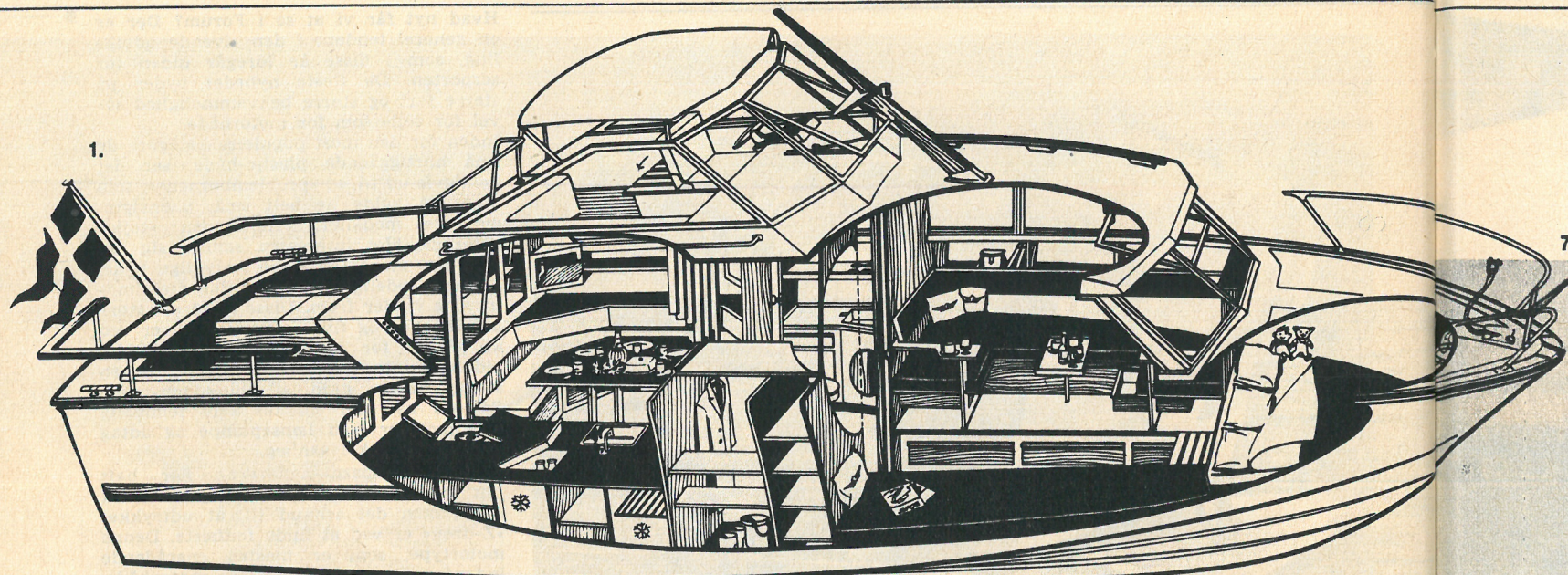
7. Bianca 27 hedder en splinterny glasfiber-havkrydser fra Aarhus Motor Compagni. Båden er endnu ikke fremme på det danske marked, men tegner allerede til at blive en stor succes. Forhåndsinteressen har været usædvanlig stor, og mange både er solgt forlods – og ubeset! Båden er en decideret langturksbåd, beregnet til en hel familie på to voksne og 2-3 børn. Den skal være særdeles velsejlende og er bygget og rigget til at sejle til havs, så man ikke nødvendigvis behøver at søge havn hver aften. Bådens længde er 8,25 meter.

8. Evinrude har lagt et kolumbusæg i år! Påhængsmotorernes lange motorben har altid været noget af et problem, når motoren skulle transporteres i bilens bagagerum. Det er det ikke længere, for Evinrude har ganske simpelt sat et hængsel midt på benet, så skruen nu foldes op under tanken, og hele herligheden fylder kun godt det halve. Keine Hexerei...

9. Crescents temmelig sensationelle nye motor-type må nærmest kaldes en 45° Z-drevs-model. Selve motoren er en trecylindret to-taktsmotor på ca. 50 hk, og den er, som man ser, støbt i et med drevet, der går i vandet i en vinkel på 45°. Skruen bliver på denne måde trækkende i stedet for som normalt trykkende, hvad der skulle give bedre effekt og mindre risiko for kavitation, d.v.s. hulrumsdannelser, der giver trykformindskelse. Det bliver interessant at følge denne særprægede motors præstationer i den kommende sommer.

10. Den store amerikanske industrikoncern Chrysler er herhjemme bedst kendt for sine biler, men nu bliver foretaget også repræsenteret på påhængsmotor-feltet efter overtagelsen af West Bends fabrikker. Premiereprogrammet omfatter motorer fra 3½ til 105 hk. Den her viste Chrysler 105 lanceres som verdens kraftigste påhængsmotor. Motorerne præsenteres af Skandinavisk Motor Co.

FORÅRETS NYE BÅDE (FORTSAT)



DA ELLEHAMMER FLØJ SOM DEN FØRSTE I EUROPA

Den 12. september 1906 præsterede den danske opfinder Jacob Christian Ellehammer en enestående teknisk bedrift.

Som den første i Europa foretog han en flyvning med en maskine, der var tungere end luften.

Flyvningen strakte sig over 42 meter og foregik i en højde af cirka en halv meter over jorden, men præstationen har for tid og evighed indskrevet Ellehammers navn i flyvningens historie.

TEKST: NIELS KELDSSEN - FOTOS: OLE WINTHER

Et stolt kapitel i dansk flyvnings historie var næppe nogen sinde blevet skrevet, hvis ikke amerikanerne allerede ved århundredskiftet havde ord for at smøre lidt tykt på. Der gik sære rygter herhjemme om, at to brødre Wright i december 1903 havde hævet sig over USAs jord i en flyvemaskine. Det blev affærdiget som pral på denne side Atlanten. Derfor blev en dansker den første til at foretage en kortere flyvning i Europa.

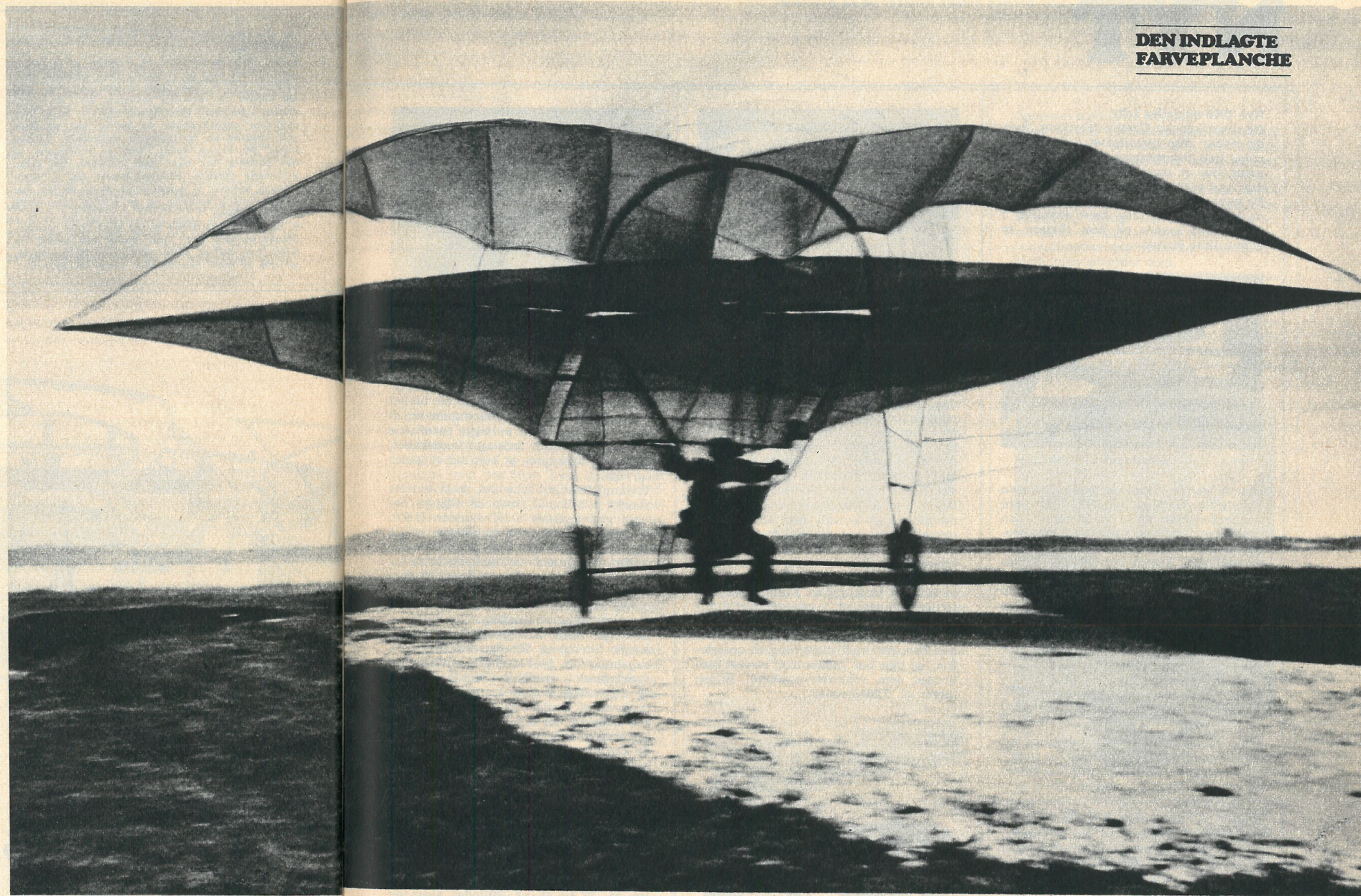
Selv om brødrene Wright både i 1904 og 1905 foretog flere vellykkede starter i adskillige øjenvidners påsyn, fæstede man fortsat ikke megen lid til rapporterne herhjemme. Og den fingernemme og mangesidigt begavede opfinder Jacob Christian Ellehammer fortsatte ufortrødent sine egne bestræbelser på at komme i luften med et selvskabt aeroplan.

Ellehammer, der var født den 14. juni 1871 i Bakkebølle, Vordingborg landsogn, var allerede i sine drengeår levende optaget af flyvningens problemer. Han flikkede drager sammen af kasserede møllesejl og fik dem til at svæve med mange kilo nyttelast. Da han var blevet udlært som urmager og efter tidens skik havde været på valsen, nedsatte han sig med en mekanisk virksomhed i Istedgade i København. Han seriebyggede tusind eksemplarer af en

Ellehammer-motorcykel, men barndommens højtflyvende drømme var ikke glemt. Og i 1905 begynte han at realisere dem. Resultatet kan vi se i dag i det nyåbnede tekniske museum i Helsingør som en drøm af et klenodie. Flyvemaskinen fra laboratoriet på Vesterbro kom virkelig til at flyve, og siden har den i mange år ligget adskilt og sammenpakket i et af Tøjhusets magasiner. Nu er flyet samlet og rekonstrueret under ledelse af snedkermester Emanuel Hultman, der har været aktivt med i dansk flyvning siden 1915. Ellehammers historiske flyvning blev foretaget i sommeren 1906 på lilleput-øen Lindholm i Smålandshavet. Ellehammer havde fået øen stillet til rådighed af grev Knuth på Knuthenborg, for at uvedkommende ikke skulle få nys om de store ting, der var i gære.

Mange modeller var blevet gennemprøvet, før Ellehammer havde udformet det luftfartøj, der diskret blev smuglet til Lindholm. Da himstregimsen skulle op i sit rette element, viste motoren sig at være for svag. Den var konstrueret efter Ellehammers egen idé, luftkølet og med cylindrene anbragt i stjerneform. Den var i det hele taget forløber for motorer, der er tidssvarende den dag i dag. Den ny og stærkere motor blev (fortsættes side 50)

DEN INDLAGTE
FARVEPLANCHE

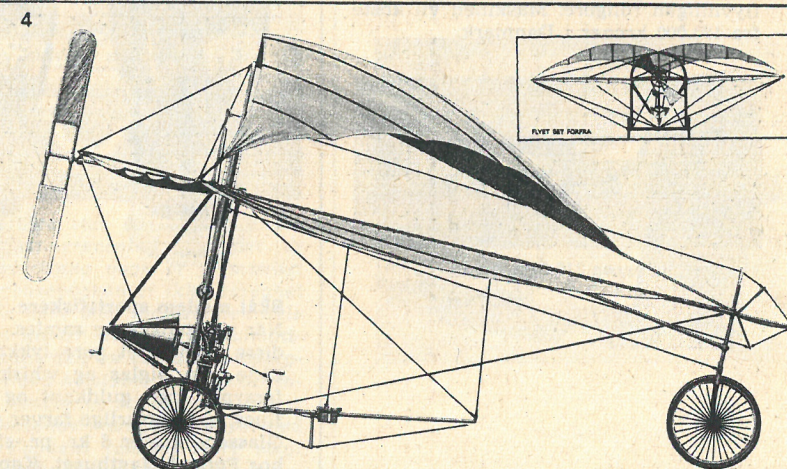
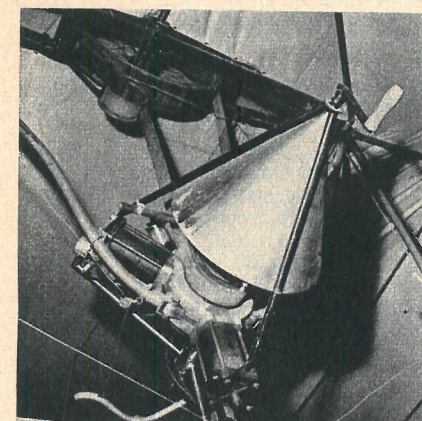
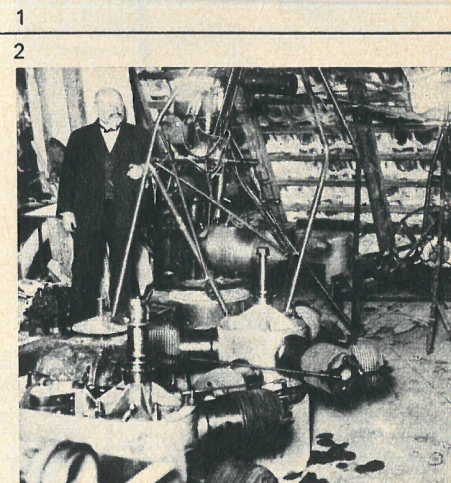


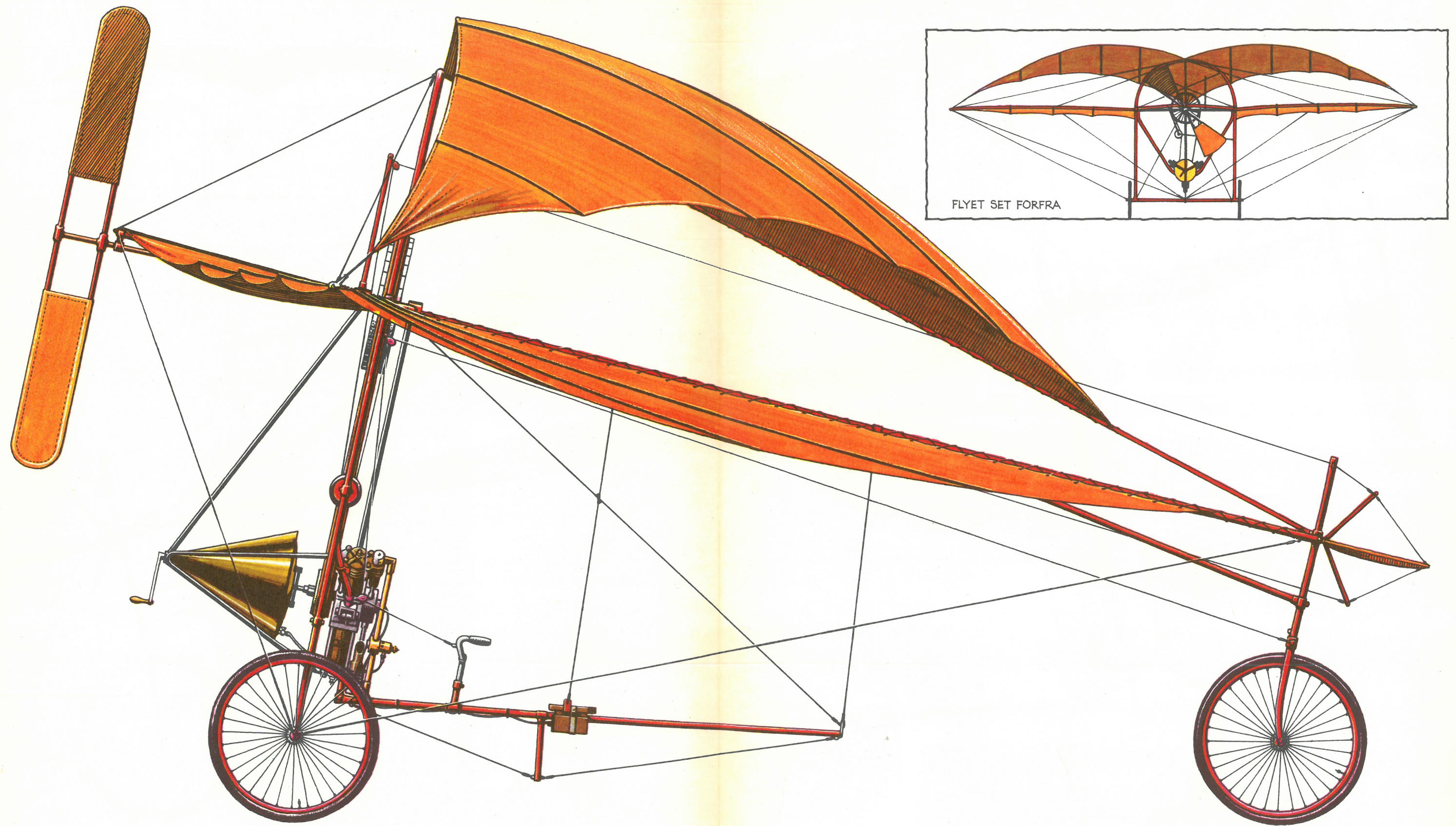
1 Ellehammers historiske flyvning på den lille ø Lindholm nord for Lolland den 12. september 1906.

2 Ellehammer på sine gamle dage på opfinder-værkstedet, hvor han gennem årene fremstillede sine mange geniale konstruktioner. I alt udtog han omkring 400 patenter på alt lige fra diverse automatiske apparater til biler, motorer og fly - ja, endog i 1912 på en helikopter.

3 Nærbillede af flyets luftkølede 3-cylindrede stjernemotor, der også var Ellehammers egen konstruktion. Den store »tragt« gemmer benzintanken og det sindrige remtræk overfører trækraften til propellen.

4 I dette nummer er indlagt en farveplanche med Erling Nederlands tegning af Ellehammer-flyet. (Skulle planchen være faldet ud af Deres eksemplar, kan De få tilsendt en ny ved indsendelse af en kuvert i størrelsen mindst 22x30 cm med Deres eget navn påskrevet og frankeret med 40 øre).





»ELLEHAMMER-FLYET«

Den første maskine der fløj i Europa - den 12. september 1906 på øen Lindholm. Konstrueret og fløjet af Jacob Christian Ellehammer. Tilhører nu Danmarks Tekniske Museum, Helsingør. Reproduktion efter tegning af Erling Nederland

Nye 1966-modeller i fly

De amerikanske Cessna-fabrikker, hvis fly nyder stor popularitet i Skandinavien, har præsenteret deres 1966-program, der er mere omfattende og alsidigt end nogen sinde.

En helt ny type er landbrugs-flyet Cessna Agwagon, der dog først kommer i produktion senere på året. Prisen er endnu ikke fastsat.



»Agwagon«

Blandt gamle kendinge tegner Cessna 150 sig for de fleste nyheder. I det ydre bemærker man først og fremmest den nye tilbage-strøgne finne og foran propellen den lange spidse spinner, der nu er standard. Blandt indvendige forbedringer noteres et stærkt udvidet bagagerum. Med en prisreduktion på knap 6.000 kroner sælges »150« herhjemme for ca. 63.500 kroner.

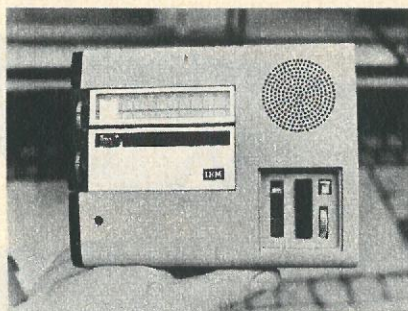


»Cessna 150«

Blandt de én-motorede Cessna-modeller, der kan leveres med turbokompressor, er den elegante 210 Centurion. Det er første gang, at også én-motorede maskiner kan leveres med turbokompressor, der muliggør flyvning i større højder, hvor driftøkonomien er bedre og flyvningen roligere. Maskinen vil koste fra 194.000 kroner i Danmark.



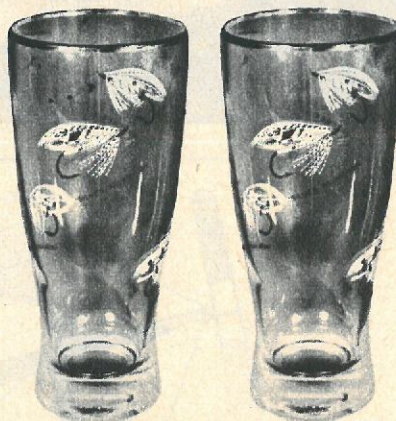
»Cessna 210 Centurion«



Talende nyhed for den travle mand

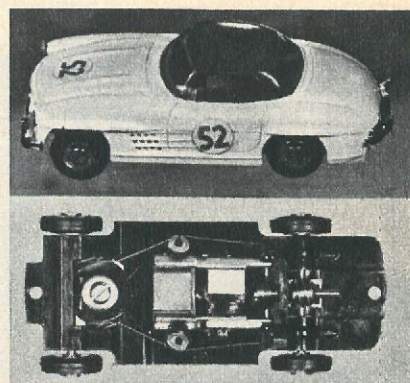
Den verdenskendte amerikanske virksomhed IBM har sendt en transportabel diktermaskine på markedet.

Den er énhåndsbetjent og så følsom, at den opfatter, hvad man siger, selv når man taler nogle meter fra den. Stemmen optages på et magnetbælte, der igen kan afspilles også på et hvilket som helst andet IBM dikteranlæg. Dermed placerer maskinen sig i et yderst eksklusivt plan, for IBM-anlæg er dyre sager, som fortrinsvis større firmaer og næppe mange private har. Med en fingerbevægelse kan man få maskinen til at optage, afspille eller slette diktater, ligesom man kan rette det allerede indtalte. En indikator viser, om maskinen er klar til brug, og en summetone fortæller, når der er 1 minuts taletid tilbage på båndet. Selvom diktermaskinen er lille - den vejer kun 795 gram - er den forsynet med tilslutning til øretelefon, og den har fodkontrol, så den kan bruges som sekretær-maskine. Prisen bliver ca. 3.200 kroner.



Skål mellem sportsfiskere

Når sportsfiskerne samles, vil glas som disse garanteret gøre lykke. De findes både som ølglas og whiskyglas og er forsynet med guldkant og indbrændte fluer, hvis naturlige farver er bibeholdt. Glassene koster 6 kr. pr. stk. og er set hos Forst & Jagtøst, København.



Ny motor i Minic-bilerne

Sammenbygning af modeltog og bilbaner i samme skalastørrelse er blevet uhyre populær, og det morsomme er, at man ikke alene kan anlægge racerbane som et interessant indslag i landskabet, men også arrangere et helt net af gader og veje.

Tri-ang Minic er ikke det mest kendte mærke i bilbaner, men så afgjort det mest gennemførte i HO-skalaen (1:87). Alt, hvad der vises i kataloget, er på lager hos grossisten (O.K.B.I., Odense), og det vil sige enhver tænkelig form for vej eller racerbane samt hele 26 forskellige biltyper. Bilerne er fornylig blevet udstyret med en ny motor samt ny styretap og strømaftag.

Den nye motor har gjort Minic-bilerne meget hurtigere. Kraftoverføringen til bagakslen er blevet mere stabil med snekketræk i stedet for tandhjulstræk, og strømforsyningen fra skinnerne til motoren er ændret på baggrund af syv års erfaring. På den drejelige dobbeltstyretap er to bronzeslæbere anbragt, så de kan vippe på tværs af kørselsretningen, og inde i vognen er på hver side af motoren anbragt to stykker fjedertråd, der danner en krølle omkring deres isolerede holdere. Tråden fungerer både som strømleder og som fjeder, der ved sit tryk holder strømaftagerne i bedst mulig kontakt med de strømførende metalskiner, som er nedlagt i styrerillen. Bilerne koster det samme som før - fra ca. 22 til 25 kr. Billedet viser en Mercedes-Benz 300 SL med og uden overdel. Set hos Bodholdts Hobby, Kbh.



Batteridreven »støvsuger«.

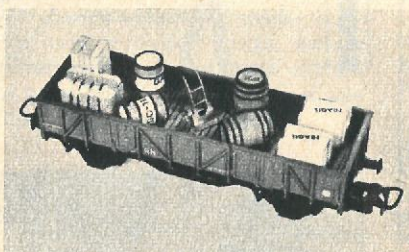
Det er ikke en stavfejl, at vi kalder denne Bosch-nyhed for en »støvsuger«, for dette lille handy apparat fjerner snævs og krummer i løbet af nul komma fem.

Bilister med eget hus kan som regel klare sig med at låne hjemmets støvsuger, men bor man i en lejlighed, er der oftest ingen mulighed for tilslutning af ledning, og her træder den batteridrevne autostøvsuger ind i billedet. Støvsugeren er beregnet for tilslutning til bilens batteri, og når støvposen er fuld, tømmes den blot ved at fjerne klemmen for enden af posen. Foruden et fladt mundstykke medfølger en børste og et sugemundstykke, der gør det muligt at trænge ind i alle kroge. Der er også indbygget en lysstråle foran i støvsugeren, så der er lys til arbejdet. Prisen er 144 kr. - og støvsugeren vil kunne fås hos de fleste autoudstøysforhandlere. Set hos Iku-Autoudstyr, København.

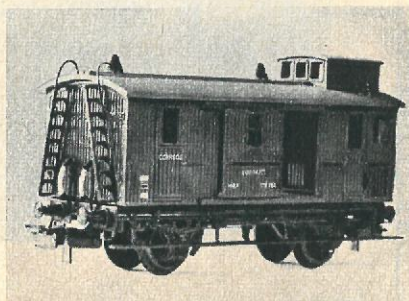
Realistiske togvogne

For modelbane-samlere, der gerne vil supplere deres tog med flotte og detaljerede vogne, er der netop lanceret nyheder af et spansk fabrikat Electrotren med så nøjagtige enkeltheder, at man aldrig har set magen. Og så er de ikke dyrere end andre togvogne.

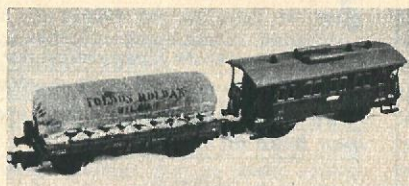
Detaljerne er meget fint fremstillet med bl. a. små stiger, vakuum-slangere på ældre vogntyper, fungerende skydedøre og i øvrigt en udførelse, der aldrig leder tankerne hen på plastic. Oven i købet er godset på de åbne vogne fremstillet i originale materialer. Således har en vinvogn to store vinfade af træ, andre har trækasser og trætønder, én er læsset med vinkrukker i brændt ler, og nogle har syede stofsække med forskelligt indhold og påtryk. End ikke rigtige bomuldsballer med metal-strappingsmangler. Vognene fås med Märklin- eller Fleischmann-koblinger og isolerede hjul. Chassis og koblinger er af stål, og hjulene er drejet i bronze med pinolejrede stålakser. Bronzehjulene angribes ikke af lysbuer og gnister ved eventuelle afsporinger, som det er tilfældet med hjul af zinklegeringer. Set hos Bodholdts Hobby, København.



Der findes et stort antal lastede godsvogne i Electrotren, og man kan vælge mellem mange slags last. Prisen varierer fra 13,75 til 23,50 beroende på lastens beskaffenhed.



Denne vogn er et godt eksempel på den detaljerigdom, der præger de spanske Electrotren-vogne. Pakvognen har fungerende skydedøre, tremmer for vinduerne, nøjagtige stiger og naturtro vakuumslanger. Pris i Märklin-udførelse: 22,75 kr.



Gulbrune lærredssække dækket af en vissengrøn presenning er lasten på denne fladvogn til 22,75 kr. Den gammel-dags kupévogn har perron for og bag. Pris: 18,75 kr.



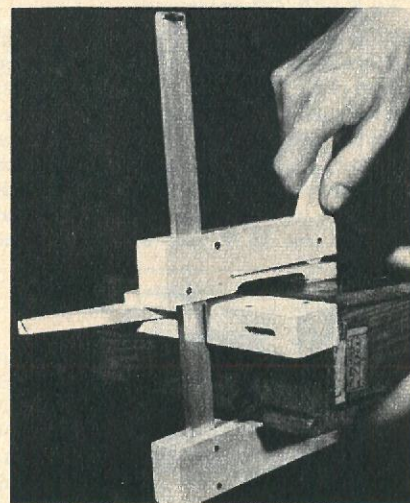
Special Service står der - med efterskriften: Skinnerensning. Og det er netop, hvad denne vogn er fremstillet til. Skinnerensnevognen er ikke beregnet til at skulle køre med togstammen hele tiden. Man kobler den efter lokomotivet, og sender den en tur alene anlagt rundt. I den helstøbte metaltank findes rensat benzin, og stilleskruen sørger for at en passende mængde drypper ned på filten. Vognens relativt store vægt sørger for omhyggelig afgnidning.

Spændeværktøj til tre sider

Hvor tit står hjemmesnedkeren ikke og mangler en skruetvinge, der kunne spænde indad, samtidig med at den holdt to flader sammen? Som det fremgår af billedet, er det manglende værktøj nu kommet. Det er udført i træ med skinne af metal. På tvinge-armen er monteret et lille stykke kork, så der ikke afsættes spændmærker i det materiale, man arbejder med.

»Klemmsia-Tvingen«, som værktøjet hedder, har ikke samme styrke som en rigtig skruetvinge, selvom dens klemmevne opgives til ca. 150 kg, men indenfor det lettere snedkerarbejde udfylder den et savn.

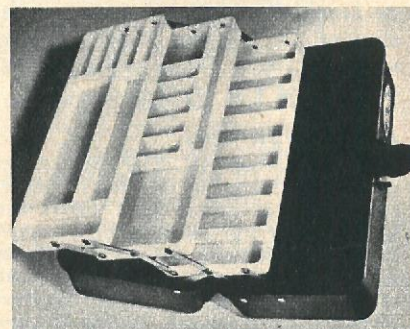
Set hos Baadh & Winther, København, til en pris af 19,50 kr.



Rummelig småtingskasse

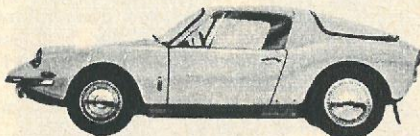
Her er en praktisk ting, der gør det lettere at holde styr på skruer, fiskekroge og andre småting. Boksen har tre plastic-bakker inddelt i en mængde rum af forskellige formater. Låsetøjet er sikret, så kassen ikke uforvarende kan springe op, når låsen hænger i et eller andet. Der kræves nemlig tre små bevægelser, før låget kan åbnes.

Vi fandt Old Pal, som boksen hedder, i Jagt- & Fiskerimagasinet, Studiestræde 58, København. Pris: 78 kr.



MOTOR AKTUELT

Det er sjældent, at der kommer nye svenske bilmodeller, men nu sker der endelig noget. SAAB har netop præsenteret en ny, smart GT-coupé kaldet Sonett II. Vognen kom frem for et års tid siden som prototype, og en gallupundersøgelse i USA har afsløret så stor interesse for projektet, at SAABs amerikanske organisation har presset på for at få gjort noget ved sagen.



Ny SAAB GT sportsvogn

Bilen er formgivet af motorskribenten Bjørn Karlstrøm, og han garanterer en topfart på over 160 km/t - noget, der efter sigende har bidraget til at overbevise amerikanerne. Prisen bliver pebret - i hvert fald ca. 50.000 kr. på danske nummerplader. Så megen udbredelse skal man nok ikke vente, at vognen vil få i vort afgifts-hærgede land.



Ny SAAB med firetakts motor

Et andet spændende projekt, som SAAB har under forberedelse, er en helt ny familiebil med engelsk firetakts-motor fra Triumph, men den kommer antagelig først på markedet i 1968. Et håndbygget eksemplar siges at være blevet prøvekørt på polske landeveje, og en tegner mener at vide, at vognen kommer til at se ud omtrent som vist her.

Til beroligelse for de mange totaktfans vil SAAB fastholde en sideløbende produktion af totakts-biler, en beslutning der nok skal lønne sig, efter at konkurrenten DKW nu har nedlagt sine F 11 og F 12 serier.

BIL-REVIEN 1966

Den store årbog BIL-REVIEN, der er underlagt Mandens Verden's motorredaktion, udkommer den 1. marts. Bogen omfatter i år 140 sider og der præsenteres næsten 300 biler i billeder og tekster. Udførlige tekniske data, priser, præstationstal og accelerationskurver fortæller nærmere om de enkelte modeller, der i dag findes på markedet - fra de billigste familievogne til de dyreste drømmebiler. Yderligere er der bag i bogen en stationcar-oversigt med fotos og vigtigste målangivelser.

SPORT OG MODE

Af Ole Hoffgaard
Fotos: Torben Wulff

For at få det bedste ud af sejlsportens glæder skal sikkerhedsudstyret være i orden - det kan ikke diskuteres. men påklædningen?

Mange vil måske mene, at påklædningen er ligegyldig, men det er ikke rigtigt. Hermed mener vi ikke, at tøjet absolut skal følge de sidste moden-



HVAD BETYDER EN RALLY-SEJR ?

MOTORSPORT

Er rally rystende ligegyldigt for almindelige bilister?

Eller er rally med til at forbedre hverdagsbilen?

Begge dele hævdes med lige stor styrke af modstandere og tilhængere, men hvad er sandheden?

AF TAGE SCHMIDT

Efter ethvert stort, internationalt rally røres reklametrommerne af de bilfabrikker, der har vundet. Men har det overhovedet nogen betydning for den almindelige forbruger, hvilke biler der sejrer i disse løb?

Svaret er både ja og nej. Hvis man er sportsinteressert, vil man være tilbøjelig til at overvurdere værdien af en rallytriumf. Men hvis man på den anden side tager afstand fra bilsport, kan man også nemt undervurdere den.

Det er vel efterhånden velkendt, at de fleste store rallyer vindes af hel- eller halvprofessionelle kørere, der engageres af fabrikkerne. Mindre kendt er det måske, at de samme fabrikker har hele løbsafdelinger, der beskæftiger særligt kvalificerede mekanikere og eget kontorpersonele under ledelse af folk med mange års praktiske erfaringer - oftest bl. a. fra egen deltagelse i løb som kørere. Disse løbsafdelinger udgør hyppigt en stat i staten, og deres ledere kan have store beføjelser.

I hvert fald dominerer fabrikernes løbsafdelinger og deres mere eller mindre professionelle kørere den internationale rally-scene så kraftigt, at amatører i privatejede biler praktisk taget ingen chancer har over for dem. Løbsafdelingernes størrelser og budgetter - som så vidt muligt hemmeligholdes, men som man har mulighed for at gætte sig til - er yderlige vidnesbyrd om, at fabrikkerne tillægger rally-sejre meget stor kommerciel betydning. Selv om der uomtvisteligt indvindes nyttige tekniske erfaringer under disse ofte meget krævende konkurrencer, kan deres værdi som prøvemærk næppe berettiggende de omkostninger, driften af en effektiv løbsafdeling medfører. Det er da også en kendsgerning, at rally-sejre ofte giver sig tydelige udslag i salgsstatistikkerne, især naturligvis på de markeder, hvor interessen for det pågældende rally er særlig stor.

Fabrikernes iver efter at sikre sig

...OG SÅ TIL SØS

denser, men kun at det skal være fornuftigt og effektivt, så man kan bevæge sig frit og ubesværet i det.

Også her kan man tale om nødvendigt udstyr. Det består af et vind- og vandtæt overtræksæt, anorak med tætslutende hætte, et par fornuftige lærredsbukser eller lignende, strikket pull-

over gerne med rullekrave og et par gode sejlsports-støvler med skridsikre såler.

Vigtigt: Overtræksæt og måske anorak bør være gul eller orange, som er de farver, der ses bedst, hvis uheldet skulle være ude. Og husk altid, at alle skal bære redningsvest til søs!



1. I forbindelse med enhver form for sejlsport må man kraftigt understrege, at der bør være redningsveste til alle om bord, og at man i det hele taget skal udstyre båden, så man er forberedt på en nødsituation til søs. Derfor viser vi også her forskelligt sikkerheds-udstyr, hentet hos Carl C. Branth's Eff. Kbh.: Elvstrømvest til 81 kr., et par årer til 45 kr., øsekar til 10,50 kr., S.A.V. dræg til 35 kr., en solid og vandtæt stavlygte til 15 kr., en ildslukker til 22 kr., åregaffel til 9 kr., dolk til 27,50 kr., bådshage til 19 kr. og redningskrans til 85 kr.

2. Superlet nylon-anorak med luftventilation i et ryglæg og hætte, der skjules i kraven. Både materialet og den nye gule farve er gennemprøvet og anvendes f. eks. af amerikansk militær på arktiske vejstationer. Anorakken er fra Magasin og koster 138 kr.

3. Sort dobbeltradede skipperjakke i vind- og vandtæt vinyl med stiklommer og sideslids, 168 kr. De hvide wash & wear-benklæder koster 128 kr., og begge dele kommer fra H & S på Strøget i København. Hvid bomulds-pullover til 19,50 kr. er fra Magasin og sejlsportskasket med hvid puld koster 55 kr. hos Bodecker, København.

4. Sejlsportsmandens landgangstøj er en dobbeltradede kamgarnsblazer i sergesvævning, pris 285 kr., og dertil et par lette vaskbare benklæder i Teoton/Rayon med netnylon-lommer og nylon-lynåse. De fås i beige, lys blå og hvide samt flere grå nuancer til ca. 60 kr. – og endelig klubstribet slips, naturligvis, som koster 24,50 kr. Altsammen fra Magasin, København.

første klasses køre – en iver, der af og til giver sig udtryk i overbyden af honorarer – siger meget om betydningen af, hvem der sidder bag rattet. Det er jo heller ikke et ukendt fænomen fra racerkørsel på bane, at en fremragende kører i en forældet vogn kan sejre over hele hold af langt mere moderne og hurtige vogne fremstillet af fabrikanter, der ikke har fået skrevet kontrakt med tilsvarende køre.

Dertil kommer, at organisationens effektivitet som helhed er meget vigtig. I Monte-Carlo rallyet er det f. eks. af stor betydning, hvor mange dækdepoter der findes langs ruten. For en udenforstående synes det, at det ville være rimeligere, om deltagerne på forhånd var bundet til udelukkende at bruge udstyr, som medføres i vognene fra starten, men således er reglerne altså ikke. En god privat vej- og vejrberegnings-tjeneste kan også have indflydelse på resultaterne.

Bortset fra bilernes ydeevne og den rent menneskelige faktor spiller penge altså en meget stor rolle. Jo flere penge en fabrik investerer på et løbsprogram, desto større bliver dens chancer normalt. Uden at det skal opfattes som et forsøg på at reducere selve vognenes kvalitet, kan det f. eks. oplyses, at det i internationale rally-kredse er en kendt sag, at Ford – med USA-Ford i spidsen – netop for tiden bruger penge i en hidtil ukendt målestok på deltagelse i international bilsport i det

hele taget. Ford har dog også på anden side ufrivilligt leveret bevis for, at penge ikke er alt afgørende, da det indtil nu ikke er lykkedes Ford at vinde Monte-Carlo rallyet, selv om der er satset så meget på en sejr, at man mange steder hvisker om, at Ford prøver at »købe« rallyet.

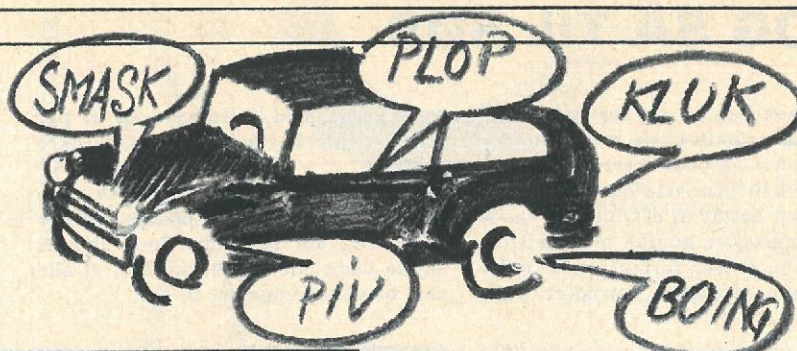
Hvis man ønsker at være helt nøgtern, må man også tage i betragtning, at rally-vognene hyppigt adskiller sig temmelig kraftigt fra de mest solgte standardudgaver af de pågældende modeller. Nu er der ganske vist netop indført et nyt reglement, hvorefter det er stærkt begrænset, hvad man må gøre for at forbedre styreegenskaber og affjedring. Hidtil har der bl. a. været mulighed for at lave yderst raffinerede hjulophængninger på vogne, der i standardudførelsen er behæftet med visse svagheder m. h. t. baghjulenes skridsikkerhed (i et par tilfælde har sådanne biler på det nærmeste været forvandlede til maskerede grand-prix racere). Men selv om denne mulighed nu stort set er lukket, er der mange andre forbedringsmuligheder tilbage, og der vil derfor fortsat være grund til at betragte rally-resultaterne med en vis skepsis, hvad angår deres værdi som udtryk for bilernes forholdsvis kvalitet.

På den anden side bør man dog heller ikke frakende resultaterne enhver betydning på dette punkt. En i bund og grund underlegen konstruktion har

næppe nogen mulighed for at gøre sig gældende, uanset hvor mange penge den får i ryggen, og i de fleste tilfælde er rally-sejrene velfortjente, om end andre af de deltagende vogne kunne have vundet med lige så stor eller større ret. Man vil altså sjældent tage fejl, hvis man vælger en vogn, der hyppigt gør sig bemærket i international motorsport, men bør absolut ikke regne med, at disse biler er de eneste saliggørende.

For det almindelige, købende publikum ligger løbsafdelingernes største værdi utvivlsomt på et helt andet plan. Rallyerne omfatter dels særligt dårlige eller på anden måde særlig krævende vejstrækninger, dels specialprøver, som anstrenger materiellet til det yderste. Hver rally-vogn optræder således som et rullende laboratorium, og løbsafdelingerne har ofte kunnet afsløre svagheder i konstruktion og materialer og kommer hyppigt med værdifulde forslag til detaljeforbedringer. Det er i den forbindelse ikke uvæsentligt at bemærke, at f. eks. de store engelske tilbehørs-virksomheder – og især mange dækfabrikker – også har egne løbsafdelinger, som utvivlsomt hyppigt først og fremmest drives med henblik på at samle erfaringer, der kan komme de almindelige forbrugere til gode. Udviklingen af bremsebelægninger, skivebremser og højhysterese-dæk er f. eks. i høj grad støttet på praktiske forsøg i rallyer og på baner.

Når det piber, snøfter og klukker i bilen



Intet er sværere at komme til livs end mystiske lyde i bilen. Vor medarbejder har været på jagt efter de værste uvedkommende lydkilder og giver her en række humorfyldte men effektive anvisninger på, hvordan man bliver dem kvit.

AF JAN KOEFOED

Speedometer? sagde manden. Jeg behøver da ikke noget. Bilens hyggelige hjemlige lyde fortæller mig præcis, hvor hurtigt det går. Indtil 30 sludrer motoren døsig. Ved 40 km/t begynder højre dør at brumme med. 50 melder sig ved en hvislen et eller andet sted bag bagsædet, og når jeg kører 60, blander en fugl under instrumentbrættet sig kvidrende i symfonien. Ved 70? Joh, så begynder et par frøer at kvække hysterisk til hinanden rundt omkring. Men det er nu ikke ret tit, jeg tør fare så halsbrækkende af sted i min gode, gamle Ford A.

Få bilejere er så hjemmevant med lydene i deres bil. For det meste ærgres og irriteres de, når en ny lyd dukker op. Først tegner skrækbilleder af kæmpemæssige mekanikerregninger sig for det indre blik. Næste akt foregår på værkstedet, hvor mekanikeren for en tier dysser vilddyret til ro med en skvat silicone og et overbærende smil til bilisten, som ændrer lettet op. Kun for at opdage, mens han glad triller hjem til garagen, at den irriterende lyd er der endnu.

Alle biler giver lyde fra sig, men som regel kun mens de er i fart. Læg hænderne fast på skærmene og gyng med bilen over fjedrene: Bæstet er tavs som graven. Hvis De for alvor beslutter at gå på storvildtjagt efter vognens snorkende, pibende, kvidrende, snøftende, knækkende, raslende, hvislende, trommende, smaskende, labbende og klukkende lyde, skal bilen ud af garagen - med Dem selv ved rattet og en betroet ven ved siden af. Prøv ikke at klare jagten alene. Ellers er De på vej hovedkuls ind i ulykkesstatistikken.

Dette med »en betroet ven« er mere end en talemåde. De prøvelser, han vil blive udsat for, gør en Afrika-safari til den rene barnemad. Jagten foregår mere nede end oppe. »Vennen« skal være beredt til at smække benene i vejret, kravle rundt over sæder og hynder, ligge rullet sammen med fingrene dybt begravet under instrumentbrættets stikkende, gnistrerende og stødende ledningsender.

Et slidt baghjulsløje kan sende gnaske-lyde gennem bagakslen ind i differentialet. Derfra kan støjen vandre frit langs kardanakslen op under forsædet eller tværs over til det andet baghjul, så det lyder, som om det er her, det er galt.

Men forgæves er jagten aldrig. Der skal blot være en slags metode i galskaben.

Start i garagen, inden De kører ud, med at undersøge fronthjelmens låsetøj. Pres nedad og til siderne på hjelmen, når den er lukket. Hvis den lader sig bevæge, skal låsetøjet strammes. Med det samme kan De nå at kikke batteriholderen efter. En løs akkumulator kan på ujævne veje give lyde fra sig som en trampende elefant i motorrummet. Rent bortset fra, at et løst batteri risikerer at gå itu.

Knække- og gnaskelyde fra forvognen betyder almindeligvis slidte kugleled i styretøjet. Hvis der desuden mærkes knækkende fornemmelser i rattet, mens bilen styres langsomt fra side til side, er det på høje tid at få justeret og strammet alle styretøjets forbindelser fra rattet ud til begge hjul.

Der findes ingen lyd i en bil, som er mere deprimerende end en konstant raslende dør. Heldigvis er det en støjkilde, som kan bringes til tavshed med en skruetrækker og tre minutters ulejlighed. Synderen er låsebeslaget på dørstolpen. Det skal blot løsnes, skubbes en anelse indefter og skrues fast igen. Så er den enerverende raslen borte. Men trost Dem, den kommer hurtigt igen. For selv om disse låsebeslag har riflet bagside, der skulle forhindre dem i at glide, har de en kreperlig evne til at kravle tilbage, hvor de blev flyttet fra.

Virkeligt frygtindgydende er de knække-lyde, som kan opstå i forstolperne eller under instrumentbrættet. Det lyder grangiveligt som flossede metal-kanter, der gnubber mod hverandre og forekommer navnlig ved kørsel på ujævne eller let bølgede veje.

Det kan være tegn på alvorlige brud i den bærende konstruktion. Men heldigvis er lydene for det meste ganske uskyldige, ja i virkeligheden et sundhedstegn. Moderne biler med selvbærende karrosseri skal kunne give sig indenfor visse grænser. De enkelte dele holdes sammen af selvskærende skruer og bolte med lydabsorberende materiale mellem berøringsfladerne. Som tiden går, kan dette materiale blive skubbet til side, så metalfladerne skubber sig direkte mod hinanden. Lidt silicone eller i meget slemme tilfælde indlægning af nyt materiale bringer den tænderskærende lyd til ophør.

Knap så frygtindgydende, men desto mere nervepirrende er den halvt hvinnende, halvt raslende lyd, der fra tid til anden giver sig tilkende i dørenes omgivelser. Når »vennen« har kravlet til-

strækkelig meget rundt, skal det så-mænd nok vise sig, at synderen er en af gummikanterne mellem dør og karm. Når disse kanter ligger i pres under den lukkede dør, kan de give samme skrigende lyd fra sig som gummihæle på blanke gulve. Jo nyere vognen er, jo mere sandsynligt er det, at gummikanterne er støjilden. Her skal blot silicone til. Et sprøjt fra en aerosol-flaske stopper den skrigende støj af gummi mod lak. Denne behandling har tilmed den fordel, at den ikke efterlader fedtelse, som kan grise tøj og hænder til.

Gummiskiver og -puder i affjedringen giver også rædsomme knirkelyde fra sig, når bilen er kørt til, men kureres på samme måde.

Mens vi er ved knirkeriet. Har De nogen sinde haft et knirkende sæde i bilen. Det er modbydeligt irriterende. Her kommer silicone-aerosol-dåsen også tilpas. Giv sædefjedrene en solid dosis, og sædet bliver lydefrit som en artig skolepige. Men husk: ingen olie eller almindelig vognfedtelse i nærheden af indtræk og stopning. De moderne plast-polstermaterialer kan ødelægges af dem.

At spore støj er et arbejde, der fordrer tålmodighed og detektiviske metoder. Fjern én lyd ad gangen. Tag om fornødent en stor skruetrækker til hjælp. Hold dens ene ende mod gulvet eller væggene og læg øret til dens anden ende. Ved at flytte fra sted til sted kan man lokalisere den famøse, drillende støj, og når dens årsag er kendt, f. eks. knirkende bladfjedre (fidus: de smøres med grafit) er støjen allerede halvt fjernet.

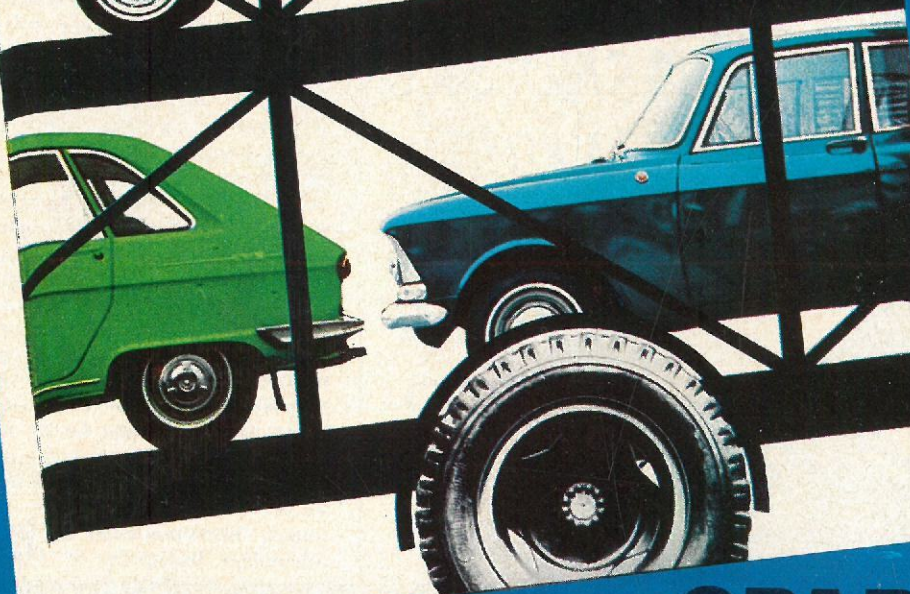
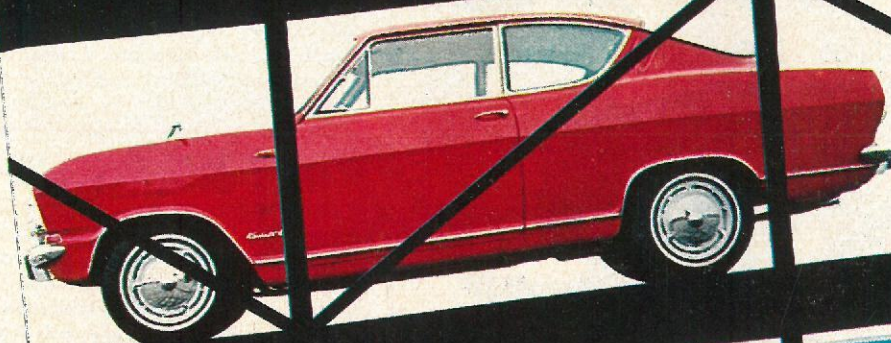
Efterhånden som De og »vennen« kommer på sporet af støjklenderne, kan De næppe undgå at blive grebet af jagtens spænding. En dag opdager De, at det er umuligt at holde op igen. Det må De nu alligevel hellere. En af mine bekendte drev jagten så vidt, at han sluttede af med en totalt lydløs bil. Han var revnefærdig af stolthed.

Men ak og ve. Inden en uge var omme, var han på sammenbruddets rand, han så slanger og hørte »syner«, i sin lyd-løse bil. Det endte med, at han gik til den nærmeste auto-ophugger og købte den mægtigste kompressor, han kunne finde, fik den monteret, og nu fryder han sig som et treårs barn ved den infernalske hylen, der fylder bilen til dens fjerneste afkroge.

Men ellers: god jagt.

BIL-REVVYEN

DET STORE ILLUSTREREDE BILKATALOG MED GRUNDIG GENNEMGANG AF HELE 1966
VERDENS BILPRODUKTION • PRISER • BENZINFORBRUG • ACCELERATIONSKURVER M-M



ALLE BIL- MODELLER SAMLET PÅ ÉT STED

Der bliver ingen biludstilling i Forum i år. BIL-REVVYEN bliver derfor stedet, hvor hele verdens bilproduktion kan ses og sammenlignes.

8. årgang af BIL-REVVYEN udkommer den 1. marts i samme populære bogformat, som med sidste års udgave blev en kæmpesucces.

BIL-REVVYEN 1966 indeholder ca. 300 biler — flere end nogen sinde tidligere. Redaktion: Bernhard Linder, Mandens Verdens motorredaktion.

Bemærk syv vigtige punkter i indholdet:

- 1) Teknisk gennemgang af hver enkelt bil med mulighed for sammenligning af modellerne.
- 2) Fotos af samtlige biler.
- 3) Accelerationstabeller og benzinforbrug.
- 4) Priser, fabrikssteds og importører.
- 5) Mål, vægt og karrosserifarver.
- 6) Topfart.
- 7) Særligt afsnit om Station-Cars.

BESTIL BIL-REVVYEN I DAG OG

SPAR 3 00 KR.

Forudbestil BIL-REVVYEN 1966 på kuponen til højre. Vi har betalt porto. Så er De sikker på at få den til forudbestillingsprisen kr. 10,00. (Normalpris kr. 13,00).

BEMÆRK

BIL-REVVYEN BLEV SIDSTE ÅR TRYKT I TO OPLAG — BEGGE BLEV UDSOLGT.

SEND DERFOR KUPONEN I DAG

KLIP HER

Undertegnede beder Dem den 1. marts levere

..... ekspl. af BIL-REVVYEN 1966 til
forudbestillingspris kr. 10,00.
(Normal pris kr. 13,00)

Navn:

Adresse:

Gennem:

Reserveret postvæsenet

FORLAGET
PALLE FOGTDAL
NÆSBORGVEJ 90
HVIDOVRE

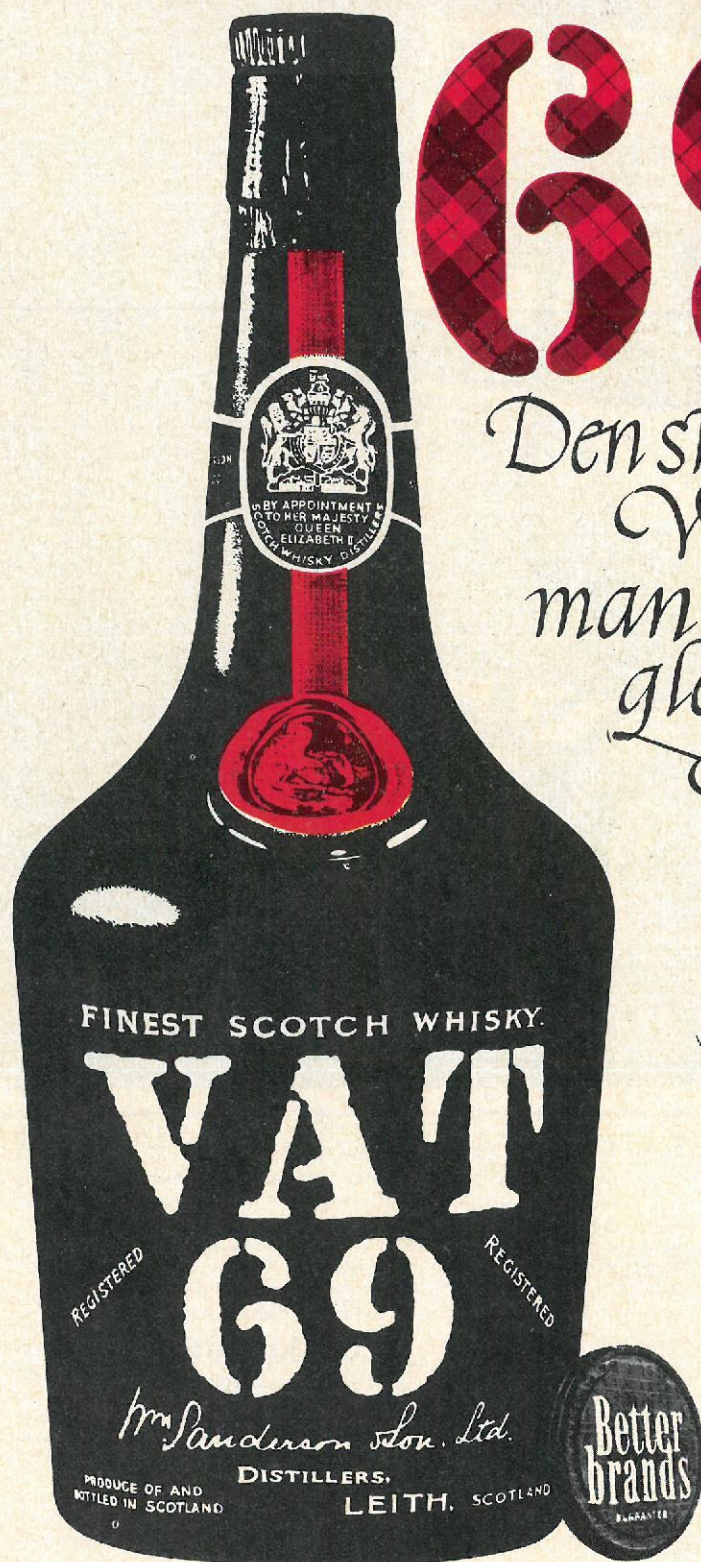
Postbesørges
ufrankeret
(Forlaget
betaler
porto)

58

VAT

69

*Den skotske
Whisky
man aldrig
glemmer*



By Appointment
To Her Majesty
Queen Elizabeth II
Scotch Whisky
Distillers
Wm. Sanderson & Son Ltd.

Den spiller med musklerne (FRA SIDE 17)

Instrumenternes mængde og placering er en fryd for øjet, men desværre fremkalder glasafskærmningerne reflekser, der gør instrumenterne usynlige det halve af tiden. Kalechen i cabriolet-udgaven er simpelt hen forbilledlig for sportsvognes kalecher, både når den ligger sammenstuvet, og når den slutter tæt og trækfrit i opslået tilstand. Og varmeanlægget bringer Corvetten i omtrentlig særklasse blandt sportsbiler ved at virke effektivt, selv i hundekulde.

Motoren vågner til live med et løfterigt brum ved en ringe vridning af tændingsnøglen. Koblingen har en enorm vandring, og der sker først noget ved de sidste centimeters hævnning af fodsålen, men så sker der også så meget, at ingen skal komme og sige, at han er i tvivl om, når der er koblet til. Men det skal tilføjes til vognens uforbeholdne ros, at den er god for en hvilken som helst form for start, man vil forunde den.

Man kan lade den pile blidt og blødt fra start med en ganske ringe ændring af motorlyden. Og man kan trampe sømmet i bund og lade hammeren falde - og Corvetten skal nok klare sig. Vægten er fortræffeligt fordelt, forhjulene er op-hængt i trapez- og triangelarme med skruefjedre og stabilisator, baghjulene sidder på en stiv bagaksel med tværliggende bladfjedre og reaktionsarme. Så man kan få lov at efterlade sig ligeså lange sorte striber af afsvedet gummi, som hjertet begærer. Men det er ikke nødvendigt at være racer-ekspert for at få en ren og rivende hurtig start lige så ofte, det er det, man lyster.

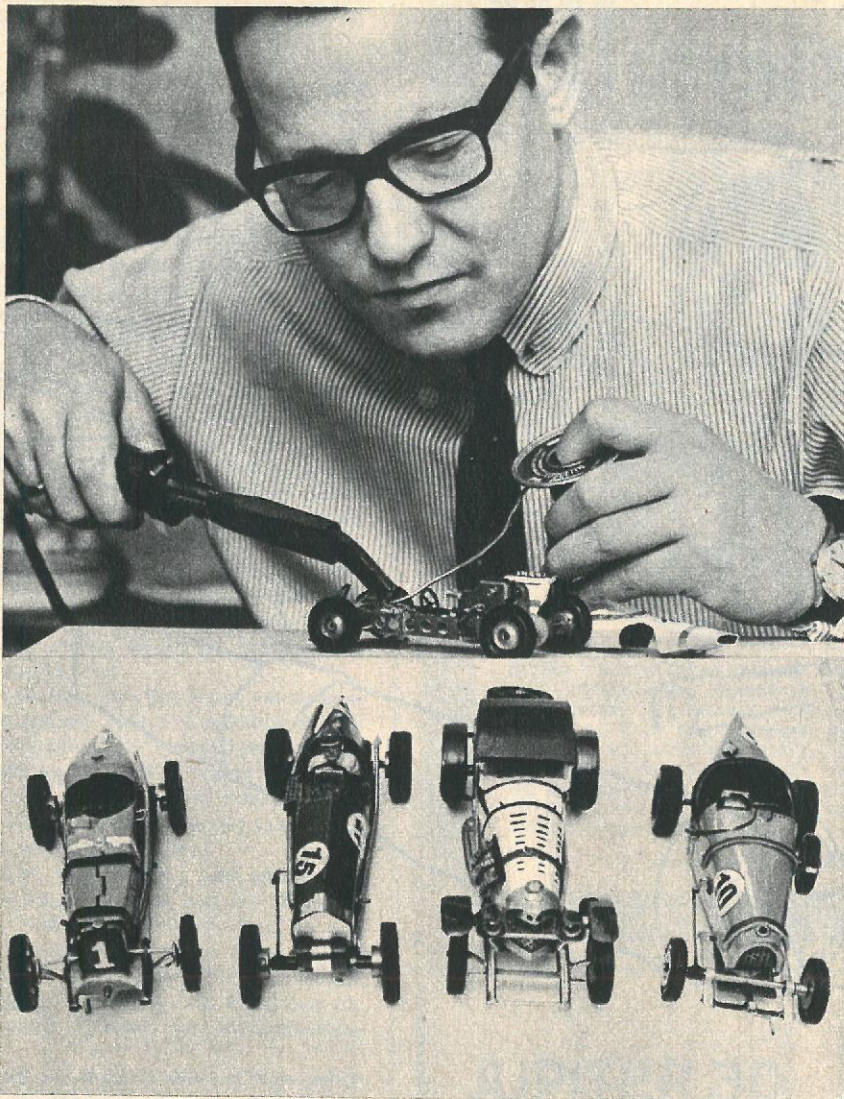
På den negative konto må man notere, at det ikke er alt for let at orientere sig bagud. Kombinationen af indvendige og udvendige bakspejle er fortrinlig, men hvis man vil kikke over skulderen under parkering eller ved ændring af vognbane er der på grund af den høje hæk (ved lukket vogn) en blind plet så stor, at den kan skjule en Cadillac.

Men i så sprælsk et uhyre skal man selvfølgelig fortrinsvis interessere sig for, hvad der ligger forude - for det kan man komme til at stifte intimt bekendtskab med på brøkdele af sekunder. Og hvis man vil undgå at ramle sammen med de medborgere, der virker som skildpadder, når man selv farer op i 140 km/t på 11,5 sekunder, så har man fire servoforstærkede skivebremses at forlade sig på.

Ingen anspændelse af benmusklerne - ingen slinger i valsen med Corvetten understel.

Hurtig i fart, hurtig i standsning.

Hvis man får lejlighed til at stille den misundelsesværdige klovn i Corvetten det klassiske spørgsmål, hvorfor han græder, må det være af glæde. Den sande køreglædes tårer.



Fire veteraner på strib. Fra venstre Sunbeam, Bugatti, Mercedes og Alfa Romeo.

Modelbiler af gamle konservesdåser

MODELHOBBY Ved Mogens Bodholdt - Fotos: Ole Winther

En travl forretningsmand kan nok have behov for noget at slappe af med. Bram Knudsen, der til daglig er leder af en af Københavns store fotoforretninger, gør det ved at bygge mini-racere efter originale engelske tegninger i skala 1:32. Og selv om hans biler kan køre hurtigt, er der alligevel lagt mest vægt på korrekte enkeltheder.

Kun motor, styretap og hjul er købt færdige, resten er bygget op i hvidblik (fra f. eks. konservesdåser), loddetin, modeljernbaneskiner og mange andre overraskende materialer.

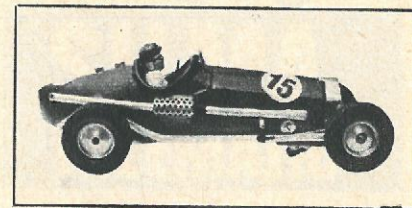
Chassisrammerne er for størstedelen bukket af skinneprofiler købt i metermål, men i enkelte tilfælde er også anvendt store u-profiler, der fås hos metalhandlere. For at undgå at en ram-

me bliver for tung, er der boret huller i siderne.

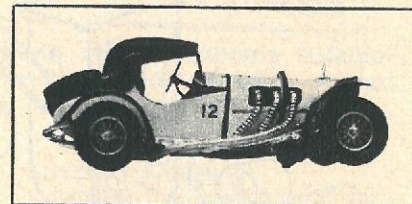
Det er ikke helt let at lodde så mange småting sammen, for hele materialet bliver varmet op af loddekolben, og samtidig med at én ting bliver gjort fast i den ene ende, risikerer man, at tre andre falder af i den modsatte.

Bram Knudsen fandt på forskellige måder til afkøling af den del, som han ikke arbejdede på, lige fra at lade sin kone puste på det og til en snedig op-hængning med delenes ene ende anbragt i vandbad. Det sidste er dog nok ikke værd at anbefale videre, for tænk om man tabte loddekolben i vandfadet! Overdelene er næsten alle klippet ud i tyndt hvidblik, der loddes sammen, hvorefter alle overgange glattes ud med

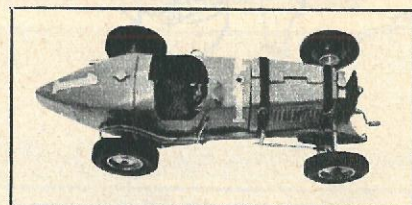
◀ Det gælder om at være hurtig med kolben, så ikke rammen varmes op, og andre ting dermed falder af. Motoren er en Scalextric motorcykel-motor.



Bugatti 1927. Læg mærke til den udvendige chassisramme, der er bukket af messingskinner. »Læderpolstringen« rundt om førersædet er isoleringen fra et stykke ledning klippet op på langs og trykket ind over kanten.



En pragtfuld Mercedes 38/250 SSK fra 1928 med kalechen slået op. Der er lys i de smukt formede lygter, som oprindeligt har været den nederste del af to metaljuleklokker. Remmene om kølerhjelmen er ægte læder med fine små spænder lavet af messingtråd. De interessante kølerslanger er indmaden af en tråddulser til et fotografiapparat.

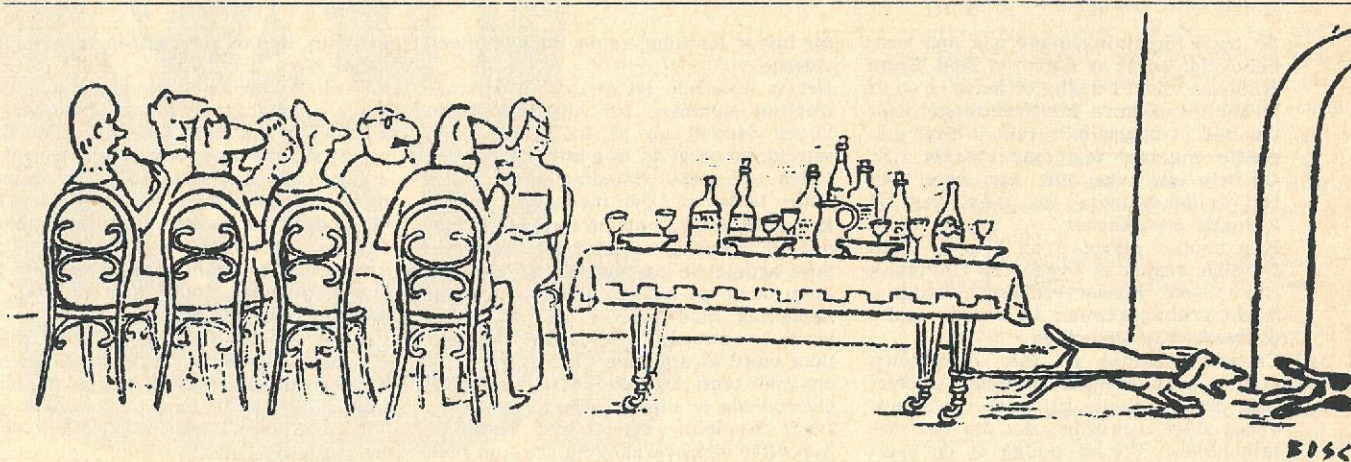
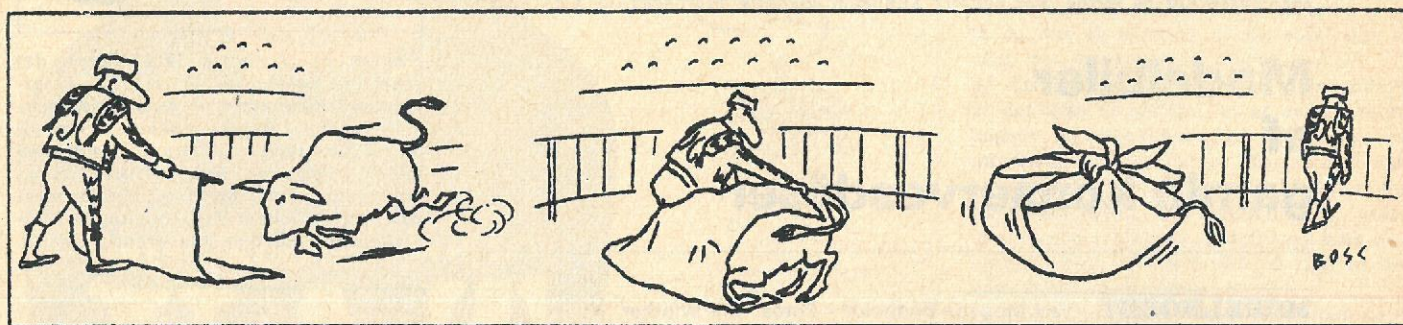
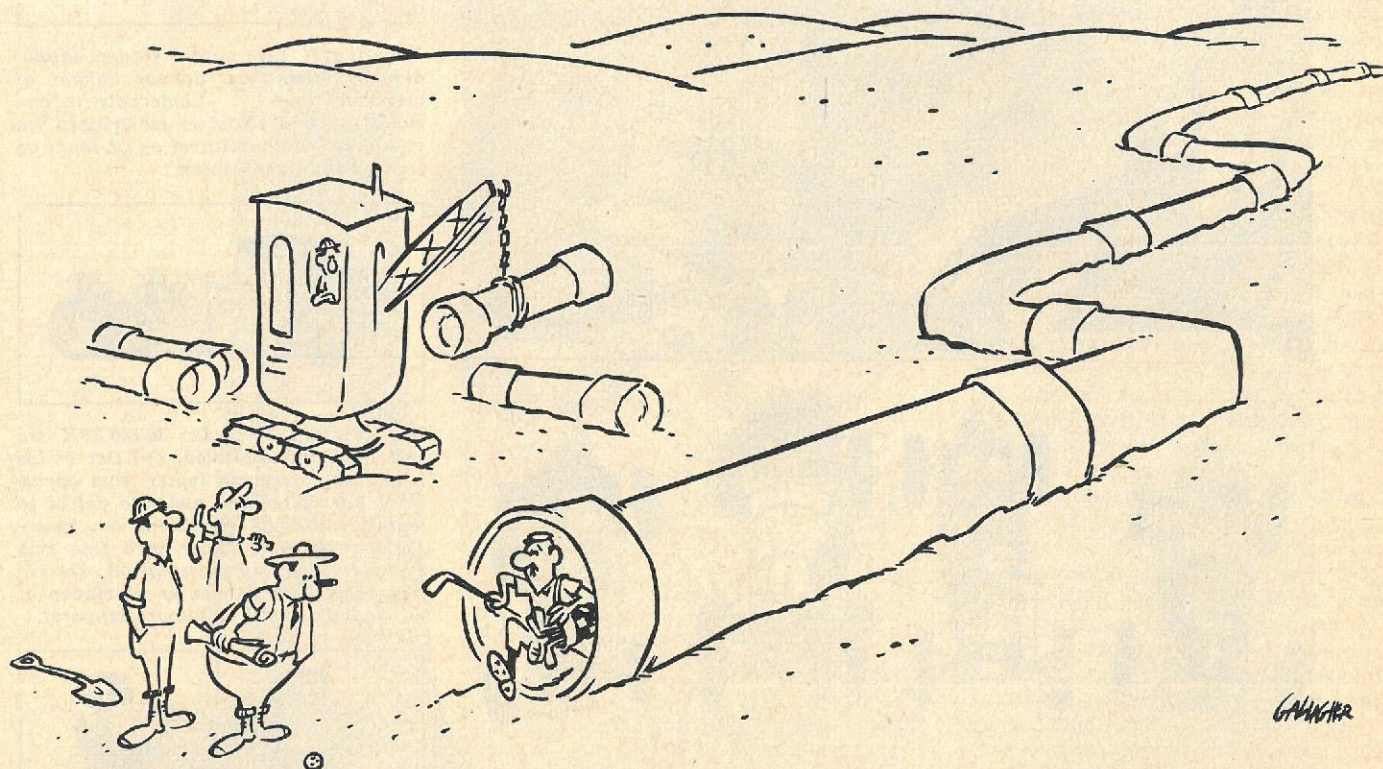


Her er en Sunbeam 1924. Foran det egentlige kølegitter er anbragt et af-tageligt skånegitter. Rattet er et gammelt tandhjul fra et vækkeur, der er fillet til. Benzindækslet kan drejes af som på en rigtig bil. Det er lavet af en skruebolt, i hvis kærø et stykke messingtråd er loddet fast, og under blikpladen er loddet en tilsvarende møtrik.

loddetin, der til sidst slibes, spartles og slibes igen.

En enkelt overdel er lavet af papir. Det lyder utroligt, men her er fremgangsmåden: En klods af balsatræ eller lignende skæres og slibes i facon som den bilkarosse, man ønsker sig. Smalle papirstrimler anbringes på et lille stykke af klodsens ad gangen, idet de trykkes fast ind i alle klodsens former. Ovenpå limes småle strimler klisterpapir på kryds og tværs, indtil hele klodsens er dækket af 3-4 lag papir.

Papiret pensles flere gange med shellak, og når det sidste lag er tørt, skæres bunden af, så klodsens bliver frigjort. Indvendig lakeres også med shellak, og den færdige skal er lige så stærk som en af plastic.



gjorde deres maskiner så dårligt rent efter hvert togt, at dette fly stadig havde ligget og fløjet rundt med oprop'et til Danmark. Kort efter min visit på Buckingham skete der det glædelige, at jeg blev overført til en træningslejr for RAF-flyvere. Endelig ville jeg få opfyldt mit ønske om at få piloternes dobbelte vinge på brystet.

Først måtte jeg på skolebænk igen, men så fik jeg lov at opleve et gensyn med den gode gamle Tiger Moth. Efter to timers instruktion fik jeg lov at flyve rundt på egen hånd, og tre måneder efter min ankomst til flyveskolen blev jeg overført til et instruktør-kursus. Selv om jeg forsøgte alle mulige krumspring, var det umuligt at opnå tjeneste ved fronten. Ministeriet havde fastsat aldersgrænsen for piloter til 30 år, og der var ingen mulighed for at opnå dispensation, da England nu havde dygtige flyvere nok i 20 års alderen. Men jeg skulle være med til at have ansvaret for disse nye pilotkuld og for det materiel, de fik at kæmpe med.

En sommeraften stod jeg foran værkstedshangaren på en base i Cumberland. Jeg havde foretaget tolv prøveflyvninger af hovedreparererede Spitfire-jagere den dag, og da nr. 13 var færdig fra mekanikerne, var jeg ikke den, der sagde nej tak, for 13 har altid været mit lykketal.

Jeg trak de 1.250 heste i fuld galop op i 3.000 fods højde og lå og nød det smilende engelske landskab i sommersolen, da ud-sigten pludselig blev ødelagt af en enorm klat olie på vindspejlet. Hvor i alverden kommer det fra, tænkte jeg, indtil jeg fik øje på klare flammer ved udblæsningsrørene.

Hurtigt fik jeg taget skubbet tilbage, efter at flyet var trimmet til vandret flyvning. Jeg hoppede ud på det ene plan, for jeg var ikke i tvivl om, at det var et spørgsmål om sekunder, før jeg blev nødt til at stå af og lade faldskærmen være min redning. Men det var nu så ærgerligt at tænke på, at jeg ikke ville være i stand til at fastslå havariets årsag præcist. Så fra min vindblæste stilling på Spitfire's vinge begyndte jeg at undersøge, hvad der foregik under motorhjelm, mens varm olie hele tiden sprøjtede mig i ansigtet. Jeg konstaterede, at der ikke var ild i selve motoren. Flammerne kom fra olie, der antændtes af de glødende udblæsningsrør. Propellen havde åbenbart løsnet sig, fordi boltene ikke var blevet rigtig efterspændt, og fra oprevne lejer lakkede der motorolie ud.

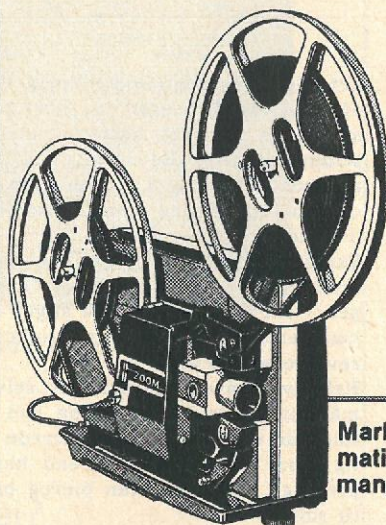
Jeg fik mig klemmt indenbords i cockpittet igen og fik standset motoren. En Spitfire er ikke den mest taknemlige svæveflyver, man kan ønske sig - dens øvrige gode flyveegenskaber ufortalt, og der var et godt stykke at tilbagelægge i glidflugt til flyvepladsen. Men det var ikke det værste, for snart kunne jeg se, at jeg havde højde nok til at nå frem til pladsen, men for at komme direkte ned med vinden i næsen, måtte jeg klemme mig ind mellem to rækker parkerede jagere. Der måtte en lille ekstraordinær manøvre til. Netop som ma-

(FORTSÆTTES SIDE 52)

NU sensationel NY gengiver

SILMA TELEMATIC

med fjernbetjening
fra lænestolen . . .



Markedets mest fuldkomne helautomatiske 8 mm Zoom gengiver - med mange revolutionerende finesser . . .

SILMA TELEMATIC er udstyret med: fuld fjernbetjening, relæstyret trykknapsystem, 2 motorer, variabel hastighed 15-24 bps., (separat motor for vacuumkøling), frem-, tilbage- og stillandsprojektion, hurtig tilbagespoling, tilslutn. til rumbelysning, lampe 21,5 volt, 150 watt - Zoom optik.

AUTOMATIK OVERALT:

automatisk filmilægning - aut. for-tænding af lampen - aut. fuldtænding af lampen, når filmen passerer gennem filmkanalen - aut. fæstning af filmen på 120 m spole - aut. tænding af afbrydelse af rumbelysning - alt dette til den favorable pris af 750 kr.

- og fotohandleren har den allerede!

JUPITER 30

9,10x2,75x0,75

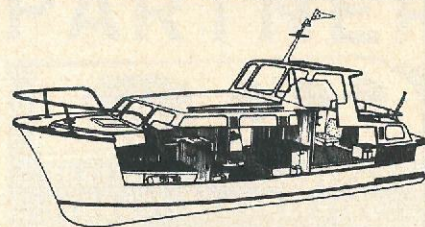
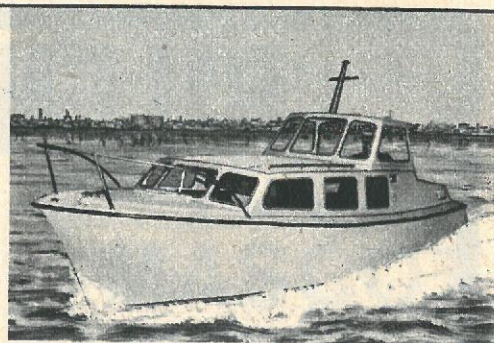
Diesel motor yacht
af fiberglas.

Sødygtig og sporty -
med Lloyd's certifikat.

Hurtig og moderne, 13-20
knob efter motorstørrelse.
Ståhøjde 1,85 m.

Fendere, anker, fortøjninger,
service og bestik til 6.
Alt medfølger.

Pris kr. 72.800,-
med 55 hk diesel.



6 køjer med polyæster hynder - Pantry med dobbelt kogeapparat og vask med ferskvandspumpe - Separat toilet med GROCO-pumpe-wc og håndvask - Klædeskab 1,85 m højt - Isboks - Ratstyring med Instrumentbræt, kompas og styrestol - Kompl. elektrisk lysinstallation - Masser af stuvrum. Agterkahyt med 2 komfortable køjer 1,90 m - eller med stort åbent cockpit. Dieselmotor under dærken, gummiophængt og støjdæmpet.

KLAUS BAESS KOMPAGNISTRÆDE 18 - KBH. K
TELEFON (01) *11 23 53

på hele 18 hestekræfter, og efter at have bygget i alt 14 maskiner op på Lindholm og efter talrige tilløb og lige så mange havarier lykkedes det Ellehammer den 12. september 1906 at foretage den første flyvning i Europa med et motordrevet fly, der var tungere end luften.

Distancen var 42 meter, og højden var ikke imponerende. Faktisk skulle man ned på knæ for at forvise sig om, at Ellehammer og hans fly hævede sig en halv meter over græsset. Men bedriften var betydelig større end flyvningens nøgterne mål, og den svækkedes ikke det ringeste af, at den ingen officielle kontrollanter havde været til stede, så flyvningen kunne blive internationalt anerkendt.

Mange nægtede direkte at tro på bedriften, og en engelsk professor, der havde besøgt Ellehammer på Lindholm, skrev til ham: Jeg beundrer Deres farlige forsøg, men en ting glæder mig. De risikerer ikke at styrte ned, for De kommer aldrig til vejrs.

Humoristen Willy Breinholst har givet en nutidig fremstilling af Ellehammers flyvning med »OY-1« fra Lindholm Airport.

- Jeg kaster et blik på højdemåleren. Milde himmel. Den viser 12 tommer, hedder

det i denne respektløse skildring. Græsstrå efter græsstrå lægger jeg bag mig i en svimlende fart. Jeg kaster et blik på instrumentbrættet. Bevar mig vel! Jeg har allerede tilbagelagt 3,5 meter. Kan jeg holde den fart, vil jeg være i Svendborg inden jul...

Samtidige humorister var ikke spor mere skånsomme. »Kødet stiger, og flæsken stiger - det eneste, der ikke stiger er Ellehammer«, lød det fra en københavnsk revyscene i de år.

Heldigvis havde Ellehammer selv i rigt mål humorens nådegave, og han nød til fulde de vittigheder, der svirrede betydelig mere adræt i luften end hans egne prægtige maskiner. Han bidrog også selv til smilet.

Da Aeronautisk Selskab holdt en festmiddag for den franske flyver Brindejone des Moulinais, der havde fløjet fra Paris til St. Petersborg og var mellemlandet i København på tilbagevejen, sagde Ellehammer i en hyldesttale: - 4000 kilometer er en lang distance. Det ved jeg, for jeg har fløjet det tibobbelte - men det var ganske vist i millimeter.

Og ifølge kaptajn John Foltmann sagde den ærværdige pioner, da man hædrede

ham merkantilt ved at opkalde en flip efter ham: - Det var til at bære, hvis det ikke lige netop var den type knækflipper, der bliver kaldt for nedfaldsflipper.

Den flyvemaskine, man kan henrykkes og forbløffes over på månedens vedlagte farveplancher, er for nutidig dansk historie, hvad solvognen og Ladby-skibet er for forhistorien. Sådan som flyet kan beundres på Teknisk Museum, er det delvis rekonstrueret. Men motoren, styretøjet, startanordningen og propellen er originale dele. Blot har det været nødvendigt at forny en del af rørstativerne og al sejldugen.

Efter at have foretaget et par hundrede starter og landinger meldte Ellehammer sig til Europas første flyvestævne, der blev holdt i Kiel i sommeren 1908. Betingelserne var skrappe. For at være med i konkurrencen skulle deltagerne holde sig i luften i et helt minut.

Ellehammer og hans fly var kun fra jorden i 11 sekunder. Men han drog alligevel hjem med førsteprisen på 5.500 Reichsmark. For ingen af de andre deltagere fik hævet deres maskiner så meget som en tomme.

Så man kan udmærket have både et bredt smil og dyb respekt til overs for »OY-1«. ■

BILEN UDEN FORTID*

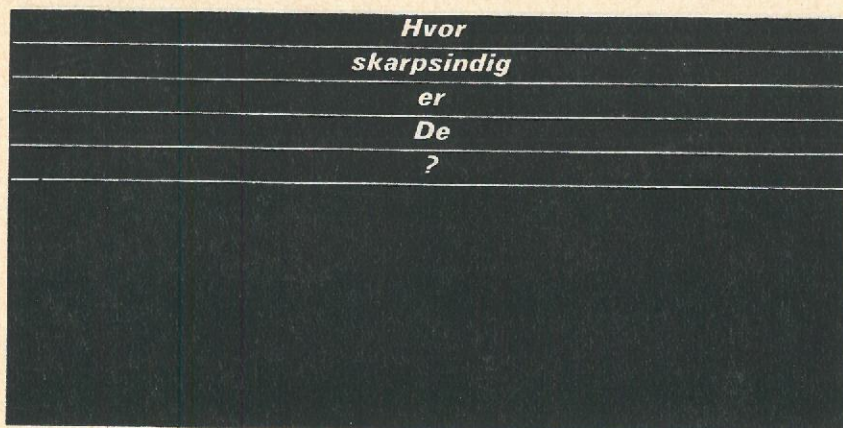


*med en strålende fremtid!

SAAB begyndte med produktion af fly. Kan man tænke sig en bedre baggrund for bilproduktion end avanceret flyteknik, hvor kvalitet og sikkerhed er altafgørende faktorer?

Den ny SAAB 1966 har nu: 3 karburatorer • 46 HK • bedre acceleration • højere topfart • nyt indsugningssystem • nyt luftfilter • lavere benzinforsøg • kølergrill, navkapsler og pyntelister i rustfrit stål • nye farver. **2 års garanti eller 40.000 km. (incl. arbejds løn)**

IMPORTØR:  **ISIS MOTOR A/S**, Glostrup. Tlf. 96 19 00



Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

Selv mord eller ej?

- Endnu et selvmord, rapporterede politinspektør Melwins medhjælper, så snart han havde lagt telefonrøret. Det var det tredje den dag. Denne gang var det en ung pige, man havde fundet død i et lejet værelse i et af byens villa-kvarterer.

- Når unge piger begår selvmord, er det i de 99 procents tilfælde af en ganske bestemt grund, bemærkede inspektør Melwin tørt, da de kort efter stod i hendes værelse. Lad os først og fremmest prøve på at finde ud af, hvem hun fornylig har været forelsket i. Jeg er næsten sikker på, at han vil kunne forklare os lidt mere om dette dødsfald. Det var et pænt og propert værelse, og intet bar præg af, at der skulle være tale om andet end selvmord. Den unge pige, der om morgenen var blevet fundet af værtinden i stueetagen, lå død på gulvet. I den højre hånd, som lå strakt ud til siden, knugede hun en lang kniv med 8-9 cm størknet blod på bladet. Hendes lyse bluse var farvet rød af det dødbringende sår lige ud for hjertet. Så vidt det i farten kunne konstateres, var dødsfaldet indtruffet allerede den foregående aften.

En hel lille stabel breve, sirligt ordnet og sammenbundet med et rødt silkebånd, fandt man snart i en skuffe i hendes lille chatol, og politiet var derfor hurtigt bragt på sporet af den unge kontorassistent Frank Dennis, hvis adresse stod på flere af kuverterne.

- De kendte Linda Martin godt? spurgte inspektør Melwin, da den unge mand senere på dagen meldte sig på hans kontor.

- Ja, vi er kommet sammen i et års tid.

Vi var ikke forlovede, men vi talte for nogle måneder siden lidt om at gifte os. Fornylig traf jeg imidlertid en anden ung pige, som jeg straks blev meget forelsket i. Jeg fortalte Linda det. Hun tog det tilsyneladende meget roligt, og vi blev enige om ikke at ses så tit mere i fremtiden.

- Hvornår har De sidst talt med Linda?
- Åh, det er kun et par dage siden, men ved denne lejlighed havde hun helt skiftet holdning. Nu var hun meget bitter og vred. Hun prøvede på at få mig til at vende tilbage og sagde rent ud, at hun ville begå selvmord, hvis det ikke igen kunne blive os to. Jeg forklarede hende, at en anden nu betød så meget for mig, at vort gamle forhold aldrig nogen sinde kunne genopstå. Hun græd og havde åbenbart slet ikke herredømmet over sig selv, da hun - lige inden jeg gik - råbte, at jeg nu havde set hende for sidste gang. Jeg prøvede på at trøste hende, men hun var tydeligt nok stærkt oprevet. Jeg har et par gange før set, at Linda kunne blive helt ude af sig selv, men jeg havde naturligvis aldrig drømt om, at hun ville gøre alvor af sin trussel.

- Det forholdt sig vel ikke tværtimod således, at det var Dem, der var nødt til at foretage Dem noget overilet for at skaffe den unge pige af vejen? bemærkede politinspektøren overrumpelende og fortsatte straks: - Linda Martin har ikke begået selvmord. Hun blev myrdet. Det bliver nu politiets sag at finde ud af, om det er Dem eller en anden, der er gerningsmanden.

Hvorfor mente politinspektøren, at Linda Martin var blevet myrdet?

Svaret finder De på side 58.

"Norman Pioner"



ORIGINALE NORSKE TØMMERHUSE

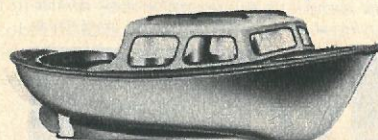
Jagthytter - Sommerhuse og helårshuse i alle typer og størrelser...!

Overlegen kvalitet.

HURTIG LEVERING OG OPSTILLING

★ ★ ★

Norman Snekken Myra 20'



SKANDINAVIENS MEST POPULÆRE OG

SOLGTE BÅD - i sin klasse...!

Fremragende sejlegenskaber - Ideel til såvel jagt og fiskeri som til familiebåd...!

★ ★ ★

De bedste tilbud i norske kvaliteter finder De hos:



NORMAN IMPORT

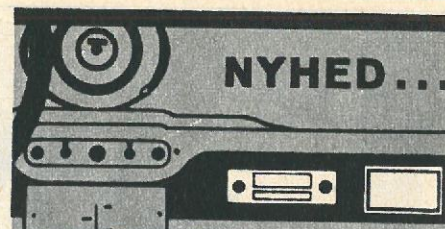
v/ E. Gundersen

H. C. Andersensvej 11

Aabyhøj

Tlf. (061) 5 85 61

SE VOR STAND PÅ BÅDUSTILLINGEN I FORUM FRA 8-13. FEBRUAR...!



NYHED...

TIL MASCOT PARTNER



INSTRUMENT - PANELE TIL
LYNHURTIG MONTERING...

- ★ Hvad savner De i Deres Mascot/Partner?
- ★ Olietryksmålere? Amperemeter? Termometer?
- ★ Vacuummeter? Indbygningsmulighed for radio og højttaler?
- ★ De kan nu få alt dette »bygget ind« i en form, som skulle man tro, var »født« med dette udstyr. Væg mellem forskellige instrument-paneler, specielt bygget til Mascot/Partner.



JØRGEN ELLEKÆR

Racing Center

Smallegade 42 - Kbh. F - Gothåb 7600

VALVOLINE

MOTOR OLIE

større effekt - større sikkerhed



**SUPER
OUTBOARD
MOTOR
OIL**
for 2-takts
motorer

VALVOLINE SUPER OUTBOARD MOTOR OIL er specielt fremstillet til moderne højt komprimerede 2-takts motorer, og den overtræffer langt de krav, som stilles af OUTBOARD CLUB of AMERICA.



**SUPER
HPO
MOTOR
OIL**
for 4-takts
motorer

en selvrensende olie, som er opbygget på naturlig paraffin-basis og med en fremragende viskositets-stabilitet.

VALVOLINE EP-GEAR olie for gear med fast flydende smøring.

VALVOLINE GEAR GREASE for gear med fast smøring. Saltvandsbestandig.

VALVOLINE X-all fedt saltvandsbestandigt.

et kendt **VALVOLINE** produkt

VALVOLINE OIL A/S - (01) 73 22 00

Den danske vovehals

(FRA SIDE 49)

skinen var på vej mod den første række opstillede fly, krængede jeg let over, så højre plantip tog jorden. Flyet drejede en kvart omgang på en tallerken og løb farten af sig i en fri retning.

Redningsmandskabet, som kom farende for fuld udrykning, fik ikke andet at lave end at forsikre, at de bestemt aldrig havde troet, den manøvre ville gå godt. De havde set ilden i motoren og faktisk afskrevet dagens 13. prøvefly som tabt.

I de følgende mange måneder indfløj jeg snart sagt alle flytyper inden for Royal Air Force og fik til opgave at træne med radiotelegrafister, indtil der kom en overrumpende ny ordre fra luftfartsministeriet. Jeg skulle tre år til Indien.

I januar 1944 sejlede vi fra en engelsk havn og efter en bevæget tur gennem Middelhavet, hvor vor konvoj blev angrebet både fra luften og af u-både, var det en stor oplevelse at se samtlige lys i skibene tændt, da vi nåede til Det røde Hav. Mørklægningen blev fjernet fra køjerne. Det skulle rigtig fejres, at vi var uden for tyskernes rækkevidde og endnu ikke inden for japanernes.

I Indien blev jeg efter nogle rædselsfulde uger i en beskidt opsamlingslejr sendt til en flyvereparationsplads i selve den burmesiske frontlinje, over 400 km fra Calcutta. Min opgave var at prøveflyve maskinerne, inden de leveredes eskadrillerne.

Jeg havde mit første møde med japanerne under sådan en prøveflyvning, da jeg pludselig blev opmærksom på en anden maskine 4-5 km borte. Da jeg lukkede op for maskinkanonerne efter at være blevet overbevist om, at det var en japansk rekognosceringsmaskine, forsvandt den i hastig flugt, og min respekt dalede for den berygtede selvmords-ånd i de japanske styrker. Men jeg skulle senere komme til en anden erkendelse, da jeg oplevede nogle natlige snigløb på basens bevogtningsmandskab og en formelig belejring af pladsen på over en uge.

En dag fik jeg fat i en Tiger Moth for at besøge en ven, der var stationeret på en base en times flyvning borte. Jeg havde fløjet godt en halv time, da motoren begyndte at hoste og sætte ud. Der var ikke andet end rismarker nedenunder, delt op i små felter på 20-30 meter på hver led med jordvolde om, som skulle holde på vandet. Jeg fik kantet maskinen ned på en af de snævre pladser og sprang ud for at kikke på motoren.

Det tog ikke lang tid at konstatere, at luftspjældet til karburatoren havde sat sig fast. Men mens jeg var i gang med at gøre noget ved det, fik jeg en ubehagelig fornemmelse af, at nogen kikkede mig over skuldrene. Jeg snurrede rundt og så lige ind i fire alt andet end overstrømmende venlige asiatiske ansigter. En rasende



KVALITET & ELEGANCE



HMV stereopladespiller model 643 har:

- remtræk, der giver mindst mulig motorrummel
- nykonstrueret pick-up-arm med forbedret resonans
- centrifugalregulator, der sikrer, at spændings- og frekvensændringer ikke påvirker afspilningskvaliteten
- finregulator med nøjagtig hastighedsindstilling til 16 $\frac{2}{3}$, 33 $\frac{1}{3}$, 45 og 78 omdrejninger pr. minut
- udskiftelig pick-up med løfte- og sænkemekanisme og automatisk stop

Vejl. bruttopriser inkl. afgift:

- Model 643 V, keramisk pick-up..... kr. 355,-
- Model 643FF de luxe m/transistorforforstærker og B & O pick-up kr. 495,-



HMV

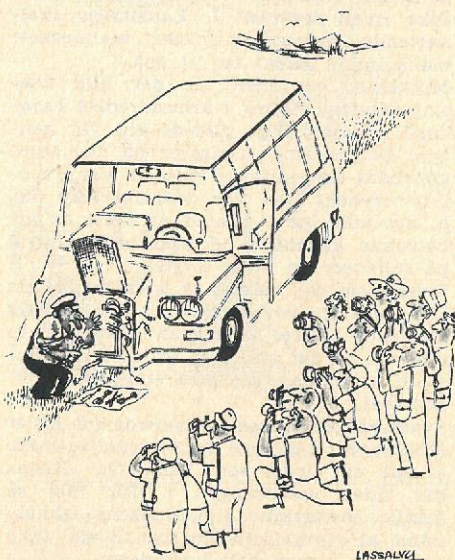
SKANDINAVISK GRAMMOPHON AKTIESELSKAB

række eder fik dem til at trække sig lidt på afstand, men da jeg vendte mig til motoren igen, så jeg til min alt andet end behagelige overraskelse, at der stod en halv snes andre på den anden side af maskinen. Det var ubegribeligt, for der havde ikke været en mors sjæl at øjne, da jeg så mig om efter et sted at nødlande.

De indfødte blev meget nærgående og begyndte at stikke fingre gennem vingernes lærredsbeklædning og at vrikke med rorene. De var som fluer. Hver gang man fik dem viftet væk, vendte de tilbage. Og de blev flere og flere. Til sidst blev de direkte krigeriske, efterhånden som de følte sig talstærke nok. Og min revolver, som jeg ellers altid gik med, havde jeg denne dag glemt.

Heldigvis fik jeg motoren startet ved et enkelt drej af propellen, og det kraftige brøl fik nogle af de mest aggressive til at tabe modet. Men selv om jeg kunne holde dem på afstand med den arbejdende propel som våben, måtte jeg ud af flyet og ned på jorden igen. Marken var alt for kort til at give blot en spinkel chance for en vellykket start, så jeg halvt skubbede, halvt løftede flyet over jordvoldene ind til den næste mark. Den var heller ikke stor nok, så jeg fik lempet flyet over endnu en vold. Denne mark var noget længere, men ikke nær lang nok til, at jeg under normale omstændigheder ville have vovet en start. Men de indfødte blev ved med at følge efter, og det gjaldt om at gøre noget, før de fik indtryk af, at jeg var et værgeløst offer.

Så jeg gav fuld gas, og et par meter før jordvolden trak jeg pinden tilbage, så flyet gav et hop over forhindringen og flaksede til jorden igen. Nu havde jeg igen 25 meter mark foran mig og nogen fart på maski-



nen, så det lykkedes mig at komme på vingerne inden næste jordvold. Til ubeskriveligt held, for den tredje mark viste sig at være en sø, da jeg fløj hen over den.

Det blev min sidste dramatiske flyvning under krigen, for kort tid efter fik jeg dysenteri i Indien, lå mange måneder på infirmeri og blev sendt tilbage til England så afpillet, at tøjet slaskede omkring mig. Jeg kom til hægterne igen, blev overført til transport-kommandoet, og i foråret 1945 blev jeg sendt til Bruxelles. Det var klart for alle, at afslutningen var nær, og jeg håbede, at der stod noget med Danmark i de planer, man havde for med mig.

Håbet blev styrket, da jeg kl. 2 natten til den 5. maj blev purret med besked om at være klar om morgenen til at flyve med general Dewing til København. Først bragte vi generalen og hans stab til en erobret plads på Lüneburger Heide, og her diskuteredes den uvisse situation i Danmark. Ingen vidste, om tyskerne havde mineret banerne i Kastrup, eller om de ville forsvare lufthavnen. Jeg tilbød at tage en jager og lande den i Kastrup, så i al fald kun en enkelt mand og et enkelt fly løb risikoen, men general Dewing besluttede, at der slet ingen chancer skulle tages. Først ud på eftermiddagen startede vi, tolv Dakota-fly og lige så mange jagere. Jeg har siden fløjet utallige gange over Lolland og Sydsjælland og landet i Kastrup, men denne flyvning over det flagsmykkede land vil jeg aldrig glemme. Heller ikke tyskerne, der skulende og usikre trak sig tilbage, så jeg straks kunne komme til at bevise over for længe savnede venner, at rygterne om min død var mildest talt overdrevne.

Johnson

Præsidenten blandt påhængsmotorer

først i driftssikkerhed

F. V. Hein A/S · Bredgade 75 · København K · Telefon (01) 112700

skab i barrierer af is. Kista Dan var somme tider på nippet til at blive væltet rundt, og Vivian Fuchs var fuld af lovord over den danske besætnings uforfærdethed.

I 1952 fik to danske sømandshustruer deres filmdebut i sydpolar-området. Fru skibsfører Edna Petersen og fru styrmand Ingrid Mikkelsen dublerede de kvindelige hovedroller i en sydpolsfilm, som et britisk selskab lejede Kista Dan til.

I 1958 deltog Kista Dan i en assistance ud for Østgrønland i en brølende Atlant-storm til 400 amerikanske marinere. De var kommet i havsnød i dokskibet Lindenwald som havde lidt rorskade. Allerede i 1955 havde Kista - mens skibsfører Knud Lauritzen selv var med i sit yndlingsskib - udmærket sig i en undsætning af det norske skib Jopeter, hvis besætning ellers havde været prisgivet i østgrønlandske farvande.

Således har ikke mindst Kista Dan gang på gang tiltrukket sig opmærksomheden i dramatiske og spændende situationer. Men langt mere end disse enkelte højdepunkter tæller den daglige indsats. Det hører til hverdagens rutine, som aldrig kommer i aviserne, at sne og isnåle flyger som projektiler i rigning og master, at skroget knaser og skurrer og brager, at islaget omkapsler vanter og antenner med tykke glastrør.

Det er ikke så lidt af en triumf for initiativtagerne af de effektive små polar-skibe - i størrelse ligger de mellem 1200 og 5000 tons dødsvægt - at have formået så overbevisende at bryde isen. Både på ha-

vene og på den menneskelige vanetænk-nings område.

Den gamle grønlandsfarer Ejnar »Miki« Mikkelsen rystede på hovedet, da han overværede søsætningen af det første polarskib »Kista Dan« på Alborg Værft. Ikke over rederiet J. Lauritzens skel-sættende nybygning. Over menneskets mangelfulde talent for at spå.

Mikkelsen var med, da det lille træ-skib »Gustav Holm« i århundredets barn-dom møjsommeligt pløjede sig vej gen-nem Østgrønlands ismasser på den store konebåds-ekspedition. Færden var revo-lutionerende. Man var dengang enig om, at det ville være vanvid at bytte skind-betrukne konebåde ud med både af træ på sejladsen op langs kysten.

Siden kom der masser af træskibe, og de slap godt fra vovestykket og voksede sig større og større, mens man i stedet ene-des om, at det i al fald ville være selv-mord at forsøge sig med stålskibe i po-larhavet.

Synet af »Kista Dan«s stålskrog fik Ejnar Mikkelsen til at love sig selv aldrig mere at spå om noget som helst. Og »Kista« har siden søsætningen i 1952 fået så mange søsterskibe i Lauritzens ishavs-flåde, at overgangen fra træ til stål ikke kan have været helt hasarderet.

Der var en ganske god baggrund for is-havs-veteranernes klippefaste tiltro til træskrog. Et træskib kan tåle et vold-somt tryk, når det lukkes inde i ismas-serne. Plankerne giver efter, og isens enorme pres imødegås af en elasticitet.

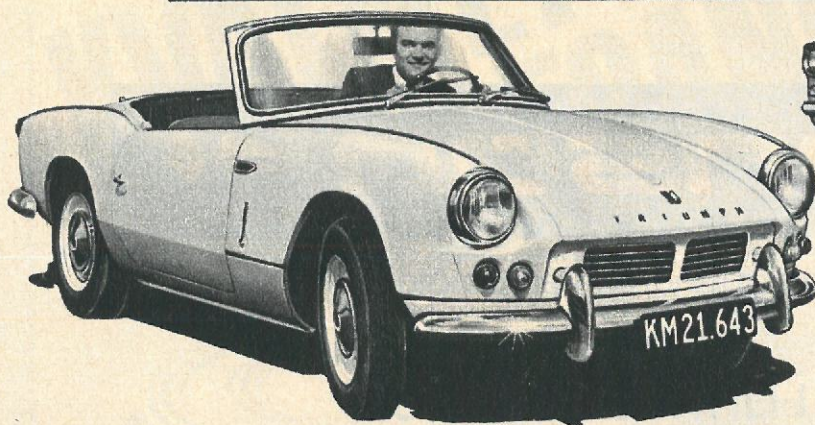


Med kraftig overisning arbejder Ritva Dan sig vej gennem St. Lawrence floden med forsyninger til den indefrosne storby Montreal. I år blev det for en gangs skyld ikke et dansk skib, der sejrede i kapløbet, idet et sovjetisk fragtskib ankom nogle få minutter før Thora Dan.

Et nittet jernskrog kan ikke præstere det samme. Når damperen klemmes i isens skruestik, springer boltene, der holder pladerne sammen som tændstikker. Vandet fosser ind gennem revnerne, og skibet er fortabt.

Men det er noget andet med et helsvej-set stålskib. Dets sider kan isen fare endnu værre frem imod end mod et træ-skibs. Man kan presse skroget sammen som en konserverdåse. Der opstår kun buler. Ingen huller. Skibet, dets besæt-ning og last når frelst igennem storisen. Det er hemmeligheden bag de røde Dan-skibe med de snart gængse, snart sjæld-ne pigenavne, Kista, Magga, Nella og

TRIUMPH



HERALD — komfort med sport

SPITFIRE — sport med komfort



Triumph er en af verdens mest solgte sportsvogne. Denne succes skyldes mange års erfaring i bil-konstruktion, høj kvalitet og avanceret teknik. Triumph-fabrikken kan sælge mere, end den kan producere, og derfor er der desværre leveringstid på en Triumph-sportsvogn.

Men Triumph-fabrikken bygger også personvogne, og de erfaringer, der høstes under de krævende og ubarm-hjertige forsøg med sportsvognene, kommer personvognsproduktionen til gode.

I udseende afviger Spitfire Mark 2 sportsvognen og dens familie-udgave, Herald 1200 E 4 personers sedan, væsentligt fra hinanden — alligevel er forskellen ikke så stor, for eet har de tilfælles: Grundkonstruktion, kvalitet, køresikkerhed og komfort.

Tal Triumph med den nærmeste autoriserede forhandler.

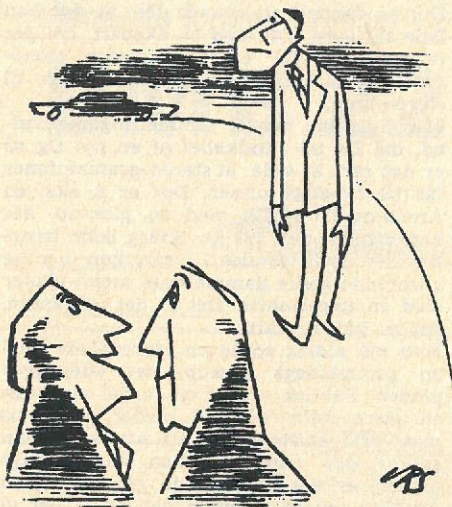
DANSK AUTO-IMPORT A/S GLOSTRUP

hvad de hedder alle 19. Der kan selvfølgelig komme mange buler i blikspanden, men de helsvejsede skrog har overlevet adskillige drabelige livtag med både den arktiske og den antarktiske is.

Det var virkelig ikke så lidt af et eksperiment, rederiet J. Lauritzen indlod sig på, selv om det nøje havde undersøgt Fritjof Nansens »Fram«, der var bygget efter samme principper. Der blev gjort grundige studier i ismarken langs Østgrønland, og rederiets tekniske afdeling måtte ændre de oprindelige skitser mange gange. Men grundtanken holdt man urokkeligt fast ved. Fra kølen var strakt, tog »Kista Dan« en helt ny og spændende form. Plade på plade blev svejset sammen på svære spanter, og disse ribben i skibets vældige brystkasse blev anbragt tættere end i andre skibe. Der er kun 30 centimeter mellem hvert spant i et ishavsskib.

Agterude under vandlinjen ligner Kista Dan og hendes søstre ingen andre skibe. Foran skruen sidder der på hver side af skroget tre svære finner, som tjener til at lede isskodserne uden om den sårbare skrue. Over røret sidder en ejendommelig gevækst. En enorm tap. Det er en iskniv, som skal beskytte ror og skrue mod at tage skade, når skibet bakker i is. Forstavnene på de små lastskibe er forment nøjagtig som en isbryders stævn. Den skråner stærkt under vandlinjen, så fartøjet kan løbe bardus på isen og skære den i stykker med sin vægt.

Med udformningen af skibets skrog slap polarskibsbyggernes fantasi ikke op. Der er tænkt på så mange specielle indretninger og forsvarlige konstruktioner, at ingen andre skibe i handelsflåden har



Han er kernesund den gode Møller - blot sidder hans bakspejl forkert.

en sådan nybygningspris pr. ton død-vægt. Blot en detalje, som at polarskibene er udrustet med lastegrej, der normalt ville forslå til betydelig større skibe. Det er en investering, som hyppigt har betalt sig, for i arktiske farvande gælder det tit om at rubbe sig. Det kan være et spørgsmål om timer, før isen lukker... og hårdnakket nægter at åbne sig

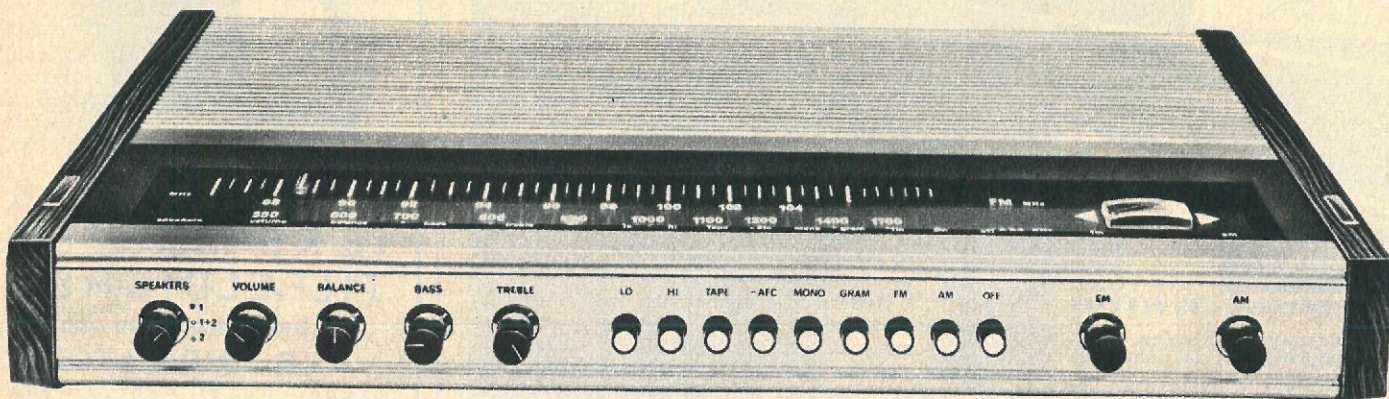
igen - i mange tilfælde det meste af et år. Udkikstønderne på polarskibenes formast er et kapitel for sig. Det er en nyskabelse, som den internationale skibsfart fik præsenteret med J. Lauritzens ishavsfåde. Gamle dages umenneskelige udkikskurv blev afløst af en bekvem, lukket og opvarmet kabine, hvor en eller to mand kan sidde bekvemt og navigere skibet frem mellem isflager og skær.

Et polarskib har i virkeligheden ikke en, men to kommandobroer. En, der er anbragt traditionelt, og en, som er hængt op i mastetoppen. Fra udkikstønden kan kaptajnen eller styrmanden dirigere både maskine og styregrej og have telefonisk forbindelse med alle på skibet.

Den hydrauliske styremotor kan betjenes fra udkikstønden, men det kan den vendbare skrue også. En belastnings-indikator viser, om motoren risikerer at blive overbelastet under livtaget med isen. En ror-indikator giver nøjagtig besked om rorbladets stilling, og et repeterkompass har forbindelse med skibets gyrokompass. Decca og radar, elektrisk log, radiopjeler og ekkolod afrunder billedet af en specialbygget flåde, hvis indretning der ikke er sparet på.

Det har vist sig muligt at lirke sig frem mod naturkræfterne ved den moderne tekniks hjælp. Der har ydermere vist sig at være fragter nok til den specielle ishavssejlsads. Skibsfartens udvikling i arktiske farvande standsede ikke med skindbåde og træskrog. Hver gang et polarskibs kaptajn tager imod en canadisk guldstok, kan det danske rederi og hele søfartsnationen Danmark bryste sig af at være først gennem isen. ■

Alle tiders radionyhed...



XPL 15 - fremtidens radio - har en udgangseffekt på 34 W mono eller 2x17 W stereo samt en absolut forvrængningsfri gengivelse. Uovertruffen som gramofonforstærker eller i forbindelse med båndoptager - mono såvel som stereo. XPL 15 har det hele - også mellembølger - og den er forberedt for FM-stereo. Desuden har XPL 15 særskilt bas- og diskantregulering, høj- og dybtonfilter samt 4 højttalerudgange. De separate højttalere findes i et stort udvalg, bl. a. væghøjttalere og trykkammerhøjttalere. Dimensioner: højde 75 mm, bredde 526 mm, dybde 260 mm.

TOR XPL 15

GØR BILEN GLAD

Forlæng motorens og akkumulatorens levetid med en **LOKE LADER**

Handy, effektiv og driftssikker.
Kan betjenes af enhver.

LOKE LOMME LADER TYPE 1L

For bil, båd og motorcyklejere - velegnet til camping - kan nemt medbringes i handskerummet.
Tilsl.: 220 volt vekselstrøm
Lader: 6/12 volt, 3 Amp.
PRIS komplet uden OMS kr. 90.-

LOKE LONG-LIFE LADER TYPE 2L

For fagfolk - velegnet for dieseltraktorer, fiskekuttere og større værksteder. Forsynet med solidt amp.meter.
Tilsl.: 220 volt vekselstrøm
Lader: 6/12 volt, 6 Amp.
PRIS komplet uden OMS kr. 160.-

NB. Vor lille populære LOKE letvægt svejser, Type LS 90 - velegnet til værksteder, monterer, reparatører såvel som hobby-folk - svejser fra 0.7 til 10 mm - Tilslutning 220 volt lysnet.
PRIS uden OMS kr. 485.-

TRE ÅRS GARANTI PÅ ALLE LOKE PRODUKTER

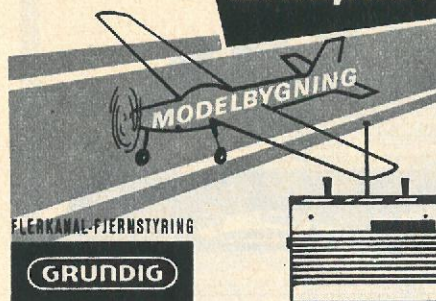
Skriv eller ring i øvrigt efter katalog over vort store udvalg i svejse- og ladeapparater.

LOKE Elektro-Teknik

Willemoesgade 24, Kbhvn. Ø. Tlf. Tria 2950

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner



FLEKKANAL-FJERNSTYRING

GRUNDIG

MED MODERNE UDBYGNINGSSYSTEM

Fjernstyring: 2-kanal lommeseender; 4, 8 og 10-kanal superhørsender med udskift. kvarts på 12 frekvenser. Modtagere i min. mål og vægt kan udbygges fra 2 til 10 kanaler.

Modelbyggesæt i fly og skibe i uovertruffen kvalitet.

Rormaskiner og servos i mange udførelser til fly og skibe.

GRAUPNER - et verdensmærke forhandles i de førende hobbyforretninger. Prospekter sendes gratis. Udf. katalog på 140 sider og komplet prisliste mod kr. 5,00 incl. porto.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP

Stereo

(FRA SIDE 25)

Hvordan får man den til at spille stereo? Der er faktisk en chance for, at det kan lade sig gøre. Tal med en ekspert, om der er mulighed for at indrette den mono-grammofon, De måske ejer i forvejen, til stereo-brug.

Men hvis han vender tommelfingeren nedad, må De ud i indkøbet af en ny. Og så er det rart at vide, at stereo-grammofoner fås til rimelige priser. Der er f. eks. en Arena-model (KT1) med en pick-up, der kan vendes, pris 198 kr. Spørg ikke, hvorfor den skal vendes - man kan nemlig glimrende spille gammeldags mono-plader med en stereo-safir. Det er det omvendte, der er katastrofalt.

Man må aldrig spille en stereoplade med en gammeldags pick-up, det ødelægger pladen. Faktisk er det en fordel at bruge en stereo-safir til alle plader, for hvis man skal skifte safir, alt eftersom man spiller den ene eller den anden slags plader, er det nogenlunde givet, at man for eller senere glemmer det, og så har vi skandalen.

Så når vi frem til den dyreste afdeling: Forstærkeren. I stereoens barndom for ikke så længe siden ville branchen gerne overtale os alle til at anskaffe specielle forstærkere udelukkende til grammofonbrug. Den slags forstærkere fås stadig, nogle af dem er himmelråbende dyre, andre mere rimelige. Men det er mest økonomisk simpelthen at anskaffe en radiomodtager med stereo indbygget. Der findes masser af dem, og de fleste er gode, f. eks. TO-Rs model, der hedder S 15, prisen er 765 kr. For pengene får man altså både en FM-radio og en stereo-forstærker. Og hvis der skulle ske et mirakel, så Danmarks Radio tog sig sammen til at begynde stereoudsendelser, vil modellen hurtigt kunne indrettes til at suge radio-stereo til sig.

Endelig er der højttalerne - et meget vigtigt punkt. Her betaler det sig ikke at spare. Man kan få udmærket lyd ud af to højttalere til et hundrede kroner stykket, men helt skønt bliver det først, hvis man slipper to gange 245 kr. for to højttalere (TO-R), der kan anbringes på en reol eller i et reolarrangement. Højttalerne skal anbringes sådan, som man synes det ser pænt ud, i hver sin ende af stuens korteste væg. I begyndelsen ville lydteknikere bilde os ind, at anbringelsen af dem var overordentlig kritisk. Det passer ikke.

I stedet for grammofonen kan en stereo-båndoptager anvendes. Her er den billigste mulighed Grundig TK 27 til 1095 kr., der dog kun har en hastighed (9,5 cm/sek.) og ikke kan tage de store spoler. Telefunken 98 har tre hastigheder, fire spor og flere finesser til en pris af 1425 kr., men til gengæld kan den kun gengive og altså ikke optage stereo.

Disse båndoptagere er beregnet for tilslutning af kun en ekstra-højttaler, så man bruger maskinens indbyggede højttaler som den anden. Det giver som regel ikke tilfredsstillende kvalitet, og det må anbefales at lade de to udgange fra båndoptageren gå over en stereoforstærker og to separate højttalere.

Husmoderens frygt er, at ægtemanden (det er som regel manden, der er den mest teknik- og musikglade) skal fylde hjemmet med elektrongrej, så stuen ligner et demonstrationslokale. Det er der råd for. Når fjernsynes skal skiftes ud med

(fortsættes næste side)



Se professionelt på friktionsfaren - gør som den erfarne bilist - brug

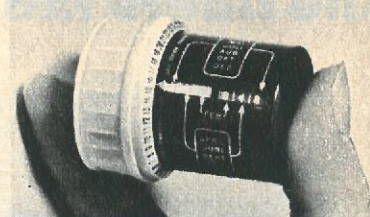
MOLYKOTE

- en ekstra beskyttelse af motorens belastede glideflader - større sikkerhed - mindre slid - højere kompression.

MOLYKOTE er et molybdæn-disulfid, som via olien danner en fast smørefilm mellem alle motorens belastede dele: større sikkerhed - mindre slid - højere kompression! Flere oplysninger? Bed om brochuren på Deres autoværksted eller ring eller skriv til

ERIK JUNGFAK A/S

Kronprinsensvej 9 - København F - tlf. FA 5050



SVANGERSKAB IKKE MERE EN TILFÆLDIGHED

Nu bestemmer De selv!

C. D. INDICATOR

bruges nu af over 20.000 kvinder i Danmark og har bragt lykke og harmoni i mange tusinde ægteskaber. Det berømte schweiziske præcisionsapparat er kendt og anerkendt i hele verden som det sikreste og mest uskadelige middel til familiefplanlægning.

Til C. D. INDICATOR ½

Dep. 60 Krusaa

(Vedlæg svarporto)

Send mig Deres brochure diskret i lukket kuvert.

Navn

Alder

Adr.

(fra forrige side)

en ny model, kan De købe et, der har indbygget FM radio og stereo.

Eksempel: Eltra 23 tomers TV 2295 kr. Men hertil kommer - hvis det virkelig skal lyde dejligt - to højttone-højttalere (de er ganske små) til 90 kr. stykket. Når de bliver tilsluttet, forvandles de indbyggede højttalere i fjernsynet til dybtone-højttalere. Det er heldigvis ikke strengt nødvendigt, at fjernsynet anbringes præcis i midten, for det forholder sig så heldigt, at de dybe toner spredes jævnt i lokalet. Det er de høje, der skaber stereoeffekten.

Der findes iøvrigt en endnu mere rationel løsning på hele problemet. Fjernsyn med radio og gramofon, samme fabrikat, pris 2995 kr. Det præger ikke hjemmet, men det lyder dejligt. Der skal et virkelig godt program på skærmen, før det kan konkurrere med højttalerens vellyd.

Stereo lyder bedst, når man lukker op. Ikke for fuldt tryk, men alligevel godt op. Det skal helst være så kraftigt, at man ikke kan høre telefonen ringe i samme stue - i de kraftigste passager af musikken. Det koster lidt tilvænning, og når man selv har vænnet sig til det, kommer turen til venner og bekendte. De føler det i begyndelsen, som om de bliver blæst ud af lokalet.

Naboerne værner sig aldrig til det. Men hvad gør man så, hvis man nu vil høre musik klokken to om natten? Man anskaffer hovedtelefoner. Den slags ørevarmere er ikke længere sådan, som de var i krydstalmodtagernes tid. Dengang kom der kun tynd, pibende musik ud, blandet med knas og skrat. Nu gengiver de musik i et fabelagtigt register fra de højeste overtoner til de dybeste spark i kontrabassen. Hovedtelefonerne fås i mange slags og mange priser, prøv dem, det kan meget let blive årets største musikalske oplevelse. Og naboen vil elske dem - og elske Dem.

KENDTE DE BILERNE?

Vinderlisten for konkurrencen i december-nummeret af Teknik For Alle.

For de af læserne, som har holdt Teknik For Alle, der er indgået i MANDENS VERDEN, bringer vi resultatet af tredje og sidste runde i den store bil-konkurrence. I denne omgang af konkurrencen gjaldt det om at genkende bilerne ovenfra, og også her indløb mange løsninger - næsten fire tusinde.

Månedens gevinster gik til:

Polaroidkamera:

Per Mikkelsen, Harald Jensensgade 6, Kbhvn. SV

Hobbymaskine:

Lars Nielsen, Postbox 98, Fredericia

Kikkert:

Peter Ingemann Jensen, Egevej 9, Hillerød
Flemming Christensen, Krummerup Enghave, pr.
Fuglebjerg

A. Frederiksen, Skovgade 4, Jelling

Desuden er udtrukket vinderne af 100 træstæmper hver bestående af en modelbil med tilhørende campingvogn. Vinderne har allerede fået præmierne tilsendt.

Den rigtige rækkefølge af numrene på kuponen er:

7, 11, 6, 3, 4, 10, 1, 9, 8, 2, 12, 5.

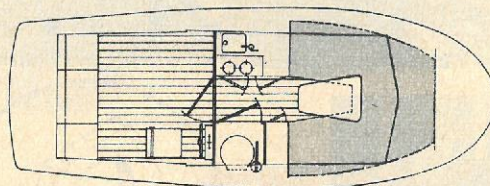
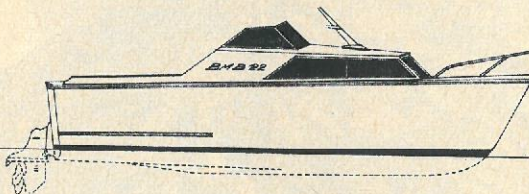
Herefter blev samtlige kuponer fra alle tre runder samlet i en kæmpe-bunke, og vi udtrak vinderen af den store hovedpræmie:

Stereo-anlægget med FM-radio:

Salgschef Finn G. Nielsen
Ellinorsvej 1
Charlottenlund

Her er familiebåden, lystfiskerens drøm og den hurtige, planende kabine-krydser i ét.

BMB 22' CABINE CRUISER



B. MIDTGAARDS BÅDEBYGGERI

KLØVERMARKSVEJ 32 - KØBENHAVN S

TLF. SU. 6243

EXPORT - P. RØNMOS NIELSEN

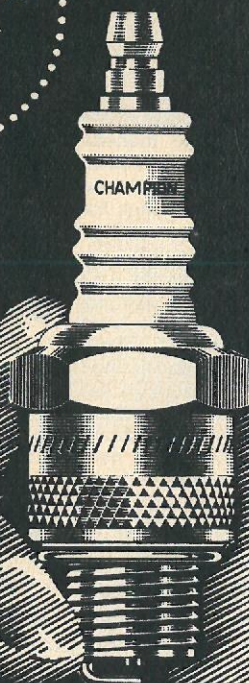
Dette smukke fartøj forener moderne formgivning og teknisk snilde med absolut førsteklasses bådebyggeri.

Den rummelige kahyt har 3 sovepladser, klædeskab, pantry med 2 blus, stålvaske, køkkenskab med skuffer, vandtank med pumpe og separat toilet. 30 liter køleskab Elektrolux.

BMB 22' Cabine Cruiser leveres med skrog af glasfiberarmeret polyester eller som luksusudgave i fineste afrikanske mahogni. En 110 hk GM Mercruiser in/outboard motor giver en marchhastighed på ca. 26 knob. Kan også leveres med 60 hk dieselmotor til en fart på 18 knob.

Skrogets hensigtsmæssige konstruktion giver båden en blød og behagelig gang, og den planer ved en fart på ca. 13 knob. Se den i Forum 8.-13. februar.

-det
sølvblanke
tændrør



VERDENS MEST
SOLGTE TÆNDRØR
TIL LANDS
TIL VANDS
OG I LUFTEN

CHAMPION

IMPORT: F. BULOW & CO.



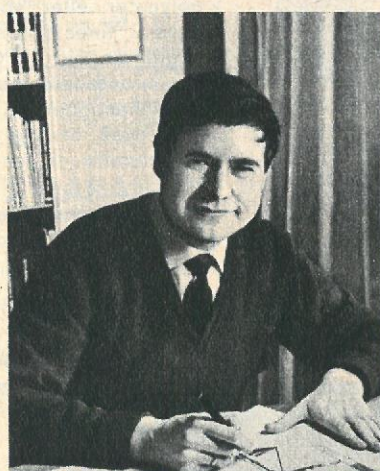
Han er pyramide-mester

Den 38-årige ægypter Abdel Nabi er fuldstændig suveræn inden for sin sport - eller hvad man nu vil kalde hans meget specielle forehavende.

Efter at have øvet sig længe klatrer han nu eller nærmere springer op til toppen af den godt 150 meter høje Cheops pyramide og ned igen på 7 minutter rent. Det er ny rekord. Hans nærmeste konkurrent bruger hele 12 minutter - altså omtrent dobbelt så lang tid om turen.

Hvor forrykt man end kan synes det er, så er rekorden dog en kæmpepræstation. Pyramidens overflade er skarpe og skrøbelige klippestykker, som han med et dyrs færdighed på bare ben og med alle sanser spændt nærmest flyver op og ned over i en uafbrudt serie af store spring.

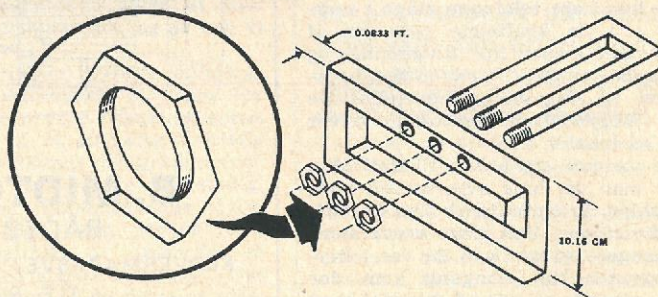
Men præstationen bliver skam også værdsat af de mange tusind turister, der hvert år besøger pyramiden.



Det ligger i blodet

Vi har modtaget mange henvendelser fra læsere, der er blevet begejstret for farveplanchen af Hammelbilen i nr. 1, og flere har spurgt, hvem der har lavet tegningen.

Den skyldes Erling Nederland, som her ses i færd med at lægge sidste hånd på værket til denne måneds farveplanch: Ellehammers berømte fly. Nederland er en meget alsidig tegner, hvis virksomhed spænder fra håndbøger til dagblade, og han har som en af de få danske tegnere serier løbende i flere lande, bl. a. i Sverige, Tyskland, Østrig, Indien og et par afrikanske stater. Men hans hjertebarn er teknikens vidundere, som han gengiver med enestående nøjagtighed i detaljer uden at det går ud over den dekorative helhed. Nederland har ingen speciel tegneruddannelse bag sig, det ligger ham simpelt hen i blodet. Efter at have taget studentereksamen på Sorø Akademi, begyndte han at snuse til cand. polit.-studiet, men tegneriet beslaglagde hans fulde interesse, og hans dekorative sans førte ham i 1949 ind i et studiehold, der under Jens Fr. Lawaetz' ledelse skulle forberede fjernsynet. Flere forlag og bladhuse fik kik på den unge tegner, og Nederland har nu - i en alder af kun 34 år - erobret sig en førende position indenfor sit felt.



Geometrisk drilleri

Véd De hvad en »ambihelical hexnut« er? Det er en amerikansk opfindelse, nærmere betegnet en slags geometrisk drillerpind, der åbenbart har til opgave at gøre folk både skeløjede og rundtossede. Her er et eksempel på en virkelig gennem-

tænkt »ambihelical hexnut« suppleret med tilhørende »trichometriske« og »rectabulære« dimser. Kik på tegningen, og De vil opdage det geniale ved arrangementet. Ifølge ophavsmændene skal møtrikkerne skrues helt i, førend de kan skrues af...

Løsning på kriminalgåden side 51

Læs først gåden, inden De vender bladet og ser svaret.

uæder døen øeblikkelig, så hun trufset hjertet. Når dette sker, ind-
deres md have anbragt kniven i strakte arm, som tilfældet var. Mor-
og være fundet med den i sin ud-

Hun blev fundet med et sår udfor
hertet og med en kniv, som med 8-9
cm blod på knivbladet måtte have
trufset hjertet. Når dette sker, ind-
træder døen øeblikkelig, så hun
kunne ikke have trukket kniven ud

MANDENS VERDEN nr. 3 udkommer den 28. februar,
og det er sprængfyldt med spændende artikler:

- **Højt at svæve**
- om ballonfarten, der nu er kommet på mode igen
- **En eventyrer fortæller**
- om Afrikas største løvejæger, som er dansker
- **Kør foråret i møde i en sportsvogn**
- om de populæreste sportsvogne, hvad de kan, og hvad de koster
- **Sådan er moderne spionage**
- om mikrofoner, radiosendere og andet elektronisk udstyr i ministerrelse, som benyttes af nutidens spioner
- **Damphesten Odin**
- om det første lokomotiv i Danmark, der findes gengivet på månedens gratis farveplanché
- **De sætter livet på spil for millionær-turister**
- om verdens mest halsbrækkende sport til søs
- **Marts-nummeret har masser af stof for Dem. Husk at bestille det hos Deres blad- eller boghandler**
- **Prisen er kun 2,85 kr.**



Man byder, man
vælger, man nyder
- hvert enkelt stykke
Anthon Berg er en
himmerigsmundfuld...



Også for Deres
forældre og
bedsteforældre
betød navnet
Anthon Berg
den fineste
fyldte chokolade.



Lille æske eller
stor - til 5-6 kr.
eller 250 kr.
- glæd »hende«
med en gaveæske
fra Anthon Berg



LEVERANDÖR TIL DET KONGELIGE DANSKE HOF



KONGELIG SVENSK HOFLEVERANDÖR

Anthon Berg
DEN FORNEMSTE CHOKOLADE

Sådan blev jeg INGENIØR



Dag efter dag stod jeg ved mit arbejde, uden udsigt til nogen forbedring. Men så fik jeg en chance...



...til videreuddannelse gennem NKI. Jeg kunne beholde mit arbejde og min indtægt, læse hjemme, i min fritid, og...



...direkte fra de forkundskaber, jeg havde, gå videre til at blive INGENIØR. NKI-kuponen blev nøglen til en ny fremtid for mig.



NKI-skolen har uddannet over 3.000 INGENIØRER!

NKI-skolen, der er en af verdens førende brevskoler, har skabt den nordiske Ingeniør-uddannelse pr. korrespondance. I dag kan De også få denne uddannelse specielt tilrettelagt efter danske forhold. Det er en ny vej — Danmarks fjerde — til Ingeniørexamen, der hermed er åbnet. Den forudsætter ingen specielle forkundskaber — fol-

keskole er tilstrækkeligt — og bygger på erfaringerne fra NKI-skolens uddannelse af mere end 3.000 ingeniører.

De beholder Deres indtægt!

Ingeniøruddannelsen ved NKI-skolen sker gennem studier i fritiden, i Deres eget hjem og i Deres eget tempo. De kan altså beholde Deres arbejde og indkomst i hele studietiden! De kan begynde omgående — med de kundskaber, De netop nu

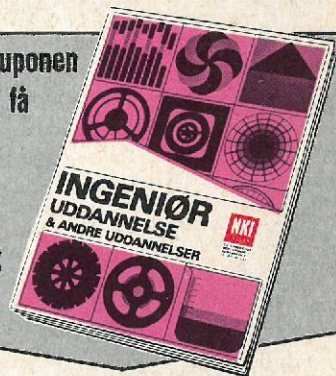
har — og gå direkte frem til Ingeniørexamen eller i etaper over formands- og værkfører-uddannelse.

Dansk INGENIØR på 4 - 6 år!

Allerede nu læser hver 14. danske ingeniørstuderende hos NKI. Bestil derfor GRATIS ved hjælp af kuponen den store studiehåndbog, der viser, hvordan De kan blive ingeniør på 4-6 år, og som giver alle oplysninger om NKI-studierne.

Udfyld kuponen i dag og få

Nordens største tekniske studiehåndbog GRATIS



KLIP TIL BLADETS KANT

Send mig gratis og uden forbindelse den STORE danske studiehåndbog* (skriv tydeligt, på maskine eller med blok-bogstaver)

efternavn fornavn

adresse

by stilling

fødselsår 19 til

skoleuddannelse (angiv evt. eksamen & år)

☐ Har tidligere fået NKI-brochurer ☐ Er NKI-elev

Særlig interesseret i:

- | | | |
|--------------------------------------|--|--|
| ☐ Billetnik | ☐ Maskinteknik | ☐ Træteknik |
| ☐ Elektrik | ☐ Motorteknik | ☐ Varme & sanitet |
| ☐ Flyteknik | ☐ Reguleringsmeknik | ☐ Vej- og vandbygning |
| ☐ Husbygning | ☐ Støberiteknik | ☐ Værktøds-teknik |
| ☐ Kemi | ☐ Svagstrømteknik | ☐ Ikke-tekniske fag |
| ☐ INGENIØR | ☐ VÆRKFØRER | ☐ FORMAND |
| ☐ Konstruktor | ☐ Laborant | |
| ☐ Tegner | ☐ Andet: | |

☐ Efteruddannelse af ingeniører | 841-6-02

Reserveret postvæsenet

Postbesørges
ufrankeret
NKI-skolen
betaler
porto'en

20

NKI-skolen

Gutenberghus
Møntergade 1
København K.

KLIP TIL BLADETS KANT

GARANTI

De får studiehåndbogen gratis og helt uden forbindelse. De får ingen besøg eller uønskede telefonopringninger.

Deres data behandles fortroligt, og Deres navn og adresse benyttes kun til adressering af skolens forsendelser til Dem.

De kan gratis og uden forbindelse gøre brug af NKI-skolens omfattende studierådgivningsservice. Den danske stab, heriblandt to civilingeniører og en NKI-ingeniør, står til Deres disposition.

Studiehåndbogen giver desuden oplysninger om:

Efteruddannelse af ingeniører samt om 60 emnekurser i økonomi og statistik, salg og reklame, kontororganisation, psykologi, kunst og kunstindustri, personlighedsudvikling m.m.

**SEND KUPONEN
ALLEREDE I DAG!**



Ejer: Hermodts Stiftelse, der arbejder uden private profitinteresser.